RESPUESTA A OBSERVACIONES EXTEMPORÁNEAS AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES DEL PROCESO 24001303 H4 REALIZAR ESTUDIOS, DISEÑOS A FASE III, MEJORAMIENTO DE ZONAS DE SEGURIDAD, SISTEMA DE DRENAJE, AYUDAS VISUALES, REHABILITACIÓN ÁREAS CABECERA 35 Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, AEROPUERTO PALONEGRO, DE BUCARAMANGA (VF)"

- **OBSERVACION: Realizada por C&G INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES, del 13 de noviembre de 2024**

OBSERVACION 1:

1. *La entidad señala los siguientes rubros dentro del presupuesto:*

a. FONDO DE COMPENSACIONES

Solicitamos amablemente que para cada uno de los rubros anteriores se especifique y publique:

• La información completa de cómo está compuesto e integrado.

• Aclarar si los profesionales en estas áreas se encuentran incluidas en estos costos.

• La evaluación económica que se realizó para establecer el valor asignado.

• Como se realizará en detalle la forma de pago.

• Qué pasa si el valor propuesto no es suficiente para asumir la ejecución real del ítem, ¿la entidad como cubrirá este aumento?

Respuesta:

La Aerocivil aclara que, este corresponde al pago de las actividades que se generen durante la ejecución del contrato de obra para el componente socio ambiental (profesionales, actividades, compensaciones, planes y programas), amigable componedor. El costo de estas actividades se determinará de acuerdo con las variables mencionadas previamente en el componente socioambiental y un número específico de conciliaciones relacionadas con el amigable componedor. Este capítulo será financiado mediante el mecanismo de Bolsa de Monto Agotable, lo que significa que las actividades se llevarán a cabo hasta que se agoten los recursos. La entidad evaluará las causa y justificación de valores adicionales que se puedan generar durante la ejecución frente al fondo de compensaciones, junto con la interventoría del contrato, en caso, de que dicho valor establecido resultare insuficiente.

Así mismo, es importante indicar que, conforme a los documentos del presente proceso de selección, la entidad dentro de la forma de pago, desarrolló un acápite estableciendo la forma como se pagará el Fondo de Compensaciones, por lo que es necesario, que los interesados revisen los documentos publicados, en especial el numeral 8.3. FORMA DE PAGO del estudio previo.

OBSERVACION 2:

2. Es de suma importancia que la entidad tenga presente que la inflación actual que presenta el país es de aproximadamente el 15%, razón por la que no se permite determinar costos futuros y los valores estimados para cada ítem del presupuesto pueden fluctuar de manera importante, amablemente nos permitimos solicitar a la entidad se tenga en cuenta una fórmula de reajuste de los precios del contrato, lo anterior basados en las alzas y fluctuaciones que insumos como el acero, estructura metálica, Concreto, granulares etc. han tenido en los últimos meses, la recesión económica, la inflación actual del país, el alza del dólar y la incertidumbre actual, dicho lo anterior solicitamos que se establezca desde esta etapa una fórmula que sea aplicada en la etapa de obra durante la ejecución del contrato.

Respuesta:

La Aerocivil aclara que, con relación al reajuste de precios, la Entidad informa que, de acuerdo con el Formato de Estudios y documentos previos, numeral 8.3 Forma de Pago, en el aparte Fórmula de reajuste de precios se indica lo siguiente:

"(…) El ajuste de precios se realizará anualmente con corte al mes de la fecha de inicio, es decir que el primer reajuste de precios se realizará cumplido un año de ejecución del contrato.

Nota 1: El reajuste de precios exceptúa los valores de los capítulos 6 - realización, ajuste y/o actualización y/o complementación de estudios y diseños, y 7. Fondo de Compensaciones.

Nota 2: Las actividades ejecutadas y su valor unitario presentadas en el acta parcial deben corresponder al valor unitario vigente a la fecha de ejecución programada en el Plan Detallado de Trabajo (PDT) aprobado por la interventoría. Cuando por causas imputables al contratista las actividades ejecutadas no correspondan con la programación, la Aerocivil pagará el valor de las mismas conforme al valor establecido para el periodo programado en el PDT.

