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

1. INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO			
Contrato:	Consultoría		
Número:	24001332 H3 DE 2024	**Fecha:**	8 de abril de 2025
Objeto: REALIZAR 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.			
Contratista:	CONSORCIO PMA ATLÁNTICO • INGEPLAN.CO SAS BIC - 35% • INCOPLAN IN S.A.S – 65%		
Interventor y/o Supervisor:	CONSORCIO INTER PMA CC • CONSULTORA CAPITAL S.A.S.-BIC - 70% • CONSULTORA CENTRAL S.A.S.-BIC – 30%		
Valor inicial del contrato:	SEIS MIL SETECIENTOS TRES MILLONES CINCUENTA Y NUEVE MIL CIENTO SETENTA Y UN PESOS M/CTE ($6.703.059.171) INCLUIDO IVA		
Plazo inicial de ejecución del contrato:	ONCE (11) MESES O HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 2025.		
Fecha de inicio del contrato:	1 de julio de 2025	**Fecha de terminación del contrato:**	6 de septiembre de 2026

PRÓRROGAS	
Número de Prórroga	**Plazo**
1. MODIFICATORIO 01	Hasta el 30 de mayo del 2026.

ADICIONES	
Número de Adición	**Valor ($)**
	No se han presentado Adiciones al Contrato de Consultoría
Valor total del contrato:	No aplica.

SUSPENSIONES	
Suspensión No1	DEL 22 DE MAYO DE 2026 HASTA EL 21 DE JUNIO DE 2026 (30 DÍAS)
Prorroga 1 suspensión No 1	DEL 22 DE JUNIO DE 2026 HASTA EL 26 DE JULIO DE 2026 (34 DÍAS)
Prorroga de Suspensión No 2	DEL 31 DE JULIO DE 2026 HASTA EL 31 DE AGOSTO DE 2026 (31 DÍAS)
Fecha de terminación del contrato de acuerdo con la suspensión:	6 de septiembre de 2026

MODIFICACIONES CONTRACTUALES (OTROSÍ)		
Número de la Modificación	**Cláusula N.º**	**Descripción**
No aplica	No aplica	**No se han presentado Modificaciones al Contrato de Consultoría.**

CESIONES	
Cedente	**Cesionario**
No aplica	**A la fecha de la presente solicitud no ha sido solicitado por el contratista cesión al contrato de Consultoría.**

SANCIONES IMPUESTAS CON ANTERIORIDAD		
Causal	**Acto Administrativo**	**(Clase de Sanción)**
A la fecha de la presente solicitud no se le ha impuesto ningún tipo de sanción al contrato de Consultoría.	No aplica	No aplica

GARANTÍAS SOLICITADAS EN EL CONTRATO

Clase de Garantía:	Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual Derivada de Cumplimiento Póliza de Seguro de Cumplimiento Estatal		
Número de Garantía:	1. 400063041 2. 400063042		
Fecha de Expedición de la Garantía.	26 de diciembre de 2025	**Fecha de Aprobación de la garantía**	26 de diciembre de 2025

Descripción del Amparo:

Amparos	**Vigencia desde**	**Vigencia Hasta**	**Suma Asegurada/Actual**
Cumplimiento de Contrato	01/07/2025	06/01/2027	$1.340.611.834,60
Pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales	01/07/2025	06/09/2029	$1.340.611.834,60
Calidad del bien	06/09/2026	06/09/2031	$1.340.611.834,60
RCE	01/07/2025	06/09/2026	$875.452.500,00

Porcentaje:

Amparos	**Cuantía de Cobertura**
Cumplimiento	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato.
Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato
Calidad del servicio	En una cuantía equivalente al treinta por ciento [20%] del valor total del contrato.

Anexo:	Anexo 2

2. ESTADO DE EJECUCIÓN CONTRACTUAL

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

2.1 ESTADO TÉCNICO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

A la fecha de suscripción del presente documento, la ejecución del contrato presenta avances en los componentes de las Etapas I, II, III y IV.

Respecto a la **Etapa I**, se cuenta con la aprobación integral de sus cinco (5) componentes.

ETAPA I – Caracterización y evaluación de la infraestructura existente en contraste con los pronósticos, proyecciones de demanda y niveles de servicio esperados en los diferentes horizontes de planificación.

Durante esta etapa se desarrollaron los productos orientados a la recopilación, análisis y estructuración base del estudio, entre los cuales se destacan:

1. Metodología, plan de trabajo, cronograma de ejecución del contrato y presentación del equipo consultor.
2. Revisión de la información existente y debida diligencia documental.
3. Identificación de partes interesadas (stakeholders) y desarrollo de reuniones iniciales internas y externas (kickoff meetings).

4. Presentación de la estructuración del documento Plan Maestro (índice, contenido mínimo y capítulo introductorio).
5. Levantamiento de la información (inventario, fichas y DOFA).

En la **Etapa II**, se encuentran aprobados los componentes 6, 7, 8, 9 y 10; asimismo, el Consultor adelanta los ajustes y complementaciones a los componentes 11 y 12 para atender las observaciones formuladas en el proceso de revisión y lograr su posterior aprobación.

ETAPA II – Diagnóstico del aeropuerto

Durante esta etapa se desarrollaron los productos orientados a la recopilación, análisis y estructuración base del estudio, entre los cuales se destacan con aprobación de los siguientes componentes:

6. Levantamiento topográfico por método tradicional y levantamiento arquitectónico de todos los sistemas del aeropuerto.
7. Pronóstico de demanda y análisis socioeconómico.
8. Estudio de conectividad aeroportuaria
9. Diagnóstico ambiental preliminar de alternativas, incluyendo los componentes ambiental, urbano, social y predial, así como la definición de lineamientos para la gestión del riesgo de desastres.
10. Análisis y estudio operacional

Por su parte, los componentes 11 y 12 se encuentran en proceso de ajuste y complementación, como resultado de las observaciones formuladas durante su revisión, con el propósito de obtener su correspondiente aprobación. Los demás productos de la etapa continúan su trámite de acuerdo con el estado particular de revisión y cumplimiento de los requerimientos contractuales.

11. Cálculo de capacidad en lado aire; lado tierra y complementarios
12. Requisitos de las instalaciones y análisis de alternativas.

En cuanto a la **Etapa III**, correspondiente a los estudios de prefactibilidad, se destaca la aprobación de los componentes 15 y 22. Adicionalmente, el Consultor ha entregado a la Interventoría los componentes 13, 16, 19, 20 y 21, los cuales se encuentran en fase de revisión, ajuste y aprobación según el estado particular de cada producto.
A continuación, se detalla el estado de avance desagregado por etapas:

ETAPA III – Elaboración de los estudios de prefactibilidad necesarios para la actualización del Plan Maestro

Esta etapa corresponde al desarrollo de los estudios técnicos que sirven de soporte para la formulación, análisis y evaluación de las alternativas planteadas para la actualización del Plan Maestro Aeroportuario. A continuación, se destacan los siguientes componentes entregados:

13. Alternativas de desarrollo e impactos.
16. Estrategias de Desarrollo CAME – DOFA por fases Análisis Jerárquico (AHP Analytic Hierarchy Process).
19. Análisis económico y social del sector.
20. Análisis de impacto urbano, social, la conectividad al (a los) aeropuerto(s) intermodal y multimodalmente.
21. Propuesta técnica para implantar el uso de infraestructuras logísticas especializadas (ILE) del (los) aeropuerto(s).

A la fecha, el Consultor cuenta con la aprobación del componente 22 y componente 15, adicional se ha realizado la entrega formal a la Interventoría de los componentes 13, 16, 19, 20 y 21 de la Etapa III. Estos productos se encuentran en diferentes instancias del proceso de revisión técnica, atención de observaciones, ajuste y complementación, según corresponda.

En consecuencia, la Etapa III presenta un avance significativo tanto en la elaboración y entrega de sus productos como en el proceso de aprobación de estos. No obstante, permanece pendiente culminar los procesos de revisión, atención integral de observaciones, complementación y aprobación definitiva de los componentes 13, 16, 19, 20 y 21, así como finalizar aquellos productos cuyo desarrollo aún se encuentre en curso.

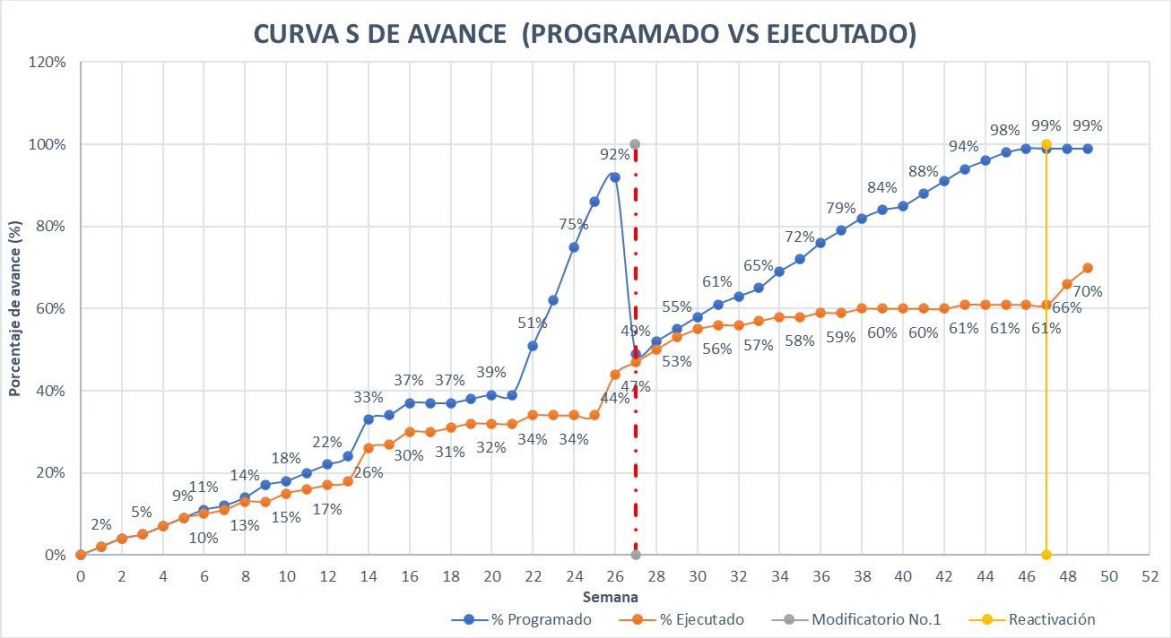
ETAPA IV – Viabilidad financiera

En esta etapa se estructuran el modelo financiero integral y los esquemas contractuales, definiendo las condiciones y mecanismos de financiación para preconstrucción, construcción y operación, bajo criterios de costo-beneficio, optimización de recursos. A continuación, se destacan los siguientes componentes entregados:

Componente 30. Producto 1. Plan de trabajo
Componente 30. Producto 2. Debida diligencia

Respecto al **Componente 30 (Producto 2: Debida Diligencia)**, cuenta con la aprobación formal de sus entregables jurídicos y financieros.

Finalmente, con corte al 1 de septiembre de 2026, el proyecto presenta un avance ejecutado del 70%, frente a un 99% de avance programado, situación que evidencia un rezago en la ejecución respecto de lo previsto en la planeación inicial. Lo anterior se refleja en la correspondiente curva S, en la cual se identifica la desviación presentada durante el desarrollo contractual. En este sentido, dichos retrasos en la ejecución constituyen el fundamento de la solicitud de prórroga de tres (3) meses y trece (13) días, la cual se encuentra debidamente justificada en el presente documento, con base en las afectaciones acumuladas sobre la ruta de desarrollo de los componentes y en la imposibilidad de lograr el cierre técnico definitivo de varios productos dentro del plazo contractual inicialmente establecido.



La curva muestra el avance físico calculado con los productos que la Consultoria ha entregado a la interventoria y o refleja el estado de avance financiero, el cual se reporta a continuación

2.2 ESTADO FINANCIERO DEL CONTRATO

BALANCE GENERAL

CONCEPTO	VALOR CONTRATO	VALOR EJECUTADO	VALOR ORDEN DE PAGO
VALOR INICIAL DEL CONTRATO	$6.703.059.171,00	$1.449.681.617,99	$0,00
ADICIONES	$0,00	$0,00	$0,00
AJUSTES	$0,00	$0,00	$0,00

EN TRÁMITE DE PAGO	$0,00	$0,00	$0,00
SALDO NO EJECUTADO A LIBERAR	$0,00	$0,00	$0,00
OTROS	$0,00	$0,00	$0,00
VALOR PENDIENTE DE PAGO AL CONTRATISTA	$0,00	$0,00	$5.253.377.553,01
VALOR TOTAL CONTRATO	**$6.703.059.171**	$1.449.681.617,99	$5.253.377.553,01

Con la información anterior, se puede manifestar que el avance financiero, a partir de los pagos es del 21,63%. No obstante, el valor de los productos entregados y en revisión por parte de la interventoría representa el 48.37% adicional, lo que justifica el avance físico evidenciado en la Curva S.

SOLICITUD DE MODIFICACIÓN

Con fundamento en lo expuesto en los numerales precedentes, el Consultor solicita que, mediante la correspondiente modificación contractual, se otorgue una prórroga al plazo tres (3) meses y trece (13) días hasta el 20 de diciembre de 2026, con el fin de asegurar la debida culminación de las actividades pendientes, así como la revisión, ajuste y aprobación de los productos contractuales que a la fecha se encuentran en trámite. La presente solicitud se sustenta en las circunstancias técnicas, operativas y contractuales desarrolladas en el presente documento, las cuales han generado afectaciones en la programación inicialmente establecida y hacen necesaria la ampliación del plazo contractual.

TIPO DE MODIFICACIÓN	ALCANCE DE LA MODIFICACIÓN
PRÓRROGA	__13__DÍAS __3___MESES _____AÑOS **Texto de la Cláusula 4 con la modificatorio No. 1:** ***"CLÁUSULA 4. PLAZO DEL CONTRATO:*** *El plazo estimado para la ejecución del Contrato será de ONCE (11) MESES, contados a partir del cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución de este y aprobación de los documentos previstos en el Pliego de Condiciones.* *Excepcionalmente, por causas que constituyan fuerza mayor o caso fortuito, las Partes de común acuerdo podrán suspender el plazo de ejecución del contrato, siempre que la naturaleza de las obligaciones lo admita, no se contraríen normas de orden público y se adopten medidas para superar las causas que motivaron la suspensión en el menor tiempo posible."* **Propuesta de texto de la Cláusula 4 con la modificación:** ***"CLÁUSULA 4. PLAZO DEL CONTRATO:*** *El plazo estimado para la ejecución del Contrato será* ***hasta el 20 de diciembre del 2026****, contado a partir del cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución de este y aprobación de los documentos previstos en el Pliego de Condiciones.* *Excepcionalmente, por causas que constituyan fuerza mayor o caso fortuito, las Partes de común acuerdo podrán suspender el plazo de ejecución del contrato, siempre que la naturaleza de las obligaciones lo admita, no se contraríen normas de orden público y se adopten medidas para superar las causas que motivaron la suspensión en el menor tiempo posible."*

ADICIÓN	VALOR EN NÚMEROS_____ VALOR EN SMMLV DESCRIPCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL ALCANCE TÉCNICO DEL CONTRATO _____
OTRA	No aplica

Lo anterior toda vez que existe la siguiente justificación:

JUSTIFICACIÓN TÉCNICA

DIFICULTADES PRESENTADAS DURANTE LA EJECUCIÓN CONTRACTUAL

1. Componente 2 - Debida Diligencia

Durante el desarrollo del Componente 2 - Debida Diligencia se presentaron dificultades asociadas a la complejidad técnica, operativa y documental de los tres aeropuertos objeto del contrato. La situación actual de cada aeropuerto y la limitada disponibilidad de información organizada en los municipios correspondientes dificultaron la obtención oportuna de la documentación técnica, administrativa y jurídica necesaria para el análisis integral.

Adicionalmente, un número significativo de solicitudes de información elevadas a las respectivas entidades no fueron atendidas de manera oportuna, lo que limitó el acceso completo y oportuno a los insumos requeridos para el desarrollo del componente. Por esta razón fue necesario realizar validaciones adicionales, reiterar solicitudes de información, efectuar cruces documentales y ajustar la metodología inicialmente prevista, con el fin de garantizar la confiabilidad y consistencia de los insumos.

Estas actividades generaron mayores tiempos de análisis y procesamiento frente a lo contemplado en el cronograma inicial, ocasionando un retraso aproximado de dos (2) meses en la ejecución del componente. Aunque este componente no fue posteriormente objeto de un desarrollo adicional específico en el oficio 0867, sí constituye parte del contexto general que explica la afectación acumulada del proyecto y la necesidad de ajustar la secuencia metodológica inicialmente prevista.

2. Componentes 6, 15, 18 y 29.1 - Levantamiento topográfico y estudios asociados

En el marco de las actividades de levantamiento topográfico se presentaron situaciones de orden público que comprometieron la seguridad del personal técnico en campo. Durante las labores en los aeropuertos objeto del contrato, el equipo fue objeto de amenazas por parte de propietarios de predios aledaños, incluyendo intimidaciones con armas. Adicionalmente, un individuo que manifestó pertenecer al Ejército Nacional, sin portar identificación oficial, abordó al equipo ofreciendo acompañamiento, circunstancia que generó un escenario de riesgo e incertidumbre. Ambas situaciones se presentaron en el municipio de Plato.

De manera paralela, el contexto regional evidenciaba alteraciones del orden público que incrementaban la probabilidad de incidentes. Ante la materialización de riesgos concretos para la integridad física del personal, se adoptó la decisión preventiva de suspender temporalmente las actividades en campo y retirar al equipo técnico, priorizando la seguridad humana. Como medida de mitigación, se avanzó en la digitación, modelación y procesamiento de la información previamente recolectada; sin embargo, para culminar adecuadamente los Componentes 15 y 18 resultó indispensable realizar una nueva salida a campo para completar la información faltante.

Estas circunstancias generaron un retraso aproximado de dos (2) meses en el desarrollo de los componentes mencionados. No obstante, la presente sustentación no pretende volver a cargar en su totalidad afectaciones ya consideradas dentro de la Reprogramación del Cronograma No. 1 aprobada mediante comunicado INTERPMA-166 del 15 de enero de 2026. Lo que se pone de presente es el remanente de afectación no absorbido por dicha reformulación, particularmente en lo relacionado con el cierre material y técnico de actividades necesarias para consolidar adecuadamente componentes posteriores.

En este sentido, el levantamiento topográfico, la georreferenciación, la validación y el ajuste de información en campo no

constituyen actividades aisladas, sino insumos base para la modelación, la validación de capacidades instaladas, el análisis de expansión, la definición de alternativas y la estructuración técnica de escenarios de planificación. Por ello, aun cuando parte de sus efectos fue absorbida por la reprogramación aprobada, persiste una afectación remanente asociada al cierre técnico integral de los componentes posteriores, particularmente aquellos asociados a las Etapas III y IV.

La afectación remanente asociada a la suspensión de actividades de campo y a la necesidad de reanudar y culminar el levantamiento topográfico corresponde a cuatro (4) semanas, equivalentes a veintiocho (28) días calendario, como plazo técnico necesario para completar georreferenciación, validación y ajuste en campo de los insumos requeridos.

3. Componente 9 - Diagnóstico preliminar / levantamiento de información

En el marco del levantamiento de información primaria en campo requerido para complementar el análisis desarrollado en el componente correspondiente, se evidenció que la población manifestó una marcada reserva frente al suministro de la información solicitada. Esta situación dificultó el desarrollo fluido del proceso y limitó la obtención oportuna de datos precisos y verificables, indispensables para sustentar técnicamente el estudio.

Dicha circunstancia fue puesta en conocimiento de las autoridades competentes mediante los comunicados 2026-IN023-0517, 2026-IN023-0518, 2026-IN023-0520 y 2026-IN023-0521, con el fin de solicitar el acompañamiento institucional necesario para facilitar el acceso a la información y garantizar la adecuada ejecución de las actividades en territorio.

Esta Consultoría no pretende sustentar la prórroga como si este componente, por sí solo, configurara una afectación autónoma equivalente al total del plazo solicitado. Si bien la Interventoría indicó que este componente no hace parte de la ruta crítica y que cuenta con holguras para absorber determinadas desviaciones, también reconoció que el producto aprobado del componente configura una relación de dependencia para el inicio de componentes posteriores como el 11, 12 y 13.

En consecuencia, la incidencia del Componente 9 debe entenderse como una afectación concurrente relacionada con las dificultades en la obtención y validación oportuna de información primaria, lo que obligó a realizar actividades adicionales de verificación, contraste, depuración y armonización entre fuentes primarias y secundarias oficiales. Su relevancia no radica en una autonomía plena dentro de la ruta crítica, sino en su contribución al retraso concurrente que incidió en la secuencia lógica del proyecto.

4. Componente 7 (Prognosis), Componentes 11, 12

Para el desarrollo del Componente 7 (Prognosis) y del Componente 11 se realizó la instalación de equipos para aforo vehicular en puntos estratégicos definidos conforme a la metodología aprobada. No obstante, el periodo de captura coincidió con la contingencia asociada al paro armado en la zona, lo cual generó restricciones de movilidad y condiciones operativas adversas que impidieron ejecutar el desmontaje y la recolección de los equipos en las fechas inicialmente previstas. En consecuencia, las cámaras permanecieron instaladas en campo por un tiempo adicional, hasta que se restablecieron las condiciones mínimas de seguridad y acceso para el equipo técnico, afectando la consolidación y el procesamiento oportuno de la información.

Adicionalmente, la información operativa e histórica necesaria para la calibración integral del modelo de prognosis había sido solicitada inicialmente durante el desarrollo del Componente 2 mediante el comunicado 2025-IN023-3279; sin embargo, dicha información no fue suministrada en ese momento. Ante esta situación, la Consultoría optó por obtener insumos a través de otras fuentes disponibles, tales como el visor institucional y la información publicada en la página oficial de la Aerocivil, con el fin de no afectar el avance del componente.

Posteriormente, en reunión sostenida el 28 de enero de 2026 con la Aeronáutica Civil y con participación de SATENA, se recibieron precisiones relacionadas con configuración de rutas, tipología de aeronaves y restricciones operativas. Así mismo, en reunión posterior con el grupo de analítica de la Aeronáutica Civil se tuvo conocimiento de información adicional de carácter operativo e histórico que no había sido suministrada previamente, la cual fue finalmente recibida el 4 de febrero de 2026. En lo atinente a la información relacionada con la proyección y/o concepto operativo de SATENA para los aeropuertos objeto del contrato, esta había sido solicitada mediante el comunicado 2025-IN023-4162, reiterado a través del comunicado 2026-IN023-0176, sin que se recibiera respuesta formal en su oportunidad.

La incorporación de estos nuevos insumos implicó la realización de ajustes metodológicos, la recalibración del modelo y la ejecución de validaciones técnicas adicionales. Estas actividades generaron un reproceso en el análisis de la información y en el desarrollo de los Componentes 11 y 12, demandando tiempo técnico complementario para garantizar la calidad, coherencia y solidez de los resultados finales.

El Componente 7 sí hace parte de la ruta crítica del proyecto, en la medida en que constituye un insumo técnico estructural para el desarrollo secuencial de los análisis posteriores de capacidad, brecha y formulación de alternativas. Aunque el hito formal de entrega del componente se surtió dentro del cronograma, ello no significa que su desarrollo hubiera quedado técnica y materialmente cerrado desde su primera presentación. Por el contrario, la propia Interventoría reconoció que el Componente 7 se encuentra en control de versiones, actualmente en su tercera entrega, y que las proyecciones de demanda cambiaron de manera considerable frente a las versiones iniciales, modificando sustancialmente los análisis y cálculos de capacidad, así como el planteamiento de alternativas de la Etapa III.

En ese orden, resulta necesario precisar que el impacto del Componente 7 no se agotó en la actualización del entregable mismo, sino que se trasladó directamente a los Componentes 11 y 12, los cuales dependen necesariamente de la consistencia y robustez de la prognosis como variable de entrada esencial. Así, la afectación no puede valorarse únicamente desde la fecha de entrega formal del Componente 7, sino desde su incidencia real sobre la secuencia lógica del proyecto y sobre el desarrollo de los productos posteriores que dependen obligatoriamente de él.

5. Etapa 3

Con base en lo anterior, la formulación y evaluación de alternativas de desarrollo se vio afectada por los entregables de la Etapa 2 (cuya afectación fue inicialmente estimada en tres (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.

INCIDENCIA DE LAS SUSPENSIONES CONTRACTUALES EN LA RUTA CRÍTICA

Como antecedente directo de las afectaciones descritas, durante la suspensión contractual iniciada el 22 de mayo de 2026 se evidenció la necesidad de culminar el proceso de revisión, ajuste y validación de las alternativas de desarrollo formuladas para los aeropuertos SKBC, SKMG y SKPL. Previamente, el 16 de abril de 2026 se había realizado la socialización de dichas alternativas, producto de la cual la Interventoría y la Supervisión formularon observaciones y requerimientos de complementación que debían ser atendidos integralmente para garantizar que las propuestas contaran con soporte técnico, operacional, económico, social, predial, ambiental y de conectividad suficiente para su evaluación y viabilización. Lo anterior resultaba particularmente relevante para el Componente, toda vez que este exige la formulación de alternativas técnica, operacional y funcionalmente viables y su posterior evaluación por parte de la Aerocivil, constituyéndose su aprobación en un insumo indispensable para la continuidad de los componentes posteriores.

Adicionalmente, las alternativas formuladas debían ser armonizadas con los ajustes efectuados a la prognosis de demanda, derivados de la retroalimentación de SATENA y de la información suministrada por las dependencias competentes de la Aerocivil. Estos ajustes tenían incidencia directa en la determinación de las necesidades de infraestructura, capacidad aeroportuaria, condiciones operacionales, horizonte de planificación y priorización de intervenciones. En consecuencia, continuar con los componentes subsiguientes sin contar previamente con alternativas consolidadas y técnicamente validadas habría generado riesgo de reprocesos, inconsistencias metodológicas y afectaciones sobre la coherencia integral de los productos contractuales. Por esta razón, la suspensión tuvo como finalidad permitir que la Entidad contara con elementos técnicos objetivos, verificables y suficientemente estructurados para la selección de la alternativa de desarrollo y para la posterior continuidad del proyecto.

Posteriormente y dado que al vencimiento del periodo inicialmente previsto aún persistían actividades de revisión técnica, consolidación de ajustes y retroalimentación de SATENA y de las dependencias competentes de la Aerocivil, fue necesario prorrogar la suspensión hasta el 26 de julio de 2026. En esta etapa se mantuvo como aspecto crítico la consolidación y validación integral de las alternativas, en consideración a que estas constituyen un hito técnico habilitante para el desarrollo de los estudios de prefactibilidad de la Etapa III, de cuya definición dependen variables esenciales relacionadas con capacidad, operación, funcionalidad, infraestructura, costos, predios, aspectos ambientales, conectividad y horizonte de planificación. Por tanto, reanudar la ejecución sin contar previamente con dicha validación podía trasladar las incertidumbres existentes a los componentes posteriores y generar nuevos reprocesos técnicos.

Posteriormente, la suspensión comprendida entre el 31 de julio y el 31 de agosto de 2026 respondió a la necesidad de resolver aspectos técnicos, normativos y operacionales adicionales que resultaban determinantes para el cierre de las alternativas. En particular, se encontraba pendiente el pronunciamiento de la Autoridad Aeronáutica respecto de la viabilidad de considerar una franja de pista de 110 metros, la categoría de referencia 2C y la operación de la aeronave ATR 72 en los tres aeropuertos, aspectos que debían ser armonizados con las disposiciones del RAC 14 y del Anexo 14 de la OACI. A ello se sumaron las recomendaciones obtenidas en la reunión técnica realizada con SATENA el 23 de julio de 2026, relacionadas con los requerimientos mínimos para la operación de aeronaves Twin Otter y ATR 42/72, incluyendo longitud, ancho y resistencia estructural de pista, obstáculos, distancias declaradas, seguridad operacional e infraestructura de lado tierra.

Estas definiciones inciden directamente sobre el Componente 12, que constituye la base para la evaluación y selección de la alternativa de desarrollo aeroportuario y por relación de dependencia, sobre los entregables posteriores de las Etapas III y IV. Su incorporación implica revisar y armonizar la aeronave crítica, las condiciones mínimas de operación, las necesidades de infraestructura, las actuaciones de corto y mediano plazo, los costos estimados, la demanda proyectada y la estrategia de reactivación de los aeropuertos. En consecuencia, una vez superadas las causas que dieron origen a las suspensiones, se requiere tiempo efectivo de ejecución contractual para incorporar dichas definiciones, ajustar y cerrar técnicamente los Componentes 11 y 12 y trasladar consistentemente sus resultados a los componentes dependientes.

En este contexto, las suspensiones no constituyen hechos aislados frente a la presente solicitud de prórroga, sino antecedentes técnicos que evidencian la afectación real de la secuencia metodológica y de la ruta crítica del proyecto. No obstante, los periodos durante los cuales el contrato permaneció suspendido no se contabilizan nuevamente como tiempo de prórroga; su relevancia radica en demostrar que las definiciones técnicas que motivaron dichas suspensiones incidieron directamente en la maduración, ajuste y aprobación de las alternativas y una vez reanudada la ejecución, demandan un plazo efectivo adicional para culminar los reprocesos, validaciones, articulaciones interdisciplinarias y cierres técnicos requeridos. En consecuencia, estos antecedentes refuerzan técnica y causalmente la necesidad de la prórroga solicitada, orientada a garantizar el cumplimiento integral del objeto contractual y la calidad, coherencia y suficiencia de los productos finales.

Para efectos de cuantificación específica, las afectaciones brutas identificadas corresponden a: i) veintiocho (28) días calendario asociados al remanente del levantamiento topográfico y actividades conexas; ii) veintiún (21) días calendario correspondientes al reproceso técnico, armonización, recalibración y validación del Componente 7; iii) cincuenta (50) días calendario de afectación trasladada a los Componentes 11 y 12, dada su dependencia crítica frente a la prognosis y a la incorporación de nueva información operativa e histórica; y iv) treinta (30) días calendario asociados al cierre, revisión y articulación de los Componentes 13, 14 y 16. En términos brutos, estas afectaciones representan ciento veintinueve (129) días calendario. No obstante, una parte de dichas actividades se desarrolla de manera concurrente dentro de la ruta crítica, por lo que veinticuatro (24) días corresponden a tiempos superpuestos que no deben contabilizarse de manera acumulativa. En consecuencia, la afectación neta técnicamente atribuible al cronograma corresponde a ciento cinco (105) días calendario.

ANÁLISIS ADICIONAL PARA CONSIDERAR

De acuerdo con lo expuesto, la ejecución del contrato se vio impactada por diversas circunstancias externas y ajenas al ámbito de gestión y control de la Consultoría, las cuales incidieron de manera directa en el desarrollo normal de las actividades y en el cumplimiento del cronograma inicialmente establecido. Estas situaciones no obedecieron a deficiencias en la planeación o ejecución técnica, sino a condiciones estructurales, operativas y de contexto que afectaron el ritmo previsto del proyecto.

Desde una perspectiva estructural, el contrato contempló el desarrollo simultáneo de tres (3) Esquemas de Planificación - SKBC, SKPL y SKMG - bajo un plazo contractual históricamente asignado a la formulación de un único Plan Maestro aeroportuario. Esta condición implicó asumir de manera paralela la estructuración técnica, operativa, normativa, financiera y territorial de tres aeropuertos con dinámicas y particularidades distintas, representando una exigencia sustancialmente mayor en términos de capacidad técnica, coordinación interdisciplinaria y despliegue logístico.

La ejecución concurrente de los tres instrumentos de planificación supuso la recopilación, depuración y análisis de volúmenes independientes de información para cada aeropuerto; la realización de campañas de campo diferenciadas; la instalación de equipos de medición y aforo; y la ejecución de levantamientos topográficos específicos para cada terminal aérea. Esta multiplicidad de frentes de trabajo incrementó la carga administrativa y técnica, así como la necesidad de sincronizar cronogramas, equipos y productos, generando mayores probabilidades de reprocesos derivados de ajustes en información, validaciones cruzadas y actualizaciones metodológicas.

Adicionalmente, el proyecto enfrentó limitaciones relevantes en la disponibilidad, calidad y completitud de la información histórica de tráfico aéreo y de las series estadísticas consolidadas, particularmente en lo relacionado con la aviación no regular y la operación militar. La ausencia de bases de datos completas, la entrega extemporánea de información o la necesidad de validar cifras provenientes de diferentes fuentes obligaron a la Consultoría a realizar solicitudes reiteradas, acudir a fuentes alternas y ejecutar procesos adicionales de depuración, verificación y recalibración del modelo de análisis.

En este contexto, se reitera que los Componentes 11 y 12 constituyen la base central del desarrollo del proyecto, por cuanto consolidan las proyecciones, estructuran los escenarios de planificación y soportan las decisiones técnicas y estratégicas del estudio. En consecuencia, cualquier ajuste, actualización o recalibración del modelo de prognosis generó impactos en cadena sobre dichos componentes, implicando reprocesos técnicos, revisión de escenarios, actualización de resultados y armonización de productos finales, con incidencia directa sobre el cronograma general.

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

SUSTENTO TÉCNICO DE LA AFECTACIÓN AL CRONOGRAMA CONTRACTUAL

Las situaciones previamente descritas incidieron de manera directa en la secuencia metodológica prevista para el desarrollo del proyecto y en la ruta crítica del cronograma contractual, en la medida en que los componentes afectados no operan de forma aislada, sino que presentan una interdependencia funcional y técnica claramente estructurada. La lógica metodológica del contrato establece una cadena progresiva de actividades en la cual cada producto constituye insumo habilitante para el siguiente, por lo que cualquier alteración en las etapas iniciales genera impactos acumulativos en los desarrollos posteriores.

La presente solicitud no corresponde a una suma indiscriminada de tiempos brutos, sino al plazo neto razonablemente requerido para culminar adecuadamente las actividades pendientes y cerrar técnicamente los componentes impactados. Bajo esta lógica, la cuantificación parte de ciento veintinueve (129) días calendario de afectaciones brutas identificadas en los componentes críticos y reconoce veinticuatro (24) días de concurrencia temporal entre actividades que no resultan acumulables. Por tanto, el impacto neto sobre la ruta crítica se establece tres (3) meses y trece (13) días calendario, plazo que permite restablecer la secuencia técnica del proyecto sin duplicar tiempos asociados a actividades ejecutadas de manera paralela.

Adicionalmente, 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.

Mediante el comunicado 2026-IN023-1120 se estimó inicialmente una afectación de tres (3) meses y trece (13) días asociada principalmente a los Componentes 11 y 12. Con el avance posterior de la consultoría, la revisión de las dependencias entre componentes y la incorporación de las afectaciones trasladadas a la Etapa III, la cuantificación se actualiza en días calendario, diferenciando los tiempos brutos de los tiempos concurrentes. De esta manera, el plazo adicional solicitado se sustenta en el impacto neto de ciento cinco (105) días calendario sobre la ruta crítica, sin acumular de forma lineal periodos que se superponen.

- 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.

Tomando como fecha vigente de terminación el 6 de septiembre de 2026, la ampliación del plazo tres (3) meses y trece (13) días, conduce a una nueva fecha de terminación del 20 de diciembre de 2026. Esta cuantificación corresponde al tiempo efectivo adicional requerido para culminar la revisión y aprobación de las alternativas, cerrar los componentes dependientes y completar las actividades de prefactibilidad y factibilidad pendientes.

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 efectivo acumulado de ejecución solicitado, descontando los periodos de suspensión contractual, conserva proporcionalidad y razonabilidad frente a dicho parámetro y no implica adición presupuestal.

En consecuencia, la prórroga solicitada de tres (3) meses y trece (13) días, hasta el 20 de diciembre de 2026, 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.

Finalmente, en resumen, de lo anterior, las dificultades identificadas durante la ejecución representan ciento veintinueve (129) días calendario de afectación bruta sobre los distintos frentes analizados. Sin embargo, al reconocer veinticuatro (24) días de concurrencia entre actividades y evitar su doble contabilización, la afectación neta sobre la ruta crítica corresponde a tres (3) meses y trece (13) días. Este plazo es el que se requiere recuperar mediante la presente prórroga, pasando de la fecha vigente de terminación del 6 de septiembre de 2026 al 20 de diciembre de 2026, sin que se contabilicen nuevamente los periodos de suspensión contractual.

JUSTIFICACIÓN LEGAL

La justificación jurídica de la prórroga solicitada se sustenta en las siguientes consideraciones normativas y doctrinales, en armonía con lo expuesto previamente respecto de las circunstancias técnicas y operativas que afectaron la ejecución contractual.

En primer lugar, la Ley 80 de 1993 establece como eje rector de la contratación estatal el cumplimiento de los fines de la función administrativa y la garantía de la adecuada prestación de los servicios a cargo del Estado. En ese sentido, el numeral 1 del artículo 14 dispone que las entidades estatales tienen la dirección general y la responsabilidad de ejercer el control y vigilancia sobre la ejecución del contrato y, con el propósito exclusivo de evitar su paralización o una afectación grave del servicio público, pueden introducir las modificaciones necesarias a lo contratado. Esta facultad no constituye una excepción arbitraria, sino una herramienta jurídica prevista para salvaguardar el interés general cuando surgen circunstancias que inciden en la ejecución normal del contrato.

En segundo término, el numeral 2 del artículo 5 de la misma ley impone a los contratistas el deber de colaborar activamente con la entidad contratante para garantizar que el objeto contractual se cumpla en condiciones de calidad, eficiencia y oportunidad, actuando con lealtad y buena fe en todas las etapas contractuales y evitando dilaciones injustificadas. En ese marco, la solicitud de prórroga no responde a un incumplimiento atribuible a la Consultoría, sino al ejercicio

responsable de su deber de advertir situaciones sobrevinientes que afectan la ruta crítica del proyecto y de proponer las medidas necesarias para asegurar resultados técnicamente sólidos.

Adicionalmente, la jurisprudencia del Consejo de Estado ha reconocido que la dinámica propia de la ejecución contractual impide prever de manera exhaustiva todas las situaciones que pueden presentarse, razón por la cual el ordenamiento jurídico admite un margen razonable de discrecionalidad para introducir ajustes contractuales cuando estos resulten necesarios para preservar la finalidad del contrato. La posibilidad de modificar plazos o condiciones, siempre que se mantenga incólume la esencia del negocio jurídico, constituye un mecanismo legítimo orientado a garantizar su adecuada ejecución.

Bajo este entendimiento, la prórroga solicitada no altera el objeto contractual ni transforma su naturaleza jurídica; por el contrario, permite optimizar su desarrollo al adecuar el plazo a las condiciones reales en que se ha venido ejecutando el proyecto. Lejos de desnaturalizar el contrato, la ampliación del término contribuye a asegurar que los productos se entreguen con el rigor técnico, la debida calibración metodológica y la consistencia analítica exigida para este tipo de estudios de planificación aeroportuaria.

En consecuencia, la modificación del plazo contractual se configura como una medida razonable, proporcional y jurídicamente viable, orientada a evitar la afectación del interés público, prevenir eventuales incumplimientos derivados de factores externos y restablecer la trazabilidad técnica y cronológica del proyecto. De esta manera, la prórroga solicitada garantiza la continuidad del contrato en condiciones de eficiencia, calidad y coherencia con los fines de la contratación estatal, asegurando que el objeto contractual se cumpla de manera integral y conforme a los estándares esperados.

JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA

Para la presente modificación contractual no se presenta afectación presupuestal.

EVIDENCIAS APORTADAS

Comunicación de la Consultoría 2026-IN023-2824 del 01 de septiembre de 2026

Cronograma de consultoría ajustado y soporte de envío: Sol. Prorroga - Cronograma de Trabajo

CONCEPTO INTERVENTOR O SUPERVISOR

ANÁLISIS TÉCNICO

La Consultoría remitió la solicitud de ampliación de plazo del contrato correspondiente a tres (3) meses y trece (13) días bajo ciertas consideraciones que la Interventoría analiza cómo se detalla a continuación. Estos aspectos, se han revisado por parte de la Interventoría al nivel técnico de procedencia requerido conforme el marco contractual aplicable:

Consideraciones sobre el desarrollo del ETII-C6 (Levantamiento topográfico)

El Consultor indica que los efectos e impactos derivados de las dificultades presentadas en campo ajenos a su responsabilidad, han sido absorbidos de manera parcial por la reprogramación No. 001 viabilizada por la Interventoría a través del comunicado INTERPMA-166 del 21 de enero de 2026 y expone la necesidad que tuvo de continuar en campo, posterior a la reprogramación, lo que implicó contar con los insumos necesarios en un plazo mayor al estimado inicialmente.

De manera complementaria, la Consultoría indicó que:

"(…) se presentaron situaciones de orden público que comprometieron la seguridad del personal técnico en campo. Durante las labores en los aeropuertos objeto del contrato, el equipo fue objeto de amenazas por parte de propietarios de predios aledaños, incluyendo intimidaciones con armas. Adicionalmente, un individuo que manifestó pertenecer al Ejército Nacional, sin portar identificación oficial, abordó al equipo ofreciendo acompañamiento, circunstancia que generó un escenario de riesgo e incertidumbre, ambas situaciones se presentaron en el municipio de el Plato (…)"

Lo anteriormente expuesto, fue remitido a la Interventoría a través del comunicado 2025-IN023-4220 del 22 de diciembre de 2025 y reiterado en el comunicado 2026-IN023-0527 del 25 de febrero de 2026.

La Interventoría informa que en cumplimiento de sus obligaciones contractuales ha acompañado aleatoriamente las actividades por parte del Consultor y se encuentra enterada de ciertos sucesos que han impactado de manera considerable el desarrollo de la ejecución de la toma de muestras de suelo y pavimentos; materialización de puntos de control y aplicación de encuestas técnicas de Origen-Destino y preferencias declaradas en los tres aeropuertos, conforme al acompañamiento realizado durante los meses de noviembre y diciembre de 2025 en campo y ha instado al Consultor a seguir el enfoque planeado para la gestión del riesgo materializado.

1. En ese sentido, se identifica que si bien el desarrollo de los levantamientos topográficos (componentes 6 y 15), circunscritos a la ruta crítica del proyecto sufrieron una reprogramación de los tiempos definidos en la línea base aprobada, la demora en su ejecución originada por los hechos expuestos por el Consultor y fuera de su control, afectó las actividades sucesoras ligadas de manera obligatoria a la finalización a satisfacción de este entregable y por tal razón, una desviación en la ejecución de las Etapas III y IV que, a su vez, dependen estrictamente de la consecución de un hito clave y contractualmente definido, circunscrito a la *aprobación de la Aerocivil de la alternativa de desarrollo*, del componente 16.

   La Interventoría señala que este hito crítico para el desarrollo conforme, secuencial y modular del proyecto, se desplazó temporalmente debido a la afectación sustentada por el Consultor en las actividades de campo, lo que generó la imposibilidad de contar con entregables debidamente validados no solo por la Interventoría sino también por la Entidad.

   Se indica que, al no contar con el entregable topográfico conforme en las fechas establecidas, el insumo necesario para el cálculo de capacidad de la infraestructura aeroportuaria (componente 11) y la propuesta de las alternativas de desarrollo de los aeropuertos (componente 12) no se desarrollaron según las fechas inicialmente previstas.

   Dada la relación de dependencia obligatoria de los hitos clave y la ejecución de los entregables asociados a las alternativas de desarrollo incluidas en el Esquema de planificación, resultó técnicamente imposible aplicar técnicas de compresión de cronograma con el fin de lograr el cumplimiento de dicho suceso en los plazos inicialmente descritos, lo que generó una distorsión en la curva de avance del contrato de Consultoría.

Lo anterior deriva en que la solicitud planteada por el Consultor, responde a afectaciones que, si bien han sido gestionadas conforme al plan de riesgos contractualmente presentado y aprobado, resultan en un impacto a nivel de tiempo de ejecución que afecta la ruta crítica del contrato y los entregables que guardan una relación de dependencia obligatoria con el cierre del componente topográfico de la Etapa II y las etapas de factibilidad y prefactibilidad, generando una afectación real del contrato,

considerando un impacto remanente que no ha sido absorbido por la reprogramación de actividades, y que origina igualmente los retrasos evidenciados en el cronograma.

Consideraciones sobre el desarrollo del ETII-C7 (Pronósticos de la demanda), C11 (Análisis de capacidad) y Etapa III del Contrato

La Consultoría sustenta que existieron afectaciones en la estructuración del componente 7 que impactaron de manera directa el desarrollo del componente 11 (Análisis de capacidad) debido a su relación directa entre el insumo aprobado de la actividad predecesora y la ejecución de su sucesora. Lo anterior, se expone a continuación.

El Consultor sustenta que

> *"(…) La información operativa e histórica necesaria para la calibración integral del modelo de prognosis había sido solicitada inicialmente por la Consultoría durante el desarrollo del Componente 2, mediante el comunicado 2025-IN023-3279; sin embargo, dicha información no fue suministrada en ese momento. Ante esta situación, la Consultoría optó por obtener insumos a través de otras fuentes disponibles, tales como el visor institucional y la información publicada en la página oficial de la Aerocivil, con el fin de no afectar el avance del componente.*
>
> *Posteriormente, en la reunión solicitada por el equipo supervisor con el área de Analítica de la Aerocivil, realizada con posterioridad a la entrega de la primera versión del componente, se tuvo conocimiento de la existencia de información adicional de carácter operativo e histórico que no había sido puesta a disposición previamente. En consecuencia, dicha información fue requerida formalmente mediante el oficio 2026-IN023-0246, con el propósito de contar con datos completos, actualizados y consistentes que permitieran calibrar integralmente el modelo de prognosis y fortalecer la robustez técnica del análisis. (…)"*

Al respecto, la Interventoría reitera y comparte que las proyecciones de demanda cambiaron de manera significativa frente a las versiones inicialmente remitidas para el entregable C7, circunstancia que modificó sustancialmente los análisis y cálculos de capacidad, así como el desarrollo y planteamiento de alternativas de la Etapa III. Sin embargo, dicha afectación se mide en los componentes sucesores del C7, cuyo nivel de detalle técnico resulta considerablemente exigente, implicando la realización de cálculos y análisis de capacidades para las diferentes alternativas propuestas, que deben considerar dicho insumo.

Expuesto lo anterior, se señala que la mayor afectación en el desarrollo del contrato de Consultoría fue sustentada en las precisiones relacionadas con la configuración de rutas y proyecciones de operación, indicadas por la aerolínea "SATENA", y en específico su impacto se dio sobre los componentes 11, 12, 13 y posteriores.

En adición de lo anterior, la Interventoría encuentra que conforme a las mesas de trabajo desarrolladas y descritas por el Consultor en su comunicado 2026-IN023-1320 del 11 de mayo de 2026 y las lecciones aprendidas en contratos de Consultoría similares en otras regiones del país ejecutados por la Aerocivil, las decisiones tomadas por la Entidad y los aportes de los stakeholders, son fundamentales para evitar riesgos operativos y técnicos de reproceso en el desarrollo de los entregables cuyo alcance depende explícitamente de la ejecución de socializaciones del proyecto, una vez se haya decantado las alternativas con la Entidad y la Interventoría, y posteriormente la

prefactibilidad y factibilidad exigen como requisito de entrada la aprobación de la alternativa de desarrollo por parte de la Entidad.

Entendiendo que proyectos de planificación Aeroportuaria en ejecución por parte de la Aerocivil, fueron estimados en su planeación inicial a doce (12) meses y han tomado cerca de quince (15) meses para lograr el cierre conforme de su objeto contractual, esto resulta en un referente del tiempo requerido para este tipo de proyectos dadas entre otras las condiciones regionales, donde se presenta falta y dificultades para la obtención de información primaria y secundaria, además que se requieren ciclos de revisión necesarios para la maduración de las alternativas acorde con los requisitos técnicos del pliego y las necesidades de conectividad de propias de cada región, según el mismo alcance requerido para el proyecto.

Finalmente, el desarrollo conforme de Esquemas de Planificación Aeroportuaria, radica en la consistencia metodológica de sus componentes y entregables circunscritos a cada una de sus etapas de ejecución y cualquier incongruencia en su contenido, análisis y cálculos presentados, podría resultar en un riesgo de reproceso cuyo impacto afectaría directamente la calidad de los productos estructurados, razón por la que los impactos descritos previamente, originados por cambios en las proyecciones inicialmente formuladas, justifican el sustento del plazo adicional requerido, en el sentido que se busca mantener esta calidad técnica y metodológica en la medida que se remitan entregables alineados con su alcance y calidad contractualmente definidos.

Por último, la Interventoría encuentra que aun cuando el formato 8 “Especificaciones técnicas del Consultor” permite la paralelización de actividades descritas para cada una de las Etapas del contrato, existe claramente en la estructuración de proyectos de Planificación aeroportuaria una relación de dependencia y secuencialidad de sus entregables, que no puede ser inalterada ni desconocida y debe ser ejecutada de manera armónica e integral en cada una de sus fases.

Lo anterior, resulta en que el orden lógico y secuencialmente estructurado del contrato, no pueden ser corregido a través de métodos de compresión de cronograma o aumento en la capacidad técnica del Consultor. Adicionalmente, el “Process groups: a practic guide” del PMI ® reconoce que: “(…) ***Incrementar el número de recursos al doble del número original no siempre reduce el tiempo a la mitad, ya que puede aumentar adicionalmente la duración debido al riesgo, y, en algún punto, añadir demasiados recursos a la actividad puede aumentar la duración debido a la transferencia de conocimiento, la curva de aprendizaje, la coordinación adicional y otros factores involucrados***.(…)” (PMI, 2023)

Y si bien es cierto, el Consultor puede añadir recursos para cumplir con el objeto contractual, su resultado, no sería realmente el esperado, concluyendo que existen actividades cuya naturaleza técnica y temporal resulta inalterable y que no puede ser reducida sin comprometer la calidad, la confiabilidad y la validez de los resultados obtenidos, encontrando viable el análisis presentado.

Consideraciones sobre el desarrollo del ETII-C9 (Diagnóstico de infraestructura)

El Consultor también sustentó afectaciones al componente 9, describiendo el siguiente análisis:

2. La Consultoría expone en su comunicado 2026-IN023-0527, del 26 de febrero, que,

> *“(…) En el marco del levantamiento de información primaria en campo, requerido para complementar el análisis desarrollado en el componente correspondiente, se evidenció*

que, durante la ejecución de estas actividades, la población manifestó una marcada reserva frente al suministro de la información solicitada.
Esta situación ha dificultado el desarrollo fluido del proceso y ha limitado la obtención oportuna de datos precisos y verificables, indispensables para sustentar técnicamente el estudio.

Dicha circunstancia fue puesta en conocimiento de las autoridades competentes mediante los comunicados 2026-IN023-0517 (Alcaldía de El Banco – Informe Social), 2026-IN023-0518 (Alcaldía de Plato – Informe Social), 2026-IN023-0520 (Personería de El Banco – Informe Social)y 2026-IN023-0521 (Personería de Plato – Informe Social), con el fin de solicitar el acompañamiento institucional necesario para facilitar el acceso a la información y garantizar la adecuada ejecución de las actividades en territorio. (…)"

La Interventoría señala que, el desarrollo a conformidad del componente 9, en atención de su alcance establecido en el contrato de Consultoría y sus anexos técnicos, efectivamente resulta en el insumo o la línea base para la construcción de entregables asociados a la etapa de prefactibilidad del proyecto. Las demoras en su ejecución, descritas por la Consultoría como *"(…) una afectación concurrente relacionada con las dificultades en la obtención y validación oportuna de información primaria, que obligaron a la Consultoría a realizar actividades adicionales de verificación, contraste, depuración y armonización entre fuentes primarias y secundarias oficiales (…)"* resultaron en un proceso inicialmente previsible cuya planeación y gestión partió de la metodología de trabajo presentada en el C1 del Consultor. Sin embargo, es preciso indicar que muchas respuestas de Entidades a solicitudes de información no dependen de manera directa de los procesos de ejecución a cargo de la Consultoría y que su ausencia y demora efectivamente ocasionó dificultades en el análisis de información existente, lo que resulta ajeno a la gestión del Consultor.

Lo previamente referenciado, se traduce en que, si bien el C9 no hace parte de la ruta crítica del contrato, su culminación a satisfacción fue una limitante para el desarrollo de los componentes 11 y 12 por sus relaciones obligatorias de dependencia, impactando las fechas de entrega de estos dos componentes.Bajo la misma línea, se indica que no solamente se genera una afectación a los tiempos de ejecución de estos entregables desarrollados por el Consultor, sino también a hitos fundamentales que pautan el desarrollo conforme del contrato, como el concepto de la Entidad sobre las alternativas formuladas y la misma selección de la alternativa, que se deberán desplazar temporalmente.

Consideraciones finales sobre el impacto a la ruta crítica del proyecto y la Etapa III del contrato

En atención al sustento presentado por la Consultoría sobre el plazo requerido para la culminación de actividades originado por los impactos descritos en las comunicaciones 2026-IN023-0867; 2026 IN023-0527 y 2026-IN023-1320, la Interventoría emite concepto favorable a la solicitud de prórroga, bajo el entendido que el Consultor cuenta con la autonomía, experiencia y capacidad de administrar el proyecto y sus procesos gerenciales, técnicos y operativos frente a los recursos y esfuerzos que utiliza para cumplir con los objetivos del proyecto y generar valor para la Aerocivil. Es decir, los tiempos que define para el desarrollo de las actividades faltantes, responden a estimaciones propias que se originan en su conocimiento del contrato, alineado técnica y estructuralmente con el alcance requerido y la capacidad dispuesta para atenderlo. Por tanto:

- La Interventoría encuentra procedente la estimación asociada a las afectaciones en tiempo ocasionadas en el mes de diciembre 2025, sustentadas en la suspensión de actividades de campo,

dada la ausencia de un producto aprobado (C6, C7, C11 -levantamiento de información primaria) perteneciente a la ruta crítica del proyecto, cuyo efecto constituye una limitante en el desarrollo de actividades de formulación y análisis técnico requerido para la Etapa III del proyecto.

- La Interventoría acoge los tiempos de afectación referenciados por el Consultor y ocasionados por reprocesos debido al acceso a información histórica y posibles proyecciones de operación de aerolíneas en los aeropuertos objeto de ejecución contractual, dejando la claridad de que desde el producto 2 "Debida diligencia" se remitieron formalmente las solicitudes de información a las Entidades y Operadores, cuyo proceso resultó completo y apropiado, pues a la fecha, dicho producto contractual se encuentra aprobado.
- La Interventoría comparte los tiempos de afectación al desarrollo de los componentes C11 y C12 originados por la reformulación del C7 y sus proyecciones.
- La Interventoría encuentra razonable los tiempos requeridos para el desarrollo de los componentes C13 y C14, toda vez que los mismos dependen de la aprobación de las alternativas de desarrollo que se encuentran en procesos de aprobación conforme los ciclos de revisión y ajustes, acorde con la maduración de los entregables y la necesidad de llevar a cabo las socializaciones a los stakeholders, como insumos posteriores para la elaboración de la matriz multicriterio (C16) y la posterior selección de la alternativa por parte de la Entidad, actividades que se encuentran en curso de planeación y ejecución, conforme el cierre de los componentes de la Etapa 2.

El impacto generado y las necesidades propias para el desarrollo de las fases de prefactibilidad y factibilidad de estos contratos así como lo que a su vez se refleja en el cronograma vigente que en términos de días presenta un corrimiento de 105 días, por lo cual, **el plazo de tres (3) meses y trece (13) días se considera procedente y aplicable, toda vez que las razones expuestas configuran causales ajenas al control del Consultor.**

Para efectos del trámite administrativo propuesto, la interventoría conceptúa que el cronograma presentado como anexo, cumple con los requisitos para el desarrollo lógico de la consultoría reflejando el plazo adicional de tres (3) meses, y trece (13) días y una vez viabilizada la misma por la Entidad, se aprobará el cronograma conforme a los requisitos técnicos y contractuales aplicables.

Se indica que dicho cronograma entrará a regir como la línea base formalmente aprobada para la ejecución del plazo restante del contrato. Razón por la cual, reemplazará de manera inmediata una vez la Aerocivil viabilice la presente solicitud de modificación del contrato de Consultoría.

ANÁLISIS FINANCIERO

Conforme lo expuesto a nivel técnico y jurídico, la prórroga contractual solicitada no genera ningún impacto presupuestal en el contrato del Consultor, por cuanto no implica modificaciones del valor del contrato, ni afecta la ecuación económica o financiera del contrato de Consultoría 24001332 H3 DE 2024.

ANÁLISIS JURÍDICO

Desde el punto de vista jurídico, la prórroga del plazo contractual constituye una modalidad de modificación del contrato estatal que tiene por objeto ajustar el término de ejecución cuando concurren circunstancias técnicas, administrativas u operativas que impiden culminar oportunamente las actividades contratadas, sin que ello implique una alteración del objeto ni del valor inicialmente pactado. En este sentido, la doctrina y la jurisprudencia han señalado que el plazo constituye un elemento accidental del contrato susceptible de modificación por acuerdo de las partes,

siempre que exista una causa objetiva que justifique su ampliación y se garantice la correcta ejecución del objeto contractual.

En efecto, la Corte Constitucional ha reconocido que el plazo no constituye un elemento esencial del contrato estatal, razón por la cual puede ser ajustado mediante prórroga cuando las circunstancias de ejecución lo exijan, siempre que dicha modificación se encuentre debidamente motivada y respete los principios que orientan la contratación pública, particularmente los de planeación, economía y responsabilidad. Al respecto, la sentencia C - 416 de 2012, señaló:

"Por regla general, los contratos estatales pueden ser modificados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato. Así lo prevén por ejemplo los artículos 14 y 16 de la ley 80, los cuales facultan a las entidades contratantes a modificar los contratos de común acuerdo o de forma unilateral, para "[…] evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación", entre otros. En el mismo sentido, en la sentencia C-949 de 2001, la Corte Constitucional señaló que las prórrogas de los contratos –como especie de modificación- pueden ser un instrumento útil para lograr los fines propios de la contratación estatal" (Corte Constitucional, Sentencia C-416, 2012)

En ese orden de ideas, desde el punto de vista jurídico se advierte que la figura de la prórroga resulta viable como mecanismo de modificación contractual cuando las circunstancias de ejecución así lo exigen y siempre que su adopción se encuentre debidamente justificada y orientada a garantizar la adecuada culminación del objeto contractual. Así, la procedencia de dicha modificación exige que el plazo adicional solicitado se encuentre soportado en un análisis técnico que permita establecer con precisión la incidencia real de los eventos identificados en el cronograma del contrato, de manera que la ampliación del término corresponda estrictamente al tiempo necesario para superar las afectaciones presentadas durante su ejecución.

En el presente caso, revisados los antecedentes contractuales, se advierte que durante la ejecución del contrato se han presentado determinados eventos que han incidido en el desarrollo de algunas actividades y que pueden justificar la necesidad de ajustar el cronograma contractual. En ese sentido, desde el punto de vista jurídico resulta procedente acudir a la figura de la prórroga como mecanismo para permitir la culminación adecuada de las actividades pendientes y garantizar el cumplimiento del objeto contractual.

Respecto de lo anterior, es de mencionar que la Ley 80 de 1993, en su artículo 14, inciso segundo, reconoce a las entidades estatales la facultad discrecional de modificar los contratos cuando ello resulte necesario para garantizar la continua y adecuada prestación del servicio o la ejecución del objeto contractual, siempre que no se altere la esencia del vínculo ni se afecte el equilibrio económico pactado. No obstante, el Legislador no ha delimitado una regulación expresa sobre la posibilidad de modificar un contrato, pues, en principio, la regla general es que los contratos deben ejecutarse conforme a las condiciones pactadas inicialmente. Sin perjuicio de lo anterior, no existe una restricción expresa para modificar los contratos estatales, pues se reconoce que, ante la necesidad de cumplimiento del contrato, resulta pertinente suscribir documentos de modificación en los cuales se cambie parte de las estipulaciones pactadas en un comienzo. Al respecto, se ha manifestado la Corte Constitucional mediante sentencia C - 416 de 2012, de la siguiente manera:

> *"Por regla general, los contratos estatales pueden ser modificados cuando sea necesario para lograr su finalidad y en aras de la realización de los fines del Estado, a los cuales sirve el contrato. Así lo prevén por ejemplo los artículos 14 y 16 de la ley 80, los cuales facultan a las entidades contratantes a modificar los contratos de común acuerdo o de forma unilateral, para "[…] evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación", entre otros. En el mismo sentido, en la sentencia C-949 de 2001, la Corte Constitucional señaló que las prórrogas de los contratos –como especie de modificación- pueden ser un instrumento útil para lograr los fines propios de la contratación estatal"3 (Corte Constitucional, Sentencia C-416, 2012)*

Este pronunciamiento refuerza la idea de que la modificación contractual, lejos de ser una excepción caprichosa, responde a la naturaleza instrumental del contrato estatal como medio para cumplir los fines públicos. En ese sentido, la prórroga del plazo, cuando obedece a razones técnicas o administrativas ajenas al contratista, encuentra respaldo en la jurisprudencia constitucional como un mecanismo válido para preservar la eficacia y continuidad de la gestión contractual.

Por su parte, el Consejo de Estado ha enfatizado que esta potestad no se encuentra plenamente delimitada en el ordenamiento jurídico, motivo por el cual ha sido la jurisprudencia la encargada de establecer sus límites, condiciones y requisitos de procedencia, al respecto se ha manifestado la Sala de Consulta y Servicio Civil de la siguiente manera:

> *"(...) no existe un desarrollo legal o reglamentario sobre las reglas aplicables a la modificación del contrato estatal. / Al no existir una regulación expresa sobre la modificación de los contratos estatales-en el ejercicio del "ius variandi" o surgido por mutuo acuerdo-, han sido los aportes de la jurisprudencia, de la función consultiva del Consejo de Estado y de la doctrina comparada, los que han permitido estructurar los límites y requisitos de la modificación que deben ser respetados por la entidad contratante, en especial cuando el contrato está precedido de un proceso de selección o de elegibilidad"*[1] (Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto 2263, 2016)

Si bien la regla general es no modificar los contratos, la Sala procedió a fijar los siguientes límites para casos excepcionales en los que proceda la modificación:

Tipo	Clase	Desarrollo
Límites de orden temporal	Relacionados con la Vigencia del Contrato	Se limita la posibilidad de modificar la vigencia del contrato, pues no resulta viable jurídicamente realizarlo sobre un contrato con un plazo vencido.
	La prohibición de consagrar prórrogas automáticas, sucesivas o indefinidas.	Se prohíben las prórrogas sucesivas, indefinidas, y las prórrogas automáticas, por ser contrarias al derecho esencial de la libertad de competencia en procesos de Contratación estatal.

[1] **Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil. (2016, 4 de febrero).** *Concepto No. 2263 de 2016.* Bogotá, D.C., Colombia.

Límites de orden formal	La solemnidad del contrato de modificación	Toda modificación debe ser solemne. Se requiere que se eleve a escrito de acuerdo de voluntades.
	La motivación y justificación de la modificación.	Se deberán consignar las razones que hacen necesario afectar lo inicialmente pactado. Así mismo, se debe determinar su juridicidad, la justificación de su necesidad, su racionalidad y la proporcionalidad de su contenido, en especial cuando se alteran los aspectos técnicos y financieros iniciales, lo anterior como requisito de control de legalidad.
Límites de orden material	Límites cuantitativos	Se establece un límite del 50% del valor inicial del contrato, en caso de que la modificación implique una adición presupuestal. (art. 40 Ley 80 de 1993)
	La prohibición de fraccionamiento del contrato y del objeto.	El objeto no podrá ser dividido o fraccionado para realizar diversos contratos que tengan como finalidad evadir el proceso de selección. Lo anterior en aras de evitar una desviación de poder y en la pretermisión de los principios del proceso de selección, en especial, de igualdad, libertad de concurrencia y transparencia.
	Límites relacionados con la variación del objeto y con el contenido sustancial del contrato y del pliego de condiciones.	Solo es posible modificar un contrato dentro de los límites que respeten su objeto y contenido esencial. No es procedente alterar aspectos sustanciales del pliego de condiciones, pues ello vulnera los principios de transparencia, igualdad y libre concurrencia. Una modificación que cambie la esencia del objeto contractual equivale a celebrar un contrato distinto, afectando la legalidad del proceso. Por tanto, cualquier variación sustancial del objeto o de los términos de referencia puede dar lugar a la nulidad absoluta del contrato.

Tabla 1[2]

De todo lo anterior se desprende que, la modificación del contrato estatal constituye una herramienta jurídica excepcional que permite ajustar su ejecución a las condiciones reales del proceso, siempre dentro de los límites materiales, temporales y formales definidos por la ley y la jurisprudencia.

No obstante, entre las distintas modalidades de modificación, la prórroga del plazo adquiere una relevancia particular, por cuanto no altera el objeto ni el valor del contrato, sino que busca restablecer el tiempo necesario para su cumplimiento integral cuando concurren causas objetivas que impiden la ejecución en los términos inicialmente previstos. En ese marco, resulta pertinente analizar la prórroga como una figura autónoma, sustentada en la necesidad de garantizar la continuidad del servicio y la materialización del objeto contractual.

En materia de contratos estatales, la definición y características generales del plazo se derivan de las normas del Código Civil, las cuales se complementan con lo dispuesto por la Ley 80 de 1993. La

[2] Síntesis elaborada a partir del *Concepto 2263 de 2016* emitido por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en el cual se establecen los límites temporales, formales y materiales aplicables a la modificación de los contratos estatales, ante la ausencia de una regulación legal expresa sobre la materia.

doctrina ha reconocido el plazo como una de las modalidades por las cuales las obligaciones dejan de ser puras y simples, haciendo que una obligación sea exigible o que los derechos se extingan.

Para lo que a la contratación pública compete, el plazo, por cuanto constituye un elemento esencial del contrato estatal, en la medida en que delimita temporalmente la ejecución de las prestaciones y condiciona la vigencia de las garantías, la disponibilidad presupuestal y la planeación institucional. En consecuencia, su determinación, ampliación o modificación debe responder a causas objetivas debidamente justificadas, pues el tiempo no solo incide en el cumplimiento del objeto contractual, sino también en la legalidad y eficacia del gasto público.[3]
En esa medida, la regulación del plazo en los contratos estatales no puede entenderse de manera rígida o inmutable, pues el desarrollo de la ejecución contractual suele estar sujeto a factores administrativos, presupuestales o técnicos que pueden modificar el escenario inicialmente previsto. De ahí que la doctrina y la jurisprudencia coincidan en reconocer que el plazo puede ajustarse, siempre que dicho ajuste esté debidamente motivado, se formalice mediante el acto o documento correspondiente y no suponga una alteración sustancial del contrato.

El Consejo de Estado, en Sentencia del 24 de agosto de 2005, define el plazo como un elemento accidental susceptible de ser delimitado por las partes, lo que se traduce en la facultad excepcional de modificarlo. Lo anterior, en los siguientes términos:

> *"Por otra parte, la prórroga del plazo de los contratos tiene el sustento jurídico de que el plazo no constituye un elemento de la esencia de los contratos a que alude el artículo 1501 del Código Civil y, por tanto, se puede modificar por acuerdo de las partes, pues no es una de '… aquellas cosas sin las cuales, o no produce efecto alguno, o degenera en otro contrato diferente'. Tampoco es un elemento de la naturaleza del contrato, esto es el que, no siendo esencial en él, se entiende pertenecerle sin la necesidad de una cláusula especial, dado que, si no se pacta, no existe norma legal que lo establezca. El plazo es, por tanto, un elemento accidental del contrato en razón a que, en los términos del mismo artículo, ni esencial ni naturalmente le pertenece a éste, y se le agrega por medio de cláusulas especiales, es decir que no es necesario para la formación del acto ni se sobreentiende como integrante de él. De consiguiente, no siendo el plazo un elemento de la esencia del contrato sino meramente accidental, se puede modificar por acuerdo de las partes, pues éstas lo establecen en el respectivo contrato (…)"*[4]*(Consejo de Estado, Sección Quinta, Sentencia del 24 de agosto de 2005)*

Esta interpretación del Consejo de Estado consolida la idea de que el plazo no forma parte de la esencia ni de la naturaleza del contrato estatal, sino que constituye un elemento accesorio susceptible de ajuste cuando las circunstancias de ejecución lo exigen. Así, la prórroga aparece como una consecuencia lógica del principio de autonomía de la voluntad y de la necesidad de asegurar la adecuada ejecución del objeto contractual, siempre dentro de los límites de razonabilidad y proporcionalidad que impone la Ley 80 de 1993.

---

[3] **Colombia Compra Eficiente. (2025, 10 de febrero).** *Concepto C-156 de 2025: Plazo del contrato – Concepto, exigibilidad de las obligaciones y cómputo de términos.* Radicado No. P20250210001178. Bogotá, D.C., Colombia.

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

Sobre la posibilidad de realizar modificaciones a la cláusula que fija el plazo en el contrato estatal, la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, como entidad técnica encargada de orientar la gestión contractual del Estado, se ha pronunciado sobre la modificación y el plazo de los contratos estatales de la siguiente manera:

> *"En relación con la cláusula del plazo no hace parte de las cláusulas inmodificables, por lo tanto, la entidad estatal podrá modificarla de común acuerdo o de manera unilateral siempre y cuando exista una justa causa que evite la afectación grave del servicio público. En ese sentido se considera que los contratos estatales son susceptibles de prórroga, adicionalmente debe destacarse que la Ley no fijó criterios para determinar el alcance de la ampliación del plazo, de manera que, en principio, sucede lo mismo que con la configuración del plazo inicial, el cual solo se restringe a que sea «razonable» cumpliendo con el principio de planeación y anualidad presupuestal. Por lo anterior, es posible que un mismo contrato presente diferentes prórrogas, atendiendo igualmente a que sean convenientes y razonables en su determinación, lo que en algunos casos afecta el principio de anualidad de la vigencia fiscal, pero argumentando las necesidades de realizar la prórroga la entidad estatal la tramita mediante un contrato modificatorio el cual debe atender a unas solemnidades."* (Colombia Compra Eficiente, Concepto C-303, 2024)

De este pronunciamiento se desprende que, la prórroga, más que una alteración contractual, constituye un instrumento de gestión temporal que permite a la entidad mantener la continuidad de la ejecución y salvaguardar el interés público. Su procedencia exige, sin embargo, que exista una causa real, objetiva y documentada, que justifique la necesidad de extender el plazo, en armonía con los principios de planeación, transparencia y economía.

Así las cosas, conforme lo sustentado por el Consultor, se han presentado circunstancias concretas que han afectado la ejecución del contrato y derivan en la necesidad real de ajustar el cronograma para culminar las actividades pendientes en un plazo de tres (3) meses y trece (13 días). En ese sentido, la prórroga solicitada por el Consultor se orienta a permitir la adecuada culminación del objeto contractual, y su alcance corresponde estrictamente al impacto real generado por los eventos identificados, de manera que el tiempo adicional otorgado guarda una relación proporcional con las afectaciones efectivamente presentadas durante la ejecución del contrato.

En atención a la totalidad de las consideraciones expuestas, **la Interventoría eleva a la Entidad su concepto frente a la procedencia justificada de la modificación contractual por parte de la Consultoría.**



MÓNICA LUCÍA TORRES MATÍZ
Representante Legal
Consorcio Inter PMA CC

Cargo: Representante Legal - Interventoria