MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
EJÉRCITO NACIONAL

CENTRAL ADMINISTRATIVA Y CONTABLE ESPECIALIZADA DE AVIACIÓN

Bogotá D.C., 5 de abril de 2019

FORMULARIO DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS No.1

OBSERVACIONES PRESENTADAS AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES DEL PROCESO DE SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA N°. 145-CENACAVIACIÓN-2019 CUYO OBJETO ES LA "ADQUISICIÓN Y SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN TIPO JET A-1 PARA LAS AERONAVES DEL EJÉRCITO NACIONAL, AERONAVES ESTATALES QUE POR INTERMEDIO DE COOPERACIÓN CUANDO ASI LO REQUIERAN, Y AERONAVES CIVILES QUE PRESTEN SUS SERVICIOS A LA DIVISIÓN DE AVIACIÓN ASALTO AÉREO MEDIANTE CONTRATOS DE HORAS RENTADAS O EN CUMPLIMIENTO DE ALGUNA MISIÓN EN APOYO AL EJÉRCITO NACIONAL".

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR EL OFERENTE AVALON FUEL, EL DIA 03 DE ABRIL DE 2019 A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA DEL SECOP II:

OBSERVACIÓN

Revisando el pliego observamos que el presupuesto asignado para el punto PEÑAS COLORADAS (CAQUETA) esta muy bajo teniendo en cuenta que el consumo para este punto es de 3.000 galones mensuales aproximadamente, y con el que tiene alcanzaría solo para 1500 galones hasta finalizar el contrato, solicitamos revisar y considerar el aumento en dicho presupuesto.

RESPUESTA:

El Comité Técnico Estructurador no se acepta la observación ya que el cálculo de distribución de presupuesto se realizó de acuerdo a la necesidad del Batallón de Movilidad y Maniobra que opera en ese punto, teniendo en cuenta también el consumo promedio del punto durante el último trimestre del año 2018, por lo cual no se reasignará más presupuesto para sostener dicho punto.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR LA FIRMA FASTER FUEL, EL DIA 03 DE ABRIL DE 2019 A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA DEL SECOP II:

FASTER FUEL

Bogotá D.C., 03 de Abril del 2019 FF-0182

Señores.
CENTRAL ADMINISTRATIVA Y CONTABLE ESPECIALIZADA DE AVIACION
Ciudad.

Asunto: Observaciones proceso SUBASTA INVERSA N°.145CENACAVIACIÓN-2019

Respetados señores.

De la manera más respetuosa me permito solicitar tengan a bien considerar las siguientes observaciones:

ANEXO 1 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO Y ESPECIFICACIONES TÉCNICAS ADICIONALES DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO:

COMBUSTIBLE NACIONAL DE CARTAGENA (REFICAR):

Nota 1: La administración asume sólo el 50% del costo del flete terrestre de internación certificado por el mayorista, para el combustible nacional suministrado desde la refinería REFICAR hacia el centro del país.

COMBUSTIBLE PONDERADO:

Nota 3: La administración asume sólo el 50% del costo del flete terrestre de internación certificado por el mayorista, para el combustible nacional suministrado desde la refinería REFICAR hacia el centro del país.

COMBUSTIBLE IMPORTADO.

Nota 1: La administración asume sólo el 50% del costo del flete terrestre de internación certificado por el mayorista, para el combustible Importado suministrado desde Cartagena hacia el centro del país.

Se solita tengan a bien reconsiderar el reconocer el 80%; esto teniendo en cuenta que en las entregas a granel carrotanque el margen de comercialización es muy bajo; lo que no

Av. Calle 24 No. 51 - 40 / Oficina 412 • Tel: 57 (1) 4056463 • Fax: 57 (1) 4056445 • Cel: 314 456 3521 - 311 253 3824
www.ffc.com.co • E - mail: contacto@ffc.com.co • Bogotá D.C - Colombia

deja utilidad para la empresa, y hace que no sea rentable, sin olvidar que en general no se lleva el cupo completo de galones de los carrotanques (pedidos de 5.000 galones en vehículos de 5.500 galones, para lo que se paga flete muerto de 500 galones) o los pedidos son de 3.000 galones, flete que es más costoso en comparación con los de 5.500 galones; entonces así no habría pluralidad de oferentes, y los minoristas estaríamos con menor oportunidad en referencia a los mayoristas.

Sin otro particular,

Atentamente,

ANA LUCÍA QUINTERO MARTÍNEZ
Gerente
FASTER FUEL S.A.S.
NIT. 900.185.158 – 3

Av. Calle 24 No. 51 - 40 / Oficina 412 • Tel: 57 (1) 4056463 • Fax: 57 (1) 4056445 • Cel: 314 456 3521 - 311 253 3824
www.ffc.com.co • E - mail: contacto@ffc.com.co • Bogotá D.C - Colombia

RESPUESTA:

El Comité Técnico Estructurador no se acepta la observación de acuerdo con lo establecido en la Ley 1450 de 2011 en su Art.116 menciona que (…)"de igual forma, en el evento que por garantía de abastecimiento se requiera importar producto o realizar el transporte del producto entre las refinería o entre las refinerías y centro de consumo, estos costos no serán asumidos por el refinador y serán trasladados en el primer caso, al precio de venta del producto por el refinador y en el segundo definidos entre los distribuidores y los clientes, cuando a ello haya lugar, con base en las tarifas de transporte de mercado".
Así las cosas, la administración mantienen su posición de asumir el 50% del flete de internación, como se describe en el ítem 33 de las especificaciones técnicas de obligatorio cumplimiento.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR LA FIRMA WORL FUEL SERVICES, EL DIA 03 DE ABRIL DE 2019, A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA DEL SECOP II:

World Fuel Services

World Fuel Services Company LLC. Suc. Colombia
Avenida Calle 26 No. 102 - 20
Edificio Buro 26 Oficina 205
PBX: (571) 703 6501
Bogota, D.C. - Colombia
www.wfscorp.com

Bogotá, Abril 03 de 2019

WFSCOL-2373-2019

Señores
EJERCITO NACIONAL
CENTRAL ADMINISTRATIVA Y CONTABLE ESPECIALIZADA DE AVIACIÓN SUBDIRECCIÓN DE COMBUSTIBLES
Ciudad

Ref.: Selección abreviada por subasta inversa N°. 145- CENACAVIACIÓN-2019

Con referencia al proyecto de pliego del proceso de selección abreviada por subasta inversa No. 145-CENACAVIACION-2019, el cual tiene como objeto "ADQUISICIÓN Y SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN TIPO JET A-1 PARA LAS AERONAVES DEL EJÉRCITO NACIONAL, AERONAVES ESTATALES QUE POR INTERMEDIO DE COOPERACIÓN CUANDO ASÍ LO REQUIERAN, Y AERONAVES CIVILES QUE PRESTEN SUS SERVICIOS A LA DIVISIÓN DE AVIACIÓN ASALTO AÉREO MEDIANTE CONTRATOS DE HORAS RENTADAS O EN CUMPLIMIENTO DE ALGUNA MISIÓN EN APOYO AL EJÉRCITO NACIONAL", amablemente ponemos a consideración las siguientes observaciones:

Capítulo 2 – Documentos y criterios de verificación y evaluación.
Numeral 2.2.1.2. "Se aclara que las empresas deben actualizar su información financiera con corte 31 de diciembre de 2017 en el Registro Único de Proponentes, el cual deberá estar en firme para la presentación de la oferta."

Observación No. 1
Amablemente ponemos a su consideración que se pueda presentar el RUP con corte a Diciembre 31 de 2018 con el fin de generar pluralidad en el proceso de selección. Lo anterior teniendo en cuenta lo indicado en la Circular Externa Única de Colombia Compra Eficiente, la cual establece que la inscripción en el RUP de los oferentes para los procesos de contratación, es para acreditar que estén inscritos en el RUP de la Cámara de Comercio con jurisdicción en su domicilio principal, objetivo que se cumpliría con el RUP a corte 2018.

Para tal fin solicitamos se pueda presentar el RUP 2018 como subsanación hasta antes del evento de la subasta, de acuerdo a lo establecido en el Capítulo I Literal D - Subsanación de requisitos habilitantes del "Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación" de Colombia Compra Eficiente.

RESPUESTA:

Una vez analizada su observación el comité económico estructurador, determina como requisito para Pliego de Condiciones definitivos, requerir el RUP **con corte a 31-12-2018,** de conformidad a el artículo 2.2.1.2.1.4.9 del decreto 1082 de 2015, dispone que las personas naturales y jurídicas, nacionales o extranjeras, con domicilio en Colombia, interesadas en participar en Procesos de Contratación convocados por las Entidades Estatales, deben estar inscritas en el RUP salvo las excepciones previstas de forma taxativa en la ley; Las excepciones son para Procesos de Contratación que se adelantan por contratación directa, contratos para la prestación de servicios de salud, contratos cuyo valor no supere el diez por ciento (10%) de la menor cuantía de la respectiva entidad (mínima cuantía), enajenación de bienes del Estado, contratos que tengan por objeto la adquisición de productos de origen o destinación agropecuaria que se ofrezcan en bolsas de productos legalmente constituidas, actos y contratos que tengan por objeto directo las actividades comerciales e industriales propias de las empresas industriales y comerciales del Estado y las sociedades de economía mixta, y los contratos de concesión de cualquier índole.

Entonces, si para el respectivo Proceso es exigible el RUP, la Entidad Estatal debe verificar obligatoriamente los requisitos habilitantes con dicho documento en firme, salvo que por las características del objeto a contratar, se requieran requisitos adicionales a los contenidos en el RUP.

Así las cosas el proponente puede acreditar la firmeza del RUP dentro de término de traslado del informe de evaluación, salvo para lo previsto en el proceso de selección a través de subasta.

OBSERVACIÓN No. 2

Observación No. 2 – Indicadores Financieros
Rentabilidad en el activo: Teniendo en cuenta el indicador RENTABILIDAD EN EL ACTIVO / UTILIDAD OPERACIONAL indica que es = 2%, se solicita se realicé el cambio de ≥ 2%.

RESPUESTA:

El comité económico acoge su observación efectuado la respectiva corrección en el Pliego de Condiciones Definitivo así.

RENTABILIDAD DEL ACTIVO

UTILIDAD OPERACIONAL =>2%

ACTIVO TOTAL

OBSERVACIÓN No. 3

Observación No. 3
Aclaramos que en caso de ser adjudicados con puntos de suministro a granel, se hace necesario la creación en el SICOM de aquellos puntos nuevos de suministro. Para esto se requiere 5 días hábiles para que el proceso de creación se pueda realizar previo a la primera entrega.

RESPUESTA:

El Comité Técnico Estructurador no se acepta la observación teniendo en cuenta que desde la suscripción y legalización en la plataforma SECOP II del contrato, se puede realizar la creación de los puntos en el SICOM, tiempo suficiente para realizar dicho trámite previo a la ejecución del contrato.

OBSERVACIÓN No. 4

Observación No. 4
Teniendo en cuenta que se propone usar el contador del punto del Ejercito, se solicita se envié el certificado de calibración para garantizar que no exista discrepancia entre los galones solicitados vs los entregados en el punto.

RESPUESTA:

El Comité Técnico Estructurador no se acepta la observación, aclarando que la calibración de los contadores se realiza 2 veces al año por lo tanto el contratista podrá solicitar la certificación por una sola vez durante la ejecución del contrato.

OBSERVACIÓN No. 5

Observación No. 5
En el caso de los aeropuertos que operan con horario limitado, se solicita que el supervisor coordiné dicho requerimiento con 5 horas antes del suministro, para poder garantizar la disponibilidad del tanqueador.

RESPUESTA:

El Comité Técnico Estructurador no se acepta la observación, teniendo en cuenta que la operación del Ejercito Nacional es dinámica e impredecible, y obedece a los requerimientos operacionales de las tropas en superficie las cuales operan las 24 horas del día, por tal razón se debe garantizar las 24 horas del personal para garantizar el suministro del combustible de aviación.

OBSERVACIÓN N° 6

Observación No. 6
Se solicita se asuma el 100% del costo del flete de internación para el caso de suministro de producto Reficar e Importado. Esto teniendo en cuenta, que es una variable no manejable ni controlable por el proveedor pero cuyo costo afecta directamente la operación.

Respuesta N° 6

El Comité Técnico Estructurador no se acepta la observación de acuerdo con lo establecido en la Ley 1450 de 2011 en su Art.116 menciona que (…)"de igual forma, en el evento que por garantía de abastecimiento se requiera importar producto o realizar el transporte del producto entre las refinería o entre las refinerías y centro de consumo, estos costos no serán asumidos por el refinador y serán trasladados en el primer caso, al precio de venta del producto por el refinador y en el segundo definidos entre los distribuidores y los clientes, cuando a ello haya lugar, con base en las tarifas de transporte de mercado".
Así las cosas, la administración mantienen su posición de asumir el 50% del flete de internación, como se describe en el ítem 33 de las especificaciones técnicas de obligatorio cumplimiento.

OBSERVACIÓN N° 7

|

Observación No. 7
Teniendo en cuenta los reprocesos administrativos ocasionados por la diferencia en decimales presentados en la facturación y las limitantes del SILOG sobre el uso de dos decimales y de nuestros sistemas como proveedores, proponemos tener un rango de aceptación para devoluciones de + o – 10 céntimos (+/- 0.01), en donde las variaciones sean aceptadas a favor o en contra. En su defecto, proponemos la eliminación del manejo de decimales.

Esto teniendo en cuenta que la práctica de las otras fuerzas militares es no tener decimales y que el sistema SAP puede ser parametrizado de acuerdo a las necesidades del usuario.

Respuesta N° 7

El Comité Técnico Estructurador no se acepta la observación ya que por políticas administrativas y contables de la administración del Comando del Ejército Nacional, se deben tener en cuenta los dos decimales trucados como se describe en el ítem 43, sin afectar la parametrización establecida en sistema SAP para el Ejercito Nacional.

OBSERVACIÓN N° 8

Observación No. 8
Para el registro de información en el CICCA, se solicita enviar los requerimientos tecnológicos sobre la implementación ya que por temas de seguridad y compatibilidad técnica, es necesario revisar si es viable la implementación dentro de la compañía o dejar una opción alternativa como es el uso de la herramienta tecnológica alterna.

Respuesta N° 8

El Comité Técnico Estructurador no se acepta la observación teniendo en cuenta que el sistema de información CICCA es compatible con cualquier herramienta tecnológica, sin embargo, durante la ejecución del contrato de presentarse alguna inconsistencia, el SIGOA (Sistema Integrado de Gestión Operacional de Aviación) quien es el encargado de la administración de dicha herramienta, brindara la asesoría necesaria para resolver cualquier tipo de inconveniente.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR ENERGIZAR S.A.S., EL DIA 03 DE ABRIL DE 2019 A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA DEL SECOP II:

OBSERVACIÓN:

ENERGIZAR S.A.S
NIT. 830.095.617-2

Bogota, Abril 2 de 2019

Señores
CENTRAL ADMINISTRATIVA Y CONTABLE ESPECIALIZADA CENAC AVIACION
EJERCITO NACIONAL

Referencia Observaciones Pliego Proceso 145-CENACAVIACION-2018

En relación con el pliego en referencia, presentamos las siguientes observaciones:

1- Margenes máximos de Comercialización.

En general los márgenes máximos de comercialización que indican para los sitios donde normalmente cotizamos son bajos y muy similares a los rigen actualmente en los contratos vigentes con el Ejército.Si les aplicamos el descuento del 5% que se establece para la subasta, en el primer lance quedan inferiores a los actuales.

Adicionalmente observamos que existen mucha distorsión en los márgenes máximos para entregas a granel en sitios distantes como Larandia, San Jose del Guaviare,Caucasia, Santa Marta, que están por debajo de $ 1000/galón, con lo cual solamente se cubre el flete y el margen del mayorista, mientras que las entregas a granel en ciudades como Bogotá, Cali y Medellin, donde se encuentran los terminales de los mayoristas, reconocen márgenes cercanos y superiores a dicho valor.

De acuerdo con lo anterior ,solicitamos una revisión de los márgenes de comercialización máximos autorizados y especialmente por los altos costos de fletes terrestres , incluidos los de internación.

Especificaciones Técnicas Adicionales de Obligatorio Cumplimiento.

En el punto 33 sobre facturación de Combustible nacional de Reficar ,Combustible Ponderado y Combustible importado solamente están reconociendo el 50% del flete de internación certificado por el mayorista.El 50% flete tiene una alto impacto para el distribuidor minorista y lo incluimos dentro de los márgenes que cotizamos para el estudio de mercado que solicitaron , pero no fueron considerados por el Ejército para determinar los márgenes máximos.

Para su información la Fuerza Aérea reconoce el 100% del flete de internación del combustible en los tres casos mencionados.

Solicitamos el reconocimiento de un 100 % del flete terrestre de internación ,por cuanto el combustible es para consumo del Ejército y el distribuidor minorista traslada al cliente el valor de flete terrestre que le factura el Distribuidor Mayorista, al igual que trasladamos al cliente el transporte por poliducto que factura el Mayorista o Cenit.

Av. Carrera 9 No. 113 - 52 Oficina 402 PBX: 443 1740 Cel: 315 317 5434 - 318 291 8540
BOGOTÁ D. C. COLOMBIA

De otra parte el origen y la distribución del combustible Jet A-1 que se consume en Colombia , lo determina mensualmente Ecopetrol,de acuerdo con la producción de sus refinerías de Barrancabermeja y Cartagena y con los pedidos de los clientes nacionales e internacionales.

Cesion de derechos económicos del Contrato: Solicitamos incluir una cláusula en el contrato que permita la cesión de los derechos económicos, como lo tienen otras entidades oficiales como la FAC y la Policía Nacional , modalidad que se maneja comercialmente para obtener recursos o financiación con las entidades bancarias.

Atentamente,



Willliam Gómez Hoyos
Director Comercial

RESPUESTA A OBSERVACIÓN No. 1

Una vez analizada su observación el comité económico estructurador se permite aclara que para para el análisis de los puntos de tanqueo en todas las modalidades, con precios de las cotizaciones avaladas técnicamente y el ultimo margen de comercialización histórico contratado traído a valor presente. Con esta información se determinará el margen de comercialización ($)- (Nacional / Importado) de referencia según los siguientes criterios (métricas):

Para determinar el precio de referencia, el comité económico realizo las siguientes proyecciones que cuenta con la siguiente información:

Menor Valor entre los precios históricos y los precios cotizados unitarios “margen de comercialización” para cada uno de los puntos.

- ✓ Precio promedio unitario, resultante entre los precios históricos y los precios cotizados unitarios “margen de comercialización” para cada uno de los puntos.
- ✓ Mediana, resultante entre los precios históricos y los precios cotizados unitarios “margen de comercialización” para cada uno de los puntos.
- ✓ Media Geometrica, resultante entre los precios históricos y los precios cotizados unitarios “margen de comercialización” para cada uno de los puntos.
- ✓ Desviación, se determinó entre los precios históricos y los precios cotizados unitarios “margen de comercialización” para cada uno de los puntos.

- ✓ Dispersión, se determinó de la división de la DESVIACIÓN sobre el MEDIANA.

CRITERIOS PARA DETERMINAR EL MARGEN DE COMERCIALIZACIÓN ($)- (NACIONAL / IMPORTADO) DE REFERENCIA

Para la determinación del margen de comercialización ($)- (Nacional / Importado) de referencia se realizó el análisis uno a uno de los puntos cotizados e históricos, el criterio de cada métrica se soporta en:

- ✓ **Menor Valor:**

Esta métrica fue determinada teniendo en cuenta una dispersión menor o igual al 50% o este punto es ofertado y/o contratado por un solo oferente.

- ✓ **Media geométrica o Mediana**

Estas métricas fueron determinadas teniendo en cuenta una dispersión mayor al 50%, tomando como primer criterio el menor valor de estos esto dos criterios.
Con este análisis se busca dar pluralidad al proceso de selección, asegurando que el valor de referencia se encuentre dentro de un margen coherente para determinar el precio más favorable y así mismo siendo

En este orden de ideas, se efectuó la verificación de los puntos expuesto Larandia, San jose del Guaviare, Caucasia y Santa Marta, evidenciando que la dispersión de precios está por debajo del 50%, por lo cual se tomó el valor histórico actualizado a valor presente, el cual no se puede desconocer teniendo en cuenta que aun estos puntos se encuentran contratados, sin ninguna novedad frente a él margen de comercialización, valor que fue actualizado según el Índice de precio al Consumidor

En cuanto las entregas de Bogotá Cali y Medellín presentaron una dispersión superior al 50% por lo cual la métricas difieren al menor valor, por tal motivo el criterio fue establecidos según a la dispersión presentada.

- ✓ **Media geométrica o Mediana**

Una vez analizada su observación el comité económico estructurador se permite aclara que para para el análisis de los puntos de tanqueo en todas las modalidades, con precios de las cotizaciones avaladas técnicamente y el ultimo margen de comercialización histórico contratado traído a valor presente. Con esta información se determinará el margen de comercialización ($)- (Nacional / Importado) de referencia según los siguientes criterios (métricas):

Para determinar el precio de referencia, el comité económico realizo las siguientes proyecciones que cuenta con la siguiente información:

Menor Valor entre los precios históricos y los precios cotizados unitarios “margen de comercialización” para cada uno de los puntos.

- ✓ Precio promedio unitario, resultante entre los precios históricos y los precios cotizados unitarios

"margen de comercialización" para cada uno de los puntos.

- ✓ Mediana, resultante entre los precios históricos y los precios cotizados unitarios "margen de comercialización" para cada uno de los puntos.
- ✓ Media Geometrica, resultante entre los precios históricos y los precios cotizados unitarios "margen de comercialización" para cada uno de los puntos.
- ✓ Desviación, se determinó entre los precios históricos y los precios cotizados unitarios "margen de comercialización" para cada uno de los puntos.
- ✓ Dispersión, se determinó de la división de la DESVIACIÓN sobre el MEDIANA.

CRITERIOS PARA DETERMINAR EL MARGEN DE COMERCIALIZACIÓN ($)- (NACIONAL / IMPORTADO) DE REFERENCIA

Para la determinación del margen de comercialización ($)- (Nacional / Importado) de referencia se realizó el análisis uno a uno de los puntos cotizados e históricos, el criterio de cada métrica se soporta en:

- ✓ **Menor Valor:**

Esta métrica fue determinada teniendo en cuenta una dispersión menor o igual al 50% o este punto es ofertado y/o contratado por un solo oferente.

- ✓ **Media geométrica o Mediana**

Estas métricas fueron determinadas teniendo en cuenta una dispersión mayor al 50%, tomando como primer criterio el menor valor de estos esto dos criterios.
Con este análisis se busca dar pluralidad al proceso de selección, asegurando que el valor de referencia se encuentre dentro de un margen coherente para determinar el precio más favorable y así mismo siendo

En este orden de ideas, se efectuó la verificación de los puntos expuesto Larandia, San jose del Guaviare, Caucasia y Santa Marta, evidenciando que la dispersión de precios está por debajo del 50%, por lo cual se tomó el valor histórico actualizado a valor presente, el cual no se puede desconocer teniendo en cuenta que aun estos puntos se encuentran contratados, sin ninguna novedad frente a él margen de comercialización, valor que fue actualizado según el Índice de precio al Consumidor

En cuanto las entregas de Bogotá Cali y Medellín presentaron una dispersión superior al 50% por lo cual la métricas difieren al menor valor, por tal motivo el criterio fue establecidos según a la dispersión presentada.

RESPUESTA A OBSERVACIÓN No. 2

El Comité Técnico Estructurador no se acepta la observación de acuerdo con lo establecido en la Ley 1450 de 2011 en su Art.116 menciona que (…)"de igual forma, en el evento que por garantía de abastecimiento se requiera importar producto o realizar el transporte del producto entre las refinería o entre las refinerías y centro de consumo, estos costos no serán asumidos por el refinador y serán trasladados en el primer caso, al precio de venta del producto por el refinador y en el segundo definidos entre los distribuidores y los clientes, cuando a ello haya lugar, con base en las tarifas de transporte de mercado".
Así las cosas, la administración mantienen su posición de asumir el 50% del flete de internación, como se describe en el ítem 33 de las especificaciones técnicas de obligatorio cumplimiento.

RESPUESTA A OBSERVACIÓN No. 3

Respecto a la observación de incluir una cláusula de CESIÓN DE DERECHOS ECONÓMICOS el comité jurídico se permite informar que el modelo minuta de la CENAC DE AVIACIÓN contempla lo solicitado en la CLAUSULA VIGÉSIMA, de la siguiente manera:

> ***"CLÁUSULA VIGÉSIMA.- CESIÓN DE LOS DERECHOS DE CONTENIDO PATRIMONIAL:*** *En caso de que* ***EL CONTRATISTA*** *decida efectuar una cesión y/o pignoración de los derechos económicos de contenido patrimonial derivados del presente contrato, deberá solicitar su aceptación y notificación por parte del* ***MDN-EJÉRCITO NACIONAL – (CENTRAL ADMINISTRATIVA Y CONTABLE ESPECIALIZADA DE AVIACIÓN)****, con fundamento en los artículos 1.959 y siguientes del Código Civil, en concordancia con los artículos 651 y siguientes del Código de Comercio.* ***EL CONTRATISTA****, deberá anexar como mínimo los siguientes documentos****: 1)*** *Contrato de cesión y/o pignoración de derechos económicos del contrato objeto de la cesión, firmado por el cesionario y el cedente donde se relacione en forma explícita lo siguiente:* ***a)*** *valor de la cesión****, b)*** *especificar si la cesión obedece al contrato principal y/o contratos adicionales****, c)*** *Aceptación por parte del cesionario de los descuentos de Ley cuando aplique.* ***2)*** *Acta de junta de socios o documento consorcial, en donde se autorice al representante legal de la figura correspondiente para efectuar la cesión****. 3)*** *Certificado de existencia y representación Legal del cesionario y el cedente cuando se trate de persona jurídica y/o certificado de inscripción cuando se trate de persona natural expedido por la Cámara de Comercio del domicilio correspondiente.* ***4)*** *certificación bancaria con número de cuenta y beneficiario donde se deben consignar los valores cedidos.* ***5****) Declaración bajo juramento del cesionario en la cual se exprese el cumplimiento de lo previsto en el Decreto 4334/2008 en concordancia con el Decreto 1981 de 1988.* ***6.)*** *Oficio dirigido al Ordenador del Gasto, indicando el valor cedido y aportando los anteriores documentos.* ***PARÁGRAFO ÚNICO: SUJECIÓN A LA FORMA DE PAGO****: La entidad financiera, bancaria, persona natural o jurídica debe supeditarse a la forma de pago establecida en el presente contrato. En el monto a ceder tener en cuenta los descuentos de ley, tales como* ***RETE IVA, RETEFUENTE Y RETEICA****, si hay lugar a ellos.* ***CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMERA- ADICIONES, MODIFICACIONES AL CONTRATO, CONTRATO DE TRANSACCIÓN, COMPENSACIONES O ACUERDOS:*** *El CONTRATISTA estará obligado a suscribir las modificaciones acordadas entre las partes, para efectos de garantizar la ejecución y el cumplimiento idóneo y oportuno del objeto contratado, dentro de los cinco (5) días siguientes al requerimiento por parte del M.D.N. - EJÉRCITO NACIONAL – (CENTRAL ADMINISTRATIVA Y CONTABLE ESPECIALIZADA DE AVIACIÓN). En caso de incumplimiento de dicha obligación, el M. D. N - EJÉRCITO NACIONAL – (CENTRAL ADMINISTRATIVA Y CONTABLE ESPECIALIZADA DE AVIACIÓN), podrá hacer efectivas las sanciones señaladas en el presente contrato, es decir, las sanciones por retardo o la penal pecuniaria, indicadas en la cláusula décima primera y décima segunda del presente contrato. En el evento en que dicho incumplimiento genere la paralización del contrato, el M.D.N. - EJÉRCITO NACIONAL – (CENTRAL ADMINISTRATIVA Y CONTABLE ESPECIALIZADA DE AVIACIÓN), podrá hacer efectiva la cláusula XXXXXX (indicar la cláusula correspondiente a la Caducidad Administrativa) de conformidad con la ley."*

OBSERVACIÓN PRESENTADA POR LA FIRMA COMBUSTIBLES Y TRANSPORTES HERNANDEZ, EL DIA 03 DE ABRIL DE 2019 A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA DEL SECOP II:

Bogotá D.C., 03 de Abril de 2019
CGG-2019-070

Señores
MDN – COMANDO GENERAL DE LAS FUERZAS MILITARES
Atn.: **CORONEL OMAR ROMERO GONZALEZ**
DIRECTOR CENTRAL ADMINISTRATIVA Y CONTABLE ESPECIALIZADA DE AVIACIÓN
COMANDO GENERAL FUERZAS MILITARES
Ciudad

ASUNTO: **OBSERVACIONES ANEXO AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES ELECTRÓNICO DEL PROCESO DE SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA No. 145-CENACAVIACIÓN-2019.**

Respetado Coronel Romero

En atención al proceso de selección abreviada por subasta inversa No. 145-CENACAVIACION-2019 que adelanta su entidad y cuyo objeto es **"'ADQUISICIÓN Y SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN TIPO JET A-1 PARA LAS AERONAVES DEL EJÉRCITO NACIONAL, AERONAVES ESTATALES QUE POR INTERMEDIO DE COOPERACIÓN CUANDO ASÍ LO REQUIERAN, Y AERONAVES CIVILES QUE PRESTEN SUS SERVICIOS A LA DIVISIÓN DE AVIACIÓN ASALTO AÉREO MEDIANTE CONTRATOS DE HORAS RENTADAS O EN CUMPLIMIENTO DE ALGUNA MISIÓN EN APOYO AL EJÉRCITO NACIONAL"**; de forma respetuosa nos permitimos realizar las siguientes observaciones:

1. **OBSERVACION No. 1**

Una vez revisado los ESTUDIOS PREVIOS en su página número 131 donde relacionan los "**PRECIO DE REFERENCIA MARGEN DE COMERCIALIZACIÓN**"; nos permitimos solicitar sean ajustados los márgenes de comercialización en los siguientes sitios:

- **SUMINISTROS CARRO TANQUE A GRANEL**

• *El Banco*	• *Anori*
• *Barrancabermeja*	• *Caucasia*
• *Santa Rosa*	• *Segovia*
• *La Uribe*	• *Cumaribo*
• *San Jose del Guaviare*	

Una vez revisados los márgenes de comercialización observamos que estos se encuentran por por debajo de los costos en los que se incurren para llevar el combustible a los diferentes puntos de tanqueo.

SUMINISTRO A GRANEL		
ITEM	Descripción	OBSERVACIONES
1	Peajes	Esté gasto aplica para todos los destinos
2	Combustible del vehículo	Esté gasto aplica para todos los destino y varía dependiendo su distancia en km
3	Desgaste de llantas	Esté gasto aplica para todos los destinos
4	Desgaste de motor	Esté gasto aplica para todos los destinos
5	Salario del conductor	Esté gasto aplica para todos los destinos incluyendo los viáticos
6	Lavado de cisterna	Esté se debe realizar para garantizar la calidad del producto transportado y evitar posible contaminación del mismo
7	Margen de comercialización del distribuidor mayorista + iva	A partir del 1 de enero del año en curso y dando cumplimiento a la reforma tributaria ley 1819 de 2016 donde autoriza que los distribuidores liquiden IVA sobre el margen de comercialización.
8	Seguro del vehículo	Esté gasto aplica para todos los destinos y varía dependiendo del modelo
9	Póliza de carga	Este es un requisito obligatorio del decreto 1609 del 2012 para poder transportar hidrocarburos
10	Flete muerto	Esté ocasiona grandes pérdidas ya que al momento de contratar la entrega de un pedido por capacidad inferior a la del vehículo, el transportador cobra por la capacidad total del mismo. Es decir en el mercado la capacidad mínima de un vehículo es de 3000 galones y actualmente los pedidos que se están realizando son de 1000 galones, razón por la cual el transportador cobra como si llevará los 3000 galones. Es importante tener en cuenta que el valor del flete muerto varía dependiendo del recorrido en km porque para todos los puntos de tanqueo son diferentes.
11	Sitios de orden público	Este riesgo se debe contemplar ya que en algunas ocasiones **CTH** ha sido víctima de hurto, quemas de vehículos y perdida de combustible en lugares como: Saravena, La Uribe, Vista Hermosa entre otros.
12	Flete terrestre	Los fletes terrestres varían en su valor dependiendo del destino donde se debe hacer la entrega, así mismo estos fletes son ajustados cada año donde su tendencia siempre es creciente.

- **SUMINISTROS EN AEROPUERTO AL ALA**

Aeropuerto	*La Uribe*
Aeropuerto	*La Macarena*
Aeropuerto	*San Jose del Guaviare*
Aeropuerto	*Villagarzon*

Aeropuerto	*Arauca*
Aeropuerto	*Cumaribo*
Aeropuerto	*San Vicente del Caguan*

SUMINISTRO EN AEROPUESTOS ALA DEL AVIÓN		
ITEM	DESCRIPCIÓN	OBSERVACIONES
1	**Peajes**	Esté gasto aplica para todos los destinos
2	**Combustible del vehículo**	Esté gasto aplica para todos los destinos y varía dependiendo su distancia en km
3	**Mantenimiento de la estación de servicio**	Incluye limpieza de tanques, cambios de filtros, calibración de equipos de medición, mtto al vehículo Refueller, entre otros.
4	**Desgaste de llantas**	Esté gasto aplica para todos los destinos
5	**Desgaste de motor**	Esté gasto aplica para todos los destinos
6	**Administrador y operario de la estación de servicio**	Esté gasto incluye los viáticos y salarios
7	**Conductor**	Esté gasto incluye los viáticos y salarios del conductor
8	**Lavado de cisterna**	Esté se debe realizar para garantizar la calidad del producto transportado y evitar posible contaminación del mismo
9	**Margen de comercialización del distribuidor mayorista + iva**	A partir del 1 de enero del año en curso y dando cumplimiento a la reforma tributaria ley 1819 de 2016 donde autoriza que los distribuidores liquiden IVA sobre el margen de comercialización.
10	**Seguro del vehículo**	Esté gasto aplica para todos los destinos y varía dependiendo del modelo
11	**Póliza de carga**	Este es un requisito obligatorio del decreto 1609 del 2012 para poder transportar hidrocarburos
12	**Sitios de orden público**	Este riesgo se debe contemplar ya que en algunas ocasiones **CTH** ha sido víctima de hurto, quemas de vehículos y perdida de combustible en lugares como: Saravena, La Uribe, Vista Hermosa entre otros.
13	**Flete terrestre**	Los fletes terrestres varían en su valor dependiendo del destino donde se debe hacer la entrega, así mismo estos fletes son ajustados cada año donde su tendencia siempre es creciente.
15	**Flete aéreo**	Este aplica para poder atender las aeronaves en los aeropuertos de: 1. Pto. Inírida 2. Mitú – Vaupés
14	**Canon de arrendamiento**	Arrendamiento que se debe pagar a la Aerocivil por el área utilizada en la estación de servicio
15	**Pago de regalías**	Valor que se debe pagar a la Aerocivil por la ventas realizadas a cada aeropuerto
16	**Póliza de seguros**	Por normatividad nos rigen dos pólizas: 1. La 4299 Del Ministerio De Minas Y Energía 2. La póliza Ariel exigida por el **RAG** de la Aerocivil

- **SUMINISTROS VIA AEREA**

• *Carurú*
• *Miraflores*
• *Barrancominas*

SUMINISTRO VÍA AÉREA		
ITEM	**DESCRIPCIÓN**	**OBSERVACIONES**
1	**Peajes**	Esté gasto aplica para todos los destinos
2	**Combustible Del Vehículo**	Esté gasto aplica para todos los destinos y varía dependiendo su distancia en km
3	**Mantenimiento De La Estación De Servicio**	Incluye limpieza de tanques, cambios de filtros, calibración de equipos de medición, mtto al vehículo Refueller, entre otros.
4	**Desgaste De Llantas**	Esté gasto aplica para todos los destinos
5	**Desgaste De Motor**	Esté gasto aplica para todos los destinos
6	**Administrador Y Operario De La Estación De Servicio**	Esté gasto incluye los viáticos y salarios
7	**Conductor**	Esté gasto incluye los viáticos y salarios del conductor
8	**Margen De Comercialización Del Distribuidor Mayorista + IVA**	A partir del 1 de enero del año en curso y dando cumplimiento a la reforma tributaria ley 1819 de 2016 donde autoriza que los distribuidores liquiden IVA sobre el margen de comercialización.
9	**Seguro Del Vehículo**	Esté gasto aplica para todos los destinos y varía dependiendo del modelo
10	**Póliza De Carga**	Este es un requisito obligatorio del decreto 1609 del 2012 para poder transportar hidrocarburos
11	**Sitios De Orden Público**	Este riesgo incurre debido a que algunos sitios de origen del vuelo son los aeropuertos de: 1. San José Del Guaviare 2. Cumaribo - Vichada
12	**Flete Terrestre**	Los fletes terrestres varían en su valor dependiendo del destino donde se debe hacer la entrega, así mismo estos fletes son ajustados cada año donde su tendencia siempre es creciente.
13	**Canon De Arrendamiento**	Arrendamiento que se debe pagar a la Aerocivil por el área utilizada en la estación de servicio
14	**Pago De Regalías**	Valor que se debe pagar a la Aerocivil por la ventas realizadas a cada aeropuerto
15	**Póliza De Seguros**	Por normatividad nos rigen dos pólizas: 3. La 4299 Del Ministerio De Minas Y Energía 4. La póliza Ariel exigida por el RAC de la Aerocivil

16	**Flete Aéreo**	Este aplica para todos los puntos de tanqueo y su costo varía dependiendo de las horas de vuelo.
17	**Pago De Aterrizaje**	Valor que se incurre la Aeronave por los aterrizajes realizados

Es importante tener en cuenta que para realizar el suministro vía aérea se requieren de dos modalidades de transporte:

- Transporte Terrestre: Este se realiza hasta un aeropuerto, que normalmente e donde se centra la operación aérea.
- Flete aéreo: Este inicia en el aeropuerto donde se ha realizado la entrega del combustible hasta el punto de tanqueo del Ejército.

- **PLANTA EN ADMINISTRACIÓN**

- *Saravena*

SUMINISTRO PLANTAS DE ADMINISTRACIÓN		
ITEM	**DESCRIPCIÓN**	**OBSERVACIONES**
1	**Peajes**	Esté gasto aplica para todos los destinos
2	**Combustible Del Vehículo**	Esté gasto aplica para todos los destinos y varía dependiendo su distancia en km
3	**Mantenimiento De La Estación De Servicio**	Incluye limpieza de tanques, cambios de filtros, calibración de equipos de medición, mtto al vehículo Refueller, entre otros, donde los costos son asumidos por el contratista.
4	**Desgaste De Llantas Del Vehículo**	Esté gasto aplica para todos los destinos
5	**Desgaste De Motor Del Vehículo**	Esté gasto aplica para todos los destinos
6	**Administrador Y Operario De La Estación De Servicio**	Esté gasto incluye los viáticos y salarios
7	**Conductor**	Esté gasto incluye los viáticos y salarios del conductor
8	**Margen De Comercialización Del Distribuidor Mayorista + IVA**	A partir del 1 de enero del año en curso y dando cumplimiento a la reforma tributaria ley 1819 de 2016 donde autoriza que los distribuidores liquiden IVA sobre el margen de comercialización.
9	**Seguro Del Vehículo**	Esté gasto aplica para todos los destinos y varía dependiendo del modelo
10	**Póliza De Carga**	Este es un requisito obligatorio del decreto 1609 del 2012 para poder transportar hidrocarburos
11	**Sitios De Orden Público**	Este riesgo se debe contemplar ya que en algunas ocasiones **CTH** ha sido víctima de hurto, quemas de vehículos y pérdida de combustible en la ruta hacia Saravena.
12	**Flete Terrestre**	Los fletes terrestres varían en su valor dependiendo del destino donde se debe hacer la entrega, así mismo estos fletes son ajustados cada año donde su tendencia siempre

RESPUESTA:

Frente a la observación del comité económico estructurador se permite aclarar que los puntos fueron verificados identificando que cuando la dispersión estaba por debajo a el 50% se tomó como métrica el menor precio, y de ser superiores al el 50% las métricas descritas en el estudio previo, es importante aclarar que no es posible desconocer los resultados del análisis sumado a que teniendo en cuenta que aun estos puntos se encuentran contratados, sin ninguna novedad frente a él margen de comercialización, como se evidencia a continuación:

CARROTANQUE A GRANEL

PUNTO	MODALIDAD	DISPERSIÓN
EL BANCO	CARROTANQUE A GRANEL	40%
BARRANCABERMEJA	CARROTANQUE A GRANEL	43%
SANTA ROSA	CARROTANQUE A GRANEL	38%
LA URIBE	CARROTANQUE A GRANEL	19%
SAN JOSE GUAVIARE	CARROTANQUE A GRANEL	33%
ANORI	CARROTANQUE A GRANEL	67%
CAUCASIA	CARROTANQUE A GRANEL	37%
SEGOVIA	CARROTANQUE A GRANEL	39%
CUMARIBO	CARROTANQUE A GRANEL	23%

Suministro en aeropuerto a el ala

PUNTO	MODALIDAD	DISPERSION
AP-LA URIBE	AEROPUERTO AL ALA	2%
AP-MACARENA	AEROPUERTO AL ALA	2%
AP-SAN JOSE	AEROPUERTO AL ALA	33%
AP-SAN VICENTE	AEROPUERTO AL ALA	5%
AP- ARAUCA	AEROPUERTO AL ALA	32%
AP-CUMARIBO	AEROPUERTO AL ALA	5%

2. **OBSERVACION No. 2**

Es importante tener en cuenta que para las entregas en la modalidad a granel y vía aérea, al momento de calcular el precio se debe liquidar el IVA al margen de comercialización; esto dando cumplimiento con la Ley 1819 del 2016 donde se menciona que cuando se actué como comercializador industrial y/o distribuidor mayorista se debe aplicar el IVA (BIFASICO).

Lo anterior teniendo en cuenta al concepto emitido por la DIAN sobre el cobro del IVA cuando se actúa en calidad de comercializador industrial.

RESPUESTA:

El Comité Técnico Estructurador acepta la observación de manera parcial, aclarando que si se ampliara dentro del Ítem 33 el cálculo de la base gravable del IVA; el cual quedara en los siguientes términos:

De acuerdo con el ultimo concepto emitido por la DIAN contenido dentro del comunicado Radicado No.1002022081650 del 24 de diciembre de 2018, la base gravable que se utiliza para liquidar el IVA en la venta a granel del JetA1 en calidad de Comercializador Industrial se conformará por el precio de venta del mayorista / comercializador industrial, el cual incluye el costo del impuesto al carbono, el margen de comercialización y los valores por transportes sin incluir transporte por poliducto, es decir, el precio de venta del productor al mayorista sin IVA, más el margen del mayorista o del comercializador industrial sin poliducto.
En consecuencia, la liquidación de la base gravable del IVA para la venta del JetA1 a granel por parte del distribuidor mayorista o comercializador industrial, en consideración de ser un producto no regulado por el Ministerio de Minas, según la DIAN y dicho Ministerio, es:

Base gravable IVA= (PV sin incluir el IVA) – TPP

PV: Corresponde al precio con el cual el distribuidor mayorista comercializa el combustible o lo consuma, según sea el caso, el cual no incluye el IVA el cual se adiciona posteriormente, el precio de venta estaría integrado, así:
PV= (PVM-IVA descontable) + Margen
PMV: Es el precio de venta de la gasolina de aviación JetA1 que el productor le vende al distribuidor mayorista, o en su defecto el precio de importación, es decir este precio guarda relación con el determinado bajo el artículo 10 de la Ley 681 de 2001, sin incluir el IVA.
IVA: Corresponde al IVA pagado en caso de importación del combustible, que podrá ser tratado como impuesto descontable por parte del distribuidor mayorista de conformidad con el inciso final del artículo 467 del ET.
Margen: Corresponde al margen con el cual el distribuidor mayorista recupera los elementos asociados a la comercialización del bien y su utilidad.
TPP: Transporte por poliducto, este es el valor a restar de la fórmula cuando sea del caso.

OBSERVACIONES PRESENTADAS AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES A TRAVÉS DE LA PLATAFORMA DEL SECOP II POR PARTE DE LA FIRMA TERPEL

OBSERVACIÓN N°1

INDICADORES FINANCIEROS:

1) Solicitamos aclarar cuál es el porcentaje para el indicador Rentabilidad del activo ya que en la pág 53 del estudio previo mencionan "debe ser mayor que 2%, como un porcentaje mínimo de cumplimiento…" y en el mismo documento pág. 165 solicitan que el indicador sea = 2% de la misma forma que aparece en el anexo al proyecto de pliegos pág. 63 Rentabilidad del activo = al 2%.

RESPUESTA N 1

el comité económico acoge su observación efectuado la respectiva corrección en el Pliego de Condiciones Definitivo así.

RENTABILIDAD DEL ACTIVO

UTILIDAD OPERACIONAL =>2%

ACTIVO TOTAL

OBSERVACIÓN N°1

Ítem 4. Teniendo en cuenta que: "se entiende por cantidad recibida, la cantidad de galones indicada en el contador del punto del Ejército" solicitamos incluir lo siguiente:
Si en las entregas en la modalidad a granel directamente al punto de tanqueo del Ejército Nacional, al terminar el traspaso del combustible el contador del punto del Ejercito muestra una cantidad de galones recibidos diferente a la registrada en la remisión de salida de producto de la planta del contratista, el Ejercito informará inmediatamente al contratista vía telefónica o por correo electrónico la novedad del producto faltante con el fin de que este proceda con el análisis de causas por el cual se presentó esta situación.

Respuesta N° 1

El Comité Técnico Estructurador no acepta la observación, ya que se considera que en el momento de la entrega del combustible también existe la participación directa del transportista que desarrolla dicha entrega; el cual, tiene relación comercial directa con la organización TERPEL o en su defecto pertenece a la misma organización, razón por la cual debe ser dicho funcionario el que informe de primera mano la posible novedad presentada para que dicha organización tome las medidas descritas dentro de la observación.

OBSERVACIÓN N°2

Ítem 5. Mencionan: *"Para las modalidades de suministro a granel, granel en aeropuerto a,* ***granel*** *en helipuerto a* ***carro tanque*** *o bidón y vía aérea …."*

Se solicita modificar la redacción teniendo en cuenta que por disposición del Ministerio de Minas **NO** es posible realizar trasiego del combustible de vehículo a vehículo o de carro tanque a carro tanque por lo tanto la modalidad de entregas a granel **a carrotanque** no existe.

Respuesta N° 2

El Comité Técnico Estructurador aclara que el numeral 15 quedara de la siguiente manera: "*Para las modalidades de suministro a granel, granel en aeropuerto, granel en helipuerto tanto a carro tanque o bidón y vía aérea, el contratista debe anexar el pedido por el cual se solicitó el combustible donde se refleje: fecha, hora, cantidad, y punto donde se suministró, de igual forma el pedido debe quedar anexo en la factura original, copia No. 1 y copia No. 2*"; de igual manera se aclara que el ítem hace referencia a las entregas a granel de una planta dispuesta en un aeropuerto o un helipuerto a un carrotanque o bidón, mas no de un carrotanque a otro carrotanque.

OBSERVACIÓN N°3

Item 18. Solicitamos aclarar a que flete se refieren.
Si es el flete de Internación del producto de la Refinería de Cartagena o del Producto Importado este puede variar durante la ejecución del contrato y la diferencia que se genere deberá ser asumida por el Ejército pues hace parte de la estructura del precio del combustible.

Respuesta N° 3

El Comité Técnico Estructurador aclara que el numeral 18 si se hace referencia al flete de internación, pero no acepta que la diferencia que se genere sea asumida por el Ejército Nacional.

OBSERVACIÓN N°4

Item 18 solicitamos ajustar la redacción de la siguiente manera:
*"El contratista deberá sostener el valor establecido como margen de comercialización en cada uno de los puntos de suministro, que le sean adjudicados, durante toda la ejecución del contrato., **salvo** en los eventos de modificaciones normativas, regulatorias o tributarias a que estén obligadas las partes, caso en el cual las partes deberán realizar los ajustes que correspondan para dar cumplimiento a sus obligaciones legales"*

Respuesta N° 4

El Comité Técnico Estructurador no acepta la observación, ya que el margen de comercialización es inmodificable dentro de la ejecución del contrato; aclarando que los posibles eventos que se describen en la observación no tienen relación directa con el valor del margen de comercialización.

OBSERVACIÓN N°5

Item 23: Se solicita agregar a este ítem lo siguiente*:*
"La facturación se realizará y radicará, en caso de que corresponda, atendiendo también a la regulación sobre factura electrónica: Ley 1231 de 2008, Decreto 2242 de 2015 y Resolución 000019 de 2016"

Respuesta N° 5

El Comité Técnico Estructurador no acepta la observación, ya que no se ha recibido instrucciones sobre el tema en relación por parte del Comando Superior de migrar al sistema de facturación electrónica, una vez se reciba instrucciones sobre dicha migración será objeto de la modificación contractual respectiva.

OBSERVACIÓN N°6

Ítem 25: Solicitamos completar el Item incluyendo al final el siguiente texto:
Sin embargo de acuerdo a la situación de orden público actual en algunas zonas del país prevalecerán las causales que constituyen fuerza mayor respecto a los tiempos de entrega de los pedidos en dichas zonas los cuales están sujetos a la habilitación de las vías, paso temporal o caravanas oficiales para poder transitar de manera segura.

Respuesta N° 6

El Comité Técnico Estructurador no acepta la observación, y se aclara que el Item 25 hace referencia a la responsabilidad del contratista frente a un posible caso fortuito o de fuerza mayor, aclarando que en el Item 19 se establecen las condiciones de entrega y extensiones de tiempo.

OBSERVACIÓN N°7

Item 33: Respecto a la fórmula de precios incluida para el combustible nacional y en atención a lo especificado en la Nota No.4 solicitamos hacer la siguiente claridad en el desglose de la fórmula:

PRECIO DE VENTA (PV) Precio de Venta de la Gasolina de Aviación tipo JET-A1 del productor al distribuidor mayorista + IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (IVA) + VALOR DE TRANSPORTE A TRAVÉS DE POLIDUCTO (TTP) publicado en pesos colombianos por CENIT Transporte y Logística + Margen de Comercialización (MC) + Flete Mayorista (FM) si aplica.

Respuesta N° 7

El Comité Técnico Estructurador no acepta la observación y aclara que en le Item 4 cuando se hace referencia al IP (Ingreso al Productor), es lo mismo que el Precio de Venta de la Gasolina de Aviación tipo JET-A1 del productor al mayorista.

OBSERVACIÓN N°8

Item 33 Nota 2: Solicitamos se tenga en cuenta la siguiente redacción:
De acuerdo con el ultimo concepto emitido por la DIAN contenido dentro del comunicado Radicado No.1002022081650 del 24 de diciembre de 2018, la base gravable que se utiliza para liquidar el IVA en la venta a granel del JetA1 en calidad de Comercializador Industrial se conformará por el precio de venta del mayorista / comercializador industrial, el cual incluye el costo del impuesto al carbono, el margen de comercialización y los valores por transportes sin incluir transporte por poliducto, es decir, el precio de venta del productor al mayorista sin IVA, más el margen del mayorista o del comercializador industrial sin poliducto.

En consecuencia, la liquidación de la base gravable del IVA para la venta del JetA1 a granel por parte del distribuidor mayorista o comercializador industrial, en consideración de ser un producto no regulado por el Ministerio de Minas, según la DIAN y dicho Ministerio, es:

Base gravable IVA= (PV sin incluir el IVA) – TPP
PV: Corresponde al precio con el cual el distribuidor mayorista comercializa el combustible o lo consuma, según sea el caso, el cual no incluye el IVA el cual se adiciona posteriormente, el precio de venta estaría integrado así:
PV= (PVM-IVA descontable) + Margen

PMV: Es el precio de venta de la gasolina de aviación JetA1 que el productor le vende al distribuidor mayorista, o en su defecto el precio de importación, es decir este precio guarda relación con el determinado bajo el artículo 10 de la Ley 681 de 2001, sin incluir el IVA.
IVA: Corresponde al IVA pagado en caso de importación del combustible, que podrá ser tratado como impuesto descontable por parte del distribuidor mayorista de conformidad con el inciso final del artículo 467 del ET.
Margen: Corresponde al margen con el cual el distribuidor mayorista recupera los elementos asociados a la comercialización del bien y su utilidad.
TPP: Transporte por poliducto, este es el valor a restar de la fórmula cuando sea del caso.

Respuesta N° 8

El Comité Técnico Estructurador acepta la observación teniendo en cuenta que esta se hizo con base al concepto en un sentido literal del concepto emitido por la DIAN emitido el 24 de diciembre de 2018, por tal razón la Nota No.2 quedara de la siguiente manera:
"*De acuerdo con el ultimo concepto emitido por la DIAN contenido dentro del comunicado Radicado No.1002022081650 del 24 de diciembre de 2018, la base gravable que se utiliza para liquidar el IVA en la venta a granel del JetA1 en calidad de Comercializador Industrial se conformará por el precio de venta del mayorista / comercializador industrial, el cual incluye el costo del impuesto al carbono, el margen de comercialización y los valores por transportes sin incluir transporte por poliducto, es decir, el precio de venta del productor al mayorista sin IVA, más el margen del mayorista o del comercializador industrial sin poliducto.*

Base gravable IVA= (PV sin incluir el IVA) – TPP
PV: Corresponde al precio con el cual el distribuidor mayorista comercializa el combustible o lo consuma, según sea el caso, el cual no incluye el IVA el cual se adiciona posteriormente, el precio de venta estaría integrado, así:
PV= (PVM-IVA descontable) + Margen
PMV: Es el precio de venta de la gasolina de aviación JetA1 que el productor le vende al distribuidor mayorista, o en su defecto el precio de importación, es decir este precio guarda relación con el determinado bajo el artículo 10 de la Ley 681 de 2001, sin incluir el IVA.
IVA: Corresponde al IVA pagado en caso de importación del combustible, que podrá ser tratado como impuesto descontable por parte del distribuidor mayorista de conformidad con el inciso final del artículo 467 del ET.
Margen: Corresponde al margen con el cual el distribuidor mayorista recupera los elementos asociados a la comercialización del bien y su utilidad.
TPP: Transporte por poliducto, este es el valor a restar de la fórmula cuando sea del caso.

OBSERVACIÓN N°9

Item 33 Nota 3: Sugerimos la siguiente redacción:
La fórmula anteriormente enunciada sobre la base gravable de IVA hace referencia y aplica únicamente para los suministros a granel del distribuidor mayorista / comercializador Industrial y aplica para el combustible de origen nacional de la refinería de Barrancabermeja, nacional de Cartagena e Importado.

Respuesta N° 9

El Comité Técnico Estructurador acepta la observación, por tal razón la Nota 3 del Item 33 quedara de la siguiente manera: "La fórmula anteriormente enunciada sobre la base gravable de IVA hace referencia y aplica únicamente para los suministros a granel del distribuidor mayorista / comercializador Industrial y aplica para el combustible de origen nacional de la refinería de Barrancabermeja, nacional de Cartagena e Importado".

OBSERVACIÓN N°10

Item 33: Nota 1. En el entendido de que esta nota hace referencia al combustible nacional de origen de la Refinería de Barrancabermeja solicitamos eliminar la palabra" importado" que se encuentra en la nota.

Respuesta N° 10

El Comité Técnico Estructurador no acepta la observación teniendo en cuenta que la Nota 1 del Combustible Importado establece que es desde Cartagena hacia el centro del país.

OBSERVACIÓN N°11

Item 33: Solicitamos especificar los días con los cuales se estimará la TRM promedio de la semana anterior: ¿de lunes a viernes? ¿O de miércoles a martes?

Esta observación se ha hecho en los últimos procesos, dada la importancia de especificar los días con los cuales se estimará la TRM promedio de la semana anterior, solicitamos para futuros procesos hacer la claridad del periodo en días de la semana que se deben tener en cuenta para el cálculo de la TRM promedio de la semana anterior desde el proyecto de pliegos y así evitar que se repitan las mismas observaciones proceso tras proceso.

Respuesta N° 11

El Comité Técnico Estructurador acepta la observación y se aclara que dentro del Item 33 frente a la TRM se redactara de la siguiente manera: "Igualmente, para los valores en dólares publicados por Ecopetrol se tomará el promedio de la tasa representativa del mercado (TRM) (promedio de la semana anterior de miércoles a martes), solo con los dos primeros decimales sin aproximación, para efectos de establecer el valor del galón en pesos colombianos".

OBSERVACIÓN N°12

Item 33 se menciona lo siguiente:
"La administración asume solo el 50% del costo del flete terrestre de internación certificado por el mayorista, para el combustible nacional suministrado desde la refinería REFICAR hacia el centro del país.
Solicitamos que el valor del flete de internación del producto sea asumido en un 100% por el Ejército basados en lo siguiente:
Para efectos de la presente negociación no es un hecho imprevisible que Ecopetrol suministra actualmente producto Importado o producto nacional de origen de la refinería de Cartagena sino una realidad, lo cual se debe tener en cuenta para la proyección de ejecución del presupuesto asignado.

Igualmente el artículo 116 de la ley 1450 establece que *" en el evento que por garantía de abastecimiento se requiere importar producto o realizar el transporte del producto entre las refinerías o entre las refinerías y los centros de consumo, estos costos no serán asumidos por el refinador y serán trasladados en el primer caso, al precio de venta del producto por el refinador y en el segundo, definidos entre los distribuidores y los clientes, cuando a ello haya lugar, con base en las tarifas de transporte de mercado."*

Respuesta N° 12

El Comité Técnico Estructurador no se acepta la observación de acuerdo con lo establecido en la Ley 1450 de 2011 en su Art.116 menciona que (…)"de igual forma, en el evento que por garantía de abastecimiento se requiera importar producto o realizar el transporte del producto entre las refinería o entre las refinerías y centro de consumo, estos costos no serán asumidos por el refinador y serán trasladados en el primer caso, al precio de venta del producto por el refinador y en el segundo definidos entre los distribuidores y los clientes, cuando a ello haya lugar, con base en las tarifas de transporte de mercado".
Así las cosas, la administración mantienen su posición de asumir el 50% del flete de internación, como se describe en el ítem 33 de las especificaciones técnicas de obligatorio cumplimiento.

OBSERVACIÓN N°13

Item 33: Combustible ponderado Nota 2 solicitamos aclarar a que contrato se refieren en esta nota teniendo en cuenta que el proceso 145-CENACAVIACION-2019 se encuentra en la etapa de observaciones al proyecto de pliegos y no se ha realizado la subasta para la adjudicación y posterior firma del contrato.

Respuesta N° 13

El Comité Técnico Estructurador no se acepta la observación y aclara que las especificaciones técnicas de obligatorio cumplimiento se verán reflejadas dentro del contrato, por eso en dicha nota se hace referencia al contrato a celebrar.

OBSERVACIÓN N°14

Item 33: Combustible Importado: Solicitamos corregir INGRESO AL PRODUCTOR IMPORTADO (IP) por: INGRESO AL IMPORTADOR (II)

Respuesta N° 14

El Comité Técnico Estructurador no se acepta la observación y aclara que se hace referencia al ingreso al productor del combustible importado.

OBSERVACIÓN N°15

Item 33: Nota 2: Solicitamos corregir IP (INGRESO AL PRODUCTOR) importado.
Por: II (INGRESO AL IMPORTADOR)

Respuesta N° 15

El Comité Técnico Estructurador no se acepta la observación y aclara que se hace referencia al ingreso al productor del combustible importado.

OBSERVACIÓN N°16

Item 33 Nota 6: Solicitamos confirmar si realmente se requieren por parte del departamento de combustibles original y 2 copias de la factura y los soportes, o si solo se requiere una copia con los soportes.

Respuesta N° 16

El Comité Técnico Estructurador aclara que se requiere original y dos copias de la factura para dar cumplimiento al proceso administrativo establecido por la entidad.

OBSERVACIÓN N°17

Item 41: Solicitamos cambiar la redacción a: 60 días después de la solicitud por parte del Departamento de Combustibles.

Esta solicitud por que entregar los hidrokit en un tiempo máximo de 60 días calendario una vez sean realizadas las entregas de combustible de aviación en los puntos del Ejército Nacional requiere tener el control de los 60 días por pedido por punto y hacer la entrega de las pruebas prácticamente a diario.

Respuesta N° 17

El Comité Técnico Estructurador acepta la observación, por tanto el ítem 41 quedara de la siguiente manera: "Las empresas oferentes tendrán hasta un máximo 60 días calendario para realizar las entregas de las pruebas de hidrokit una vez sean realizadas la solicitud por parte del Departamento de Combustibles de Aviación – Supervisor del Contrato".

OBSERVACIÓN N°18

Normatividad aplicable:
21) Solicitamos eliminar de la lista de normas las Mil (D & T) ya que estas no se encuentran incorporadas en nuestro sistema de gestión de calidad de combustible de aviación; estas normas aplican únicamente a las Fuerzas Militares y en este sentido son de obligatorio cumplimiento por parte del Ejercito Nacional en los puntos propios más no por parte del proveedor de combustibles.

Respuesta N° 18

El Comité Técnico Estructurador no acepta la observación, teniendo en cuenta que es un proceso público en el que participan los distintos interesados, por lo tanto, las normas indicadas son de carácter general y dependiendo el punto de suministro dará lugar a su aplicación, ya que existen puntos tercerizados que se encuentran ubicados dentro de unidades militares.

OBSERVACIÓN N°19

Informamos que Las normas API/IP (1542, 1590, 1581 y 1583) no están vigentes y en su remplazo se encuentran las normas E.I. (1542, 1590, 1581 y 1583) solicitamos corregir en los pliegos definitivos.

Respuesta N° 19

El Comité Técnico Estructurador acepta la observación, y aclara que el Item 11 quedara asi: "Se clasifica como un líquido inflamable clase II de acuerdo con la Norma técnica 321 de la NFPA (NATIONAL FIRE PROTECTION ASSOCIATION), por lo cual debe tenerse especial cuidado y es indispensable cumplir con los estándares establecidos para el diseño de los tanques de almacenamiento, tuberías y llenaderos.
Cuando se diseñen plantas de almacenamiento, estaciones de bien, o cualquier otra instalación para el manejo de este combustible, deben aplicarse las normas NFPA en lo relacionado con la protección contra incendios, la norma NTC 4642 (Almacenamiento) y las reglamentaciones expedidas por las autoridades gubernamentales de control tanto nacional como regional y local."

OBSERVACIÓN N°20

Las normas E.I. (1590, 1581 y 1583) aplican a los fabricantes de filtros. Organización Terpel garantiza que los elementos filtrantes utilizados en nuestra operación estén debidamente certificados, sin embargo, al no ser nuestro objeto social fabricante de filtros no nos obliga a cumplir la citada norma.

Respuesta N° 20

El Comité Técnico Estructurador acepta la observación, y aclara que no se tendrán en cuenta las normas para fabricantes de filtros.

OBSERVACIÓN N°21

Solicitamos informar la razón por la cual se solicita el cumplimiento de las normas ASME/ANSI dado que según lo indicado en el documento estas aplican a los refinadores de petróleo.

Estas normas no se encuentran incorporadas en nuestro sistema de gestión de calidad de combustible de aviación dado que Organización Terpel no actúa dentro de la cadena de suministro de combustible como refinador.

Respuesta N° 21

El Comité Técnico Estructurador acepta la observación, y aclara que no se tendrán en cuenta las normas ASME/ANSI de refinadores de petróleo.

OBSERVACIÓN N°33

CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA OBLIGACIONES DEL M.D.N. – EJÉRCITO NACIONAL**:** Solicitamos incluir un numeral 5 así: Informar inmediatamente al contratista vía telefónica o por correo electrónico cuando se evidencie en las entregas a granel diferencia entre la cantidad registrada en la remisión de salida de producto de la planta del contratista y la registrada en el contador del Ejército. El Ejercito informará la novedad del producto faltante con el fin de solicitar al contratista el análisis de causas por el cual se presentó dicha situación.

Respuesta N° 33

El Comité Técnico Estructurador no acepta la observación, ya que se considera que en el momento de la entrega del combustible también existe la participación directa del transportista que desarrolla dicha entrega; el cual, tiene relación comercial directa con la organización TERPEL o en su defecto pertenece a la misma organización, razón por la cual debe ser dicho funcionario el que informe de primera mano la posible novedad presentada para que dicha organización tome las medidas descritas dentro de la observación.

18) MARGENES DE REFERENCIA:

BARRANCABERMEJA - (SANTANDER) AEROPUERTOS - ALA DEL AVIÓN:
Se solicita corregir el cálculo del margen de referencia. Según pág. 107 del estudio previo el menor margen de comercialización traído a valor presente es $3.712,30 y en la pág 126 se evidencia que se tomó como menor valor $1.630,20

URRAO (ANTIOQUIA) SUMINISTROS EN CARROTANQUE/GRANEL:
Se solicita corregir el cálculo del margen de referencia. Según pág. 111 del estudio previo el menor margen de comercialización traído a valor presente es $1.549,77 y en la pág. 129 se evidencia que se tomó como menor valor $1.515

CAREPA (ANTIOQUIA) AEROPUERTOS - ALA DEL AVIÓN:
En la pág. 111 no se evidencia ningún valor de margen de comercialización traído a valor presente sin embargo en la pág. 129 relacionan como menor valor $5.000 solicitamos confirmar de donde sale el valor relacionado como menor en la pág. 129

Solicitamos reconsiderar el criterio de definición del margen de referencia para los siguientes puntos tomando el promedio, la media geométrica o mediana dado que el margen establecido como referencia está por debajo inclusive del margen adjudicado en el año 2018 más el IPC para el mismo año 3,18%.
Los márgenes establecidos como referencia no permiten la pluralidad de oferentes en la presentación de la oferta y posterior participación en la subasta inversa.
Se evidencia que en la mayoría de estos casos se fija como margen de referencia el margen adjudicado en contratos anteriores traído a v/r presente según la fórmula de cálculo utilizada por el Ejército nacional sin embargo no se tienen en cuenta los valores cotizados en el estudio de mercado por parte de los posibles interesados en participar en el proceso de selección; los puntos sobre los cuales se hace esta solicitud son los siguientes:

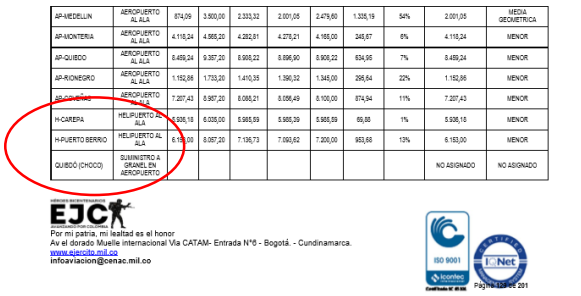
EL BANCO- (MAGDALENA)	SUMINISTROS EN CARROTANQUE/GRANEL
SANTA MARTA-(MAGDALENA)	AEROPUERTOS - ALA DEL AVIÓN
RIOHACHA-(GUAJIRA)	AEROPUERTOS - ALA DEL AVIÓN
OCAÑA - (NORTE DE SANTANDER)	SUMINISTROS EN CARROTANQUE/GRANEL
SANTA ROSA DEL SUR (BOLIVAR)	SUMINISTROS EN CARROTANQUE/GRANEL
BARRANCABERMEJA (SANTANDER)	SUMINISTROS EN CARROTANQUE/GRANEL
BUCARAMANGA - (SANTANDER)	AEROPUERTOS - ALA DEL AVIÓN
SAN JOSÉ GUAVÍARE (GUAVIARE)	SUMINISTROS EN CARROTANQUE/GRANEL
CÚCUTA(NORTE SANTANDER)	AEROPUERTOS - ALA DEL AVIÓN
TUMACO (NARIÑO)	SUMINISTROS EN CARROTANQUE/GRANEL
CAUCASIA (ANTIOQUIA)	SUMINISTROS EN CARROTANQUE/GRANEL
SEGOVÍA (ANTIOQUIA)	SUMINISTROS EN CARROTANQUE/GRANEL
RIONEGRO (ANTIOQUIA)	AEROPUERTOS - ALA DEL AVIÓN
ARAUCA (ARAUCA)	AEROPUERTOS - ALA DEL AVIÓN

RESPUESTA

Teniendo en cuenta su observación el comité económico estructurador se permite establecer que el resultado del estudio de mercado no solo tiene en cuenta los valores históricos traídos a valor presente, toda vez que también tiene en cuenta los cotizados en el caso de BARRANCABERMEJA en la modalidad Aeropuerto al ala, presento una dispersión menor al 30% por tal motivo se estimó tomar el menor valor que correspondió a el valor cotizado por uno de los interesados en suministrar en este punto el combustible.

Respecto a el punto de URRAO en la modalidad a CARROTANQUE A GRANEL se efectuó el mismo procedimiento, identificado que el cotizante del $**1.515,00** corresponde a la Organización Terpel, en este orden de ideas no se entiende la observación, o se quiere expresar que ¿el valor propuesto no corresponde a la realidad?

En cuanto a CAREPA ANTIOQUIA a el ALA DEL AVIÓN, el comité económico no entiende la observación toda vez que en la página 129 que referencia en la observación el punto de CAREPA está en otra modalidad



AP-MEDELLIN	AEROPUERTO AL ALA	874,09	3.500,00	2.333,32	2.001,05	2.475,60	1.335,19	54%	2.001,05	MEDIA GEOMETRICA
AP-MONTERIA	AEROPUERTO AL ALA	4.118,24	4.966,20	4.282,81	4.270,21	4.166,00	345,67	8%	4.118,24	MENOR
AP-QUIBDO	AEROPUERTO AL ALA	8.489,24	9.387,20	8.998,22	8.896,90	8.906,22	634,95	7%	8.489,24	MENOR
AP-RIONEGRO	AEROPUERTO AL ALA	1.152,86	1.733,20	1.410,35	1.390,32	1.345,00	295,64	22%	1.152,86	MENOR
AP-CO-CEÑO	AEROPUERTO AL ALA	7.207,43	8.987,20	8.098,21	8.056,49	8.100,00	874,94	11%	7.207,43	MENOR
H-CAREPA	HELIPUERTO AL ALA	5.936,18	6.035,00	5.985,59	5.985,39	5.985,59	69,86	1%	5.936,18	MENOR
H-PUERTO BERRIO	HELIPUERTO AL ALA	6.153,00	8.987,20	7.136,73	7.090,62	7.206,00	963,66	13%	6.153,00	MENOR
QUIBDÓ (CHOCO)	SUMINISTRO A GRANEL EN AEROPUERTO								NO ASIGNADO	NO ASIGNADO

ESTUDIO PREVIO DEL PROCESO DE SELECCIÓN ABREVIADA POR SUBASTA INVERSA N°.146-CENACAVIACIÓN-2019 CUYO OBJETO ES LA "ADQUISICIÓN Y SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN TIPO JET A-1 PARA LAS AERONAVES DEL EJÉRCITO NACIONAL, AERONAVES ESTATALES QUE POR INTERMEDIO DE COOPERACIÓN CUANDO ASÍ LO REQUIERAN, Y AERONAVES CIVILES QUE PRESTEN SUS SERVICIOS A LA DIVISIÓN DE AVIACIÓN ASALTO AÉREO MEDIANTE CONTRATOS DE HORAS RENTADAS O EN CUMPLIMIENTO DE ALGUNA MISIÓN EN APOYO AL EJÉRCITO NACIONAL".

PUNTO	MODALIDAD	MENOR	MAXIMO	PROMEDIO	MEDIA GEOMETRICA	MEDIANA	DESVIACION	DISPERSION	PRECIO DE REFERENCIA MARGEN DE COMERCIALIZACIÓN (G) (NACIONAL / IMPORTADO)	METRICA
PTO. BERRIO (ANTIOQUIA)	SUMINISTRO A GRANEL EN HELIPUERTO	7.027,80	10.617,33	8.591,71	8.437,02	7.900,00	1.994,61	26%	7.027,80	MENOR
CAREPA (ANTIOQUIA)	SUMINISTRO A GRANEL EN HELIPUERTO	5.035,00	5.936,18	5.485,59	5.467,05	5.485,59	637,23	12%	5.035,00	MENOR

Finalmente frente a la utilización del IPC sugerido por el proponente no se acoge su observación teniendo en cuenta que con la formulación aplicada para la actualización del precio histórico se toma en cuenta la fecha de suscripción del contrato acercado más a la realidad el valor actualizado, frente a la afirmación de que la entidad no tiene en cuenta los precios cotizados, se manifiesta que dentro de los estudios previos se establece claramente que si son objeto de análisis pero tampoco es adecuado desconocer el precio histórico de contratos que a la fecha a un se encuentran vigentes y no presentan ninguna novedad frente al margen contratado que evidencie un desequilibrio económico

ORIGINAL DEBIDAMENTE FIRMADO