Nota 3: Si para el ajuste de precios del mes establecido en cada vigencia no se cuenta la publicación de los índices de costos de la construcción de obras civiles (ICOCIV) del Boletín del DANE, el contratista de obra presentará su acta parcial, y posterior a la publicación del reporte del DANE el contratista durante los 10 días hábiles siguientes presentará un acta con el valor adicional del ajuste de precios conforme a las actividades ejecutadas.

OBSERVACION 3:

3. Agradecemos nos den el detalle de cómo será la forma de pago de los imprevistos y cuál es el manejo y procedimiento que tendrían.

Respuesta:

La Aerocivil aclara que, los imprevistos acordados, denominados como "I" en el Formulario 1 - Presupuesto Oficial, serán pagados al contratista conforme al porcentaje especificado en dicho formulario.

Por lo anterior, el contratista es responsable de calcular un AIU que contenga todos los costos en los que incurre el constructor para poder desarrollar la administración, la utilidad o beneficio económico que pretende percibir por la ejecución del contrato, así como los imprevistos para el cubrimiento de los riesgos que asume; lo anterior, sin derecho a reclamación de las partes por estos conceptos.

OBSERVACION 4:

4. Requerimos a la entidad indicar cuales son los impuestos y estampillas que aplican para la ejecución del presente proceso y como deberán ser pagadas por el contratista si se efectuara en cada pago parcial o deben ser pagadas a la firma del contrato.

Respuesta:

La Aerocivil aclara que el proponente es el directo responsable de conocer por su cuenta y riesgo, así como de considerar en su oferta, todos los costos y deducciones correspondientes a impuestos, tasas, contribuciones o gravámenes que se causen con ocasión de la suscripción, legalización, ejecución y liquidación del contrato; por tanto, la Aerocivil no asume obligación alguna en materia de información tributaria para los procesos de selección y contratación. Sin perjuicio de lo anteriormente señalado, a título de referencia se enuncian algunos de los impuestos y retenciones que este contrato puede tener:

1. Retención en la fuente 2%
2. Retención de IVA
3. Retención de ICA en cada municipio en el cual desarrolla el contrato.
4. Impuesto de Guerra 5%
5. Estampilla Pro-Universidad Nacional de acuerdo al valor del contrato así:

a. por los contratos cuyo valor esté entre 1 y 2.000 smmlv pagarán el 0.5%.

b. Los contratos entre 2.001 y 6.000 smmlv pagarán el 1%

c. y los contratos mayores a 6.001 smmlv pagarán el 2%.

d. Los impuestos se calculan sobre el valor de cada factura antes de IVA

En cuanto a la observación la forma de pago de dichos impuestos la Entidad hará los respectivos descuentos de los impuestos, en cada acta parcial que se presente por el avance de obra.

OBSERVACION 5:

5. Verificar si se encuentra el personal mínimo requerido para hacer el AIU

Respuesta:

La Entidad confirma que el personal mínimo requerido se encuentra costeado en la Administración (A) del presupuesto oficial.

OBSERVACION 6:

6. Se solicita amablemente publicar el desglose de la administración (A) que la entidad cálculo.

Respuesta:

La Aerocivil aclara, que, de acuerdo con la Sección Tercera del Consejo de Estado, el AIU, concepto de común utilización en los contratos de tracto sucesivo –entre ellos, los contratos de obra– no cuenta con una definición normativa, pero hay elementos que permiten precisar su alcance, así:

"(…) *el AIU propuesto para el contrato, corresponde a:*

i) los costos de administración o costos indirectos para la operación del contrato, tales como los gastos de disponibilidad de la organización del contratista, esto es: A;

ii) los imprevistos, que es el porcentaje destinado a cubrir los gastos con los que no se contaba y que se presenten durante la ejecución del contrato, esto es, el álea normal del contrato: I;

iii) la utilidad o el beneficio económico que pretende percibir el contratista por la ejecución del contrato, esto es: U.

Ahora, teniendo en cuenta que no existe ninguna reglamentación que establezca porcentajes mínimos o máximos para determinar el A.I.U., cada empresa o comerciante de acuerdo con su infraestructura, experiencia, las condiciones del mercado, la naturaleza del contrato a celebrar, entre otros factores, establece su estructura de costos conforme a la cual se compromete a ejecutar cabalmente un contrato en el caso de que le sea adjudicado (…)"

Por lo anterior, la Aerocivil informa que calculó un valor estimado que sirve de guía para que los proponentes formulen sus ofertas; sin embargo, de acuerdo con lo establecido en el literal R) del numeral 1.15 CAUSALES DE RECHAZO del documento base o pliego tipo se señala que, la sumatoria no podrá ser superior a lo establecido por la Entidad en el Formulario 1 – Formulario Presupuesto oficial

Así mismo, en el numeral 4.1.1. A.I. U del documento base o pliego tipo, se indica que:

("…") *El proponente debe calcular un AIU que contenga todos los costos en los que incurre la organización del constructor para poder desarrollar la administración, los imprevistos y la utilidad o beneficio económico que pretende percibir por la ejecución del contrato.*

El valor del AIU debe expresarse en un porcentaje (%) y debe consignarlo y discriminarlo en la propuesta económica Para el proponente que resulte adjudicatario se podrá solicitar el desglose del A.I.U. ofertado ("…").

Por lo tanto, la Aerocivil informa que, su solicitud no procede.

OBSERVACION 7:

7. Solicitamos a la entidad cargar en la plataforma de SECOP II la totalidad de los Estudios y diseños, de igual forma responder si debe realizarse algún ajuste a los mismos que tiempo se tiene previsto para esta actividad y en caso de que el rubro contemplado para este fin sea insuficiente quien asumirá los costos adicionales de esta actividad.

Respuesta:

Teniendo en cuenta lo señalado por el observante, la Aerocivil informa que, una vez revisado el enlace de los estudios y diseños, se editaron los permisos correspondientes, para la respectiva revisión de todos los interesados en el proceso. Así mismo, es importante indicar que, dentro del alcance del objeto contractual, el contratista debe complementar los estudios y diseños a fase III, para lo cual tendrá un plazo de ejecución para la etapa o fase de preconstrucción de cuatro (04) meses.

Ahora bien, los proponentes y/o futuro contratista debe contemplar dentro de su oferta económica los costos y gastos asociados para desarrollar dicha actividad de conformidad con el alcance del contrato.

OBSERVACION 8:

8. Solicitamos a la entidad cargar los detalles de canteras y sitios de disposición que fueron contemplados dentro de los APUS.

Respuesta:

La Aerocivil aclara que, los precios presentados por la entidad en el presupuesto oficial sirven de referente para que el proponente conozca la forma como la entidad definió su presupuesto oficial, y a partir de esta información elabore su ofrecimiento económico.

Adicionalmente, en el numeral 8.2 del Documento Base o Pliego Tipo se establecen los aspectos a considerar en la estructuración de los Análisis de Precios Unitarios. Al respecto se señala:

"(…) 8.2 ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS

El contratista deberá diligenciar para cada uno de los ítems enunciados en el Formulario 1 – Formulario del presupuesto oficial, el análisis de precios unitarios (costos directos más indirectos), de acuerdo con el formato que se presenta en el respectivo Formulario 1 – Formulario del presupuesto oficial, y entregarlos en el plazo establecido en el numeral 8.1. Los precios unitarios resultantes de los análisis no podrán ser diferentes a los consignados en el Formulario 1 – Formulario del presupuesto oficial toda vez que estos últimos fueron utilizados en la evaluación de las propuestas; si se presentare alguna discrepancia, el contratista deberá ajustar el precio unitario obtenido en el análisis consignado en el formulario de la propuesta.

El contratista deberá tener en cuenta dentro de cada uno de los análisis de precios unitarios todo lo necesario y suficiente para llevar a cabo el ítem de acuerdo con las normas y especificaciones técnicas contractuales, en relación con: el equipo (con sus rendimientos), materiales (cantidades, rendimientos), transportes, mano de obra (con sus rendimientos), AIU. Los equipos deberán tener la capacidad y rendimientos que requiera la ejecución de cada ítem de obra. Cualquier error u omisión del contratista en los costos directos o indirectos considerados en su análisis de precios unitarios para los ítems de obra, es de exclusiva responsabilidad del contratista y por lo tanto no podrá reclamar a la entidad reconocimiento alguno adicional al valor de los precios unitarios consignados en el formulario de su propuesta. El contratista acepta que los precios unitarios por él ofertados constituyen su propuesta económica autónoma. (…)"

Por lo anterior expuesto, la Aerocivil informa que su solicitud no procede.

OBSERVACION 9:

9. Solicitamos a la entidad ampliar el monto del anticipo para el presente contrato mínimo del 30% del valor oficial, lo anterior teniendo en cuenta el monto de la obra.

Respuesta:

La Aerocivil aclara que, de acuerdo con lo establecido en el documento Estudios Previos en su numeral 8.3.1 Anticipo, este se justifica en facilitar recursos al contratista para adquirir los materiales, equipos y logística para iniciar la ejecución del contrato, lo anterior con el fin de garantizar que se cumpla el programa de obra, reduciendo los riesgos de incumplimiento en el cronograma de actividades y/o mayores costos de ejecución.

Siguiendo esta premisa, la Entidad ha establecido un valor de anticipo de $10.264.526.235,00 para este contrato, monto que se considera adecuado y proporcional para el inicio del contrato de obra.

Por lo anterior, la solicitud de incremento de anticipo no procede y se mantiene el monto inicialmente indicado en la publicación

OBSERVACION 10:

10. Solicitamos publicar el formato 5 de capacidad residual pues el que está cargado en el SECOP no tiene información para diligenciar.

Respuesta:

Teniendo en cuenta la observación presentada, se informa que, junto con los documentos del pliego de condiciones definitivo, se procederá con el cargue del formato 5. Por lo anterior, su observación procede.

OBSERVACION 11:

11. Solicitamos a la entidad definir cuáles son los ITEMS que se encuentran en el presupuesto que NO son modificables.

Respuesta:

La Aerocivil aclara que dentro de las causales de rechazo señaladas en el documento base o pliego tipo, no se establece una causal por la modificación del valor unitario de algún ítem con respecto a los presentados en el presupuesto oficial; sin embargo, el proponente debe revisar cada una de las causales de rechazo, particularmente las siguientes:

"(…)

N. Que el proponente adicione, suprima, cambie, o modifique los ítems, la descripción, las especificaciones, el detalle, las unidades o cantidades señaladas en el Formulario 1 – Formulario de Presupuesto Oficial, de acuerdo con lo exigido por la entidad.

O. No ofrecer el valor de un precio unitario u ofrecerlo en cero (0) pesos.

P. Superar el valor unitario de alguno o algunos de los ítems ofrecidos con respecto al valor establecido para cada ítem del presupuesto oficial (…)"

De igual manara el proponente debe revisar todos los formatos adjuntos en el presente proceso.

OBSERVACION 12:

12. Agradecemos a la entidad indicar cuál es la fecha de elaboración del presupuesto del presente proceso.

Respuesta:

Analizada su observación se informa que, el presupuesto se encuentra ajustado a la fecha de publicación del presente proceso.

OBSERVACION 13:

13. Solicitamos a la entidad informar el estado de los permisos, trámites y licencias ambientales (si aplica), construcción (si aplica), ocupación de causes (si aplica), que se requieren en la ejecución del proceso.

Respuesta:

Analizada su observación se informa que, dentro de los documentos publicados, se encuentra el concepto del Grupo de Gestión Ambiental de la Aerocivil, con el detalle de la información solicitada, en la cual indica que:

"Es importante mencionar que si para la ejecución del proyecto se requiere aprovechamiento de recursos naturales, el CONTRATISTA deberá gestionar los permisos, concesiones y/o autorizaciones de que trata el Decreto Único Reglamentario 1076 de 2015, que establece lo relacionado al Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, ante la autoridad ambiental del área de influencia del proyecto, esto previo al inicio de las obras, lo anterior con la finalidad de mantener indemne a la AEROCIVIL de las sanciones y medidas que contempla la Ley 1333 de 2009, por el cual se establece el procedimiento sancionatorio ambiental y se dictan otras disposiciones".

Por otra parte, se hace alusión a que el Aeropuerto Palonegro cuenta con Plan de Manejo Ambiental – PMA autorizado por Resolución No 647 del 23 de septiembre de 2019, de la CAS. No obstante, es pertinente señalar que el Instrumento de Manejo Ambiental del Aeropuerto Palonegro se encuentra aprobado mediante la Resolución 242 de 2011 de la ANLA.

OBSERVACION 14:

14. De acuerdo al aviso de precios artificialmente bajos, solicitamos amablemente a la entidad que este sea elevado a por lo menos al 95% del presupuesto oficial, debido a la complejidad de las actividades a ejecutar en el desarrollo del proyecto, y un valor por debajo del sugerido no garantiza la calidad de los insumos y tiempos de ejecución del proyecto.

Respuesta:

La Entidad Informa que, la estimación del porcentaje (80%) establecido como propuestas artificialmente bajas se definió de conformidad con el valor sugerido por la guía de Colombia Compra Eficiente, no obstante, teniendo en cuenta las condiciones propias del presente proceso y el estudio del sector, la Entidad ha estimado conveniente modificar el porcentaje de precios artificialmente bajos, de manera que se establezca para todas aquellas propuestas que se encuentren por debajo del noventa por ciento (90%) del valor del Presupuesto oficial del presente proceso.

OBSERVACION 15:

MATRIZ DE RIESGOS 1. Teniendo en cuenta la Matriz 3 – Riesgos del presente proceso se tienen las siguientes observaciones:

• Riesgo No. 8 – Operacional: Mayores estudios y diseños a los exigidos contractualmente, que requiera el proyecto conforme con el análisis del Consultor y el concepto aprobatorio de la interventoría.

Solicitamos a la Entidad que el riesgo sea compartido con la entidad y aclara en caso de que el rubro sea insuficiente, cuál será el debido proceso a realizar en caso de que el riesgo ocurra.

Respuesta:

La Aerocivil aclara que, como se indica en el documento del estudio previo, los estudios se encuentran en fase II, los cuales deben ser llevados en el presente proceso a fase III, razón por la cual, para el presente riesgo es el Contratista quien cuenta con mayor experiencia, conocimientos y capacidad de manejo sobre las variables que determinan el valor de la inversión, lo cual tiene relación directa con el lucro de la actividad para la cual se contrató.

Por lo anterior, el contratista cuenta con la información suficiente para realizar el costeo y adoptar los mecanismos adecuados para la mitigación del riesgo, con el fin de asegurar la continuidad del proyecto y cumplir con los plazos y obligaciones establecidas contractualmente. Además, al estar a cargo de él los diseños, el contratista tiene un mayor control sobre los supuestos, programas, planos y costos asociados a la realización de las obras e intervenciones necesarias para la ejecución del proyecto, Asimismo, la Aerocivil aclara que el

alcance del contrato incluye la realización. de los estudios y diseños hasta la fase III, por lo que se ha destinado un monto específico en el presupuesto de obra para cubrir esta actividad.

En este orden de ideas, su observación no procede y se mantiene lo publicado en el pliego de condiciones.

OBSERVACION 16:

• Riesgo No. 11 – Económico: Incrementos inesperados en los costos de insumos, materiales, transporte y/o equipos debido a la fluctuación de los precios del mercado en el sitio y el entorno del sitio en donde se ejecutará el contrato por cambios intempestivos de las condiciones macroeconómicas entre las cuales están TRM, IPC, ICOCIV, combustibles, Tasas Empleo o las variables de mercado.

Solicitamos a Entidad que se establezca la fórmula de ajustes para el presente proceso a cada uno de los ítems, teniendo en cuenta la inflación actual que presenta el país que es de aproximadamente el 15%, razón por la que no se permite determinar costos futuros y los valores estimados para cada ítem del presupuesto pueden fluctuar de manera importante.

Respuesta:

La Aerocivil informa que se recomienda tener en cuenta lo establecido en el CONPES 3714 al indicar lo siguiente sobre la asignación de los riesgos económicos:

"Riesgos Económicos: Se recomienda que por regla general y bajo la premisa de contar con información suficiente y con las condiciones necesarias para llevar a cabo el objeto contractual, el riesgo se traslade al contratista en atención a su experticia en el manejo y posibilidad de administración efectiva de los riesgos económicos. Desde luego, ello no podrá hacerse en relación con riesgos que el mismo no pueda controlar, como condiciones macroeconómicas no previsibles, las cuales por ser imprevisibles escaparían de la órbita de aplicación del artículo 4 de la Ley 1150 de 2007".

En este orden de ideas, su observación no procede y se mantiene lo publicado en el pliego de condiciones.

OBSERVACION 17:

• Riesgo No. 13 – Económico: Mayores costos del transporte de material resultante o mayores costos de disposición final del material en botadero autorizado.

Solicitamos que el riesgo sea compartido con la Entidad, y que, se establezca un ajuste en caso de que el costo de transporte sea mayor para evitar un desequilibrio económico al contratista.

Respuesta:

Frente a la observación presentada, es importante precisar que tal como lo menciona el "Documento Base o pliegos tipo CCE-EICP-GI-01", ítem 8.2 "ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS":

(…) "*El contratista deberá tener en cuenta dentro de cada uno de los análisis de precios unitarios todo lo necesario y suficiente para llevar a cabo el ítem de acuerdo con las normas y especificaciones técnicas contractuales, en relación con: el equipo (con sus rendimientos), materiales (cantidades, rendimientos), transportes, mano de obra (con sus rendimientos), AIU. Los equipos deberán tener la capacidad y rendimientos*

que requiera la ejecución de cada ítem de obra. Cualquier error u omisión del contratista en los costos directos o indirectos considerados en su análisis de precios unitarios para los ítems de obra, es de exclusiva responsabilidad del contratista y por lo tanto no podrá reclamar a la entidad reconocimiento alguno adicional al valor de los precios unitarios consignados en el formulario de su propuesta. El contratista acepta que los precios unitarios por él ofertados constituyen su propuesta económica autónoma."

Es responsabilidad del proponente y/o futuro contratista realizar el análisis de acuerdo con las normas y especificaciones contractuales, tal como lo establece el documento base, por lo tanto, no se acoge la observación presentada.

OBSERVACION 18:

• *Riesgo No. 15 – Social - político: Oposición social al proyecto, acciones de facto o acciones tipificadas en la legislación penal, ocasionadas por grupos de interés o terceros que quebranten el orden público y que impidan el inicio de las actividades o determinar la suspensión de estas.*

Solicitamos a la Entidad que este sea asignado a la Entidad, teniendo en cuenta que es deber de terceros manejar los posibles altercados que se presenten en el desarrollo del proyecto y no del contratista. También es deber de la Entidad socializar el proyecto que se pretende desarrollar ante la comunidad aledaña anteriormente a la apertura del proceso para evitar retrasos al momento de la formalización e inicio de la obra.

Respuesta:

La Entidad informa que, de conformidad con lo establecido en el CONPES 3714 DE 2011 y conforme al objeto de proceso de contratación, la asignación de los riesgos previsibles en los procesos de contratación depende de la capacidad de administración y mitigación de las partes.

En este proceso de contratación, es el contratista quien cuenta con la información, experticia y formas para mitigar este riesgo acorde con la debida gestión del proyecto a la comunidad (de llegarse a presentar inconvenientes), por lo que la Aerocivil no estaría en la posibilidad de administrarlo y mitigarlo, pero sí de colaborar con la gestión necesaria como entidades del Estado, tanto así que dicho COMPES indica sobre los Riesgos Social y Políticos que pueden ser previsibles acudiendo a "(...) autoridades públicas competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (POLICIA NACIONAL, FUERZAS ARMADAS DE COLOMBIA, MINISTERIO DE LA PROTECCIÓN SOCIAL, etc.)".

Sin embargo, la Entidad reitera que, además de lo anteriormente mencionado y siguiente tratamiento que debe ser implementado por el contratista para mitigar este riesgo:

"Cumplimiento de acuerdos establecidos con alcaldías municipales y organizaciones sociales, comunitarias y comunales.

Implementar un plan de contingencia para mantener las vías de servicio y su señalización con criterios de seguridad vial, al igual que para mitigar el deterioro de las vías de acceso a la zona de obra o del espacio público en el entorno del Aeropuerto.

Implementar adecuadamente los dispositivos previstos en el Capítulo 4 Señalización de Calles y Carreteras afectadas por obras, del Manual de Señalización Vial de MINTRANSPORTE.

Establecer y desarrollar una estrategia de gestión social que permita mantener una comunicación fluida y asertiva con las comunidades del entorno del Aeropuerto o de la zona de obra."

Por lo anterior para el desarrollo del contrato el contratista adjudicatario del presente proceso deberá tener en cuenta la zona de ubicación geográfica e injerencia en la que se ejecutará este proyecto, así mismo, el contratista está obligado a contar con un stock de materiales, herramientas y equipos además del equipo de contingencia del proceso para el normal desarrollo del proyecto cuando llegase a presentar situación similar mientras esta es solucionada de acuerdo con el tratamiento.

Por consiguiente, de acuerdo con lo citado, su solicitud NO procede y el riesgo seguirá a cargo del contratista.

OBSERVACION 19:

• *Riesgo No. 25 – Operacional: Demoras en la expedición de permisos internos por el concesionario o el explotador del aeródromo o aeropuerto para realizar los trabajos en áreas restringidas de la zona lado tierra o lado aire del aeropuerto.*

Solicitamos amablemente a la Entidad especificar cuáles son los tramites y permisos a realizar antes de la ejecución del proyecto.

Respuesta:

La Entidad aclara al proponente que el riesgo que hace referencia es el No. 24, de la misma manera le informa que de conformidad con lo establecido en el CONPES 3714 de 2011 los riesgos operacionales (dentro del cual se enmarca el riesgo) son los asociados a la operatividad del contrato y "*Por regla general y bajo la premisa de contar con información suficiente, los riesgos operacionales se transfieren al contratista, en la medida en que cuenta con mayor experiencia y conocimiento de las variables que determinan el valor de la inversión y tendrá a su cargo las actividades propias del contrato".*

Adicionalmente a lo anterior, dentro del "Tratamiento/Control a ser implementado", la entidad aclara que, "Una vez adjudicado y suscrito el contrato, el contratista elaborará una base de datos con los requisitos exigidos por el concesionario o el explotador del aeródromo o aeropuerto para la realización de las obras y los gestionará de manera que se expida el carnet de ingresos de personal y maquinaria que desarrollará trabajos en el aeropuerto."

De acuerdo con lo citado, su solicitud NO procede

OBSERVACION 20:

• *Riesgo No. 27 – Operacional: Mayores valores y/o actividades requeridas para la ejecución de la Etapa de preconstrucción en los términos de los pliegos de condiciones.*

Solicitamos a la Entidad que se establezca un rubro en caso que el riesgo pase, ya sea que se presenten actividades no dispuestas dentro del alcance del contrato o porque es una mejor opción de acuerdo a los estudios y diseños evaluados.

Respuesta:

La Aerocivil aclara que, los diseños se encuentran en fase II y se debe realizar la complementación a fase III, razón por la cual el plazo establecido (4 meses) para la realización de los estudios y diseños correspondientes a la fase III es suficiente para atender las necesidades descritas en el alcance del proyecto. Asimismo, dentro del presupuesto de obra se ha destinado un valor específico para esta actividad, por lo que el futuro contratista deberá contar con el personal adecuado y suficiente para cumplir con los objetivos del contrato. En este sentido, se dispone de las herramientas necesarias para garantizar el cumplimiento de las obligaciones y la entrega de los productos requeridos en esta etapa. Por lo tanto, se considera que la responsabilidad de este riesgo no es compartida y no se acoge la sugerencia planteada en la observación.

OBSERVACION 21:

• Riesgo No. 31 – Operacional: Obras objeto del contrato por encima del presupuesto asignado a su ejecución como resultado de las actividades sobre estudios y diseños adelantados por el contratista (se exceptúa lo estipulado en el fondo de compensaciones que corresponde al riesgo especifico que asume la entidad).

Solicitamos a la Entidad que la asignación del riesgo sea compartida con la Entidad, de igual manera, solicitamos a la Entidad que se establezca la fórmula de ajustes para el presente proceso a cada uno de los ítems, teniendo en cuenta la inflación actual que presenta el país que es de aproximadamente el 15%, razón por la que no se permite determinar costos futuros y los valores estimados para cada ítem del presupuesto pueden fluctuar de manera importante.

Respuesta:

La Aerocivil aclara que, los diseños se encuentran en fase II, de otra parte en el documento publicado, en el numeral 3 Alcance al Objeto del **FORMATO ANEXO 1- ANEXO TÉCNICO,** se establece lo siguiente:

- *"Con el presupuesto estipulado el Contratista se obligará a realizar, ajustar y/o complementar los estudios y diseños a nivel de detalle que se requieran para realizar las obras del mejoramiento de la pista, construcción de franjas de seguridad, señalización horizontal y vertical, construcción sistema de drenaje (incluye demolición de la infraestructura existente), instalación del sistema de ayudas visuales, realización de obras complementarias, del Aeropuerto Palonegro de Bucaramanga.."*

Adicionalmente, se debe tener en cuenta lo señalado en el numeral 8.3 FORMA DE PAGO del documento Estudios Previos, se estable que:

> *"Nota 1: El reajuste de precios exceptúa los valores de los capítulos 6 - realización, ajuste y/o actualización y/o complementación de estudios y diseños, y 7. Fondo de Compensaciones."*

En concordancia de lo anterior, el contratista tiene la obligación de proporcionar la totalidad de los estudios y diseños necesarios para la ejecución del proyecto. En consecuencia, no se aplicarán fórmulas de reajuste a este ítem.

Con relación al punto del ajuste, este ya fue atendido en la respuesta de la observación número 6.

Por lo tanto, la Aerocivil aclara que su solicitud no procede.

OBSERVACION 22:

• *Riesgo No. 33 – Operacional: Ejecución de actividades sobre áreas que tengan afectación de garantías de contratos anteriores.*

Solicitamos amablemente a la Entidad, que el riesgo sea compartido y sea quien dé a conocer sobre las garantías de los contratos anteriores realizados en la zona, para evitar daños en actividades con garantías.

Respuesta:

La Entidad le informa que, de conformidad con lo establecido en el CONPES 3714 de 2011 los riesgos operacionales (dentro del cual se enmarca el riesgo) son los asociados a la operatividad del contrato y "Por regla general y bajo la premisa de contar con información suficiente, los riesgos operacionales se transfieren al contratista, en la medida en que cuenta con mayor experiencia y conocimiento de las variables que determinan el valor de la inversión y tendrá a su cargo las actividades propias del contrato".

Adicionalmente a lo anterior, dentro del "Tratamiento/Control a ser implementado", la entidad aclara que, "La interventoría y el contratista, previo al inicio de los trabajos objeto del contrato, deberá revisar, la existencia de garantías vigentes en las áreas a intervenir con el fin de no realizar intervenciones en dichas áreas."

OBSERVACION 23:

• *Riesgo No. 42 – Naturaleza: Altos niveles de precipitación.*

Solicitamos que el riesgo sea compartido con la Entidad, teniendo en cuenta que es un evento natural que no se puede controlar.

Respuesta:

Se recomienda no ajustar la asignación del riesgo, dado que, según la definición de los "Riesgos de la Naturaleza" establecida en el CONPES 3714 de 2011, se tiene:

"Riesgos de la Naturaleza: Son aquellos eventos causados por fenómenos naturales, sin intervención o voluntad del ser humano, que, aunque pueden ser previsibles por su frecuencia o diagnóstico, están fuera del control de las partes. Para determinar su existencia y/o previsibilidad, se podrá recurrir a las autoridades públicas o entidades competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (como el Instituto Agustín Codazzi, INGEOMINAS, IDEAM, entre otros). impactar la ejecución del contrato, cuentos como temblores, inundaciones, lluvias, sequías, entre otros, siempre que estos sean predecibles".

De acuerdo con esta definición, las condiciones climáticas son previsibles a través de pronósticos, lo que permite adoptar medidas anticipadas para mitigar su impacto en el desarrollo de los trabajos. En consecuencia, es responsabilidad del contratista gestionar y mitigar las posibles afectaciones derivadas de las condiciones climáticas durante la ejecución del contrato.

OBSERVACION 24:

• *Riesgo No. 45 – Ambiental: Ocurrencia de fenómenos naturales que puedan afectar la ejecución de la obra.*

Solicitamos que el riesgo sea compartido con la Entidad, teniendo en cuenta que son efectos de la naturaleza que no se puede prever y pueden generar retrasos en la ejecución de la obra.

Respuesta:

La Aeronáutica informa que el riesgo, fue formulado teniendo en cuenta que el contratista debe acudir a las autoridades públicas o entidades competentes para tener conocimiento de emisión de información estadística, (IGAC, INGEOMINAS, IDEAM, etc.), a fin de contar con pronósticos confiables de las condiciones meteorológicas, para optimizar la programación de intervenciones y establecer medidas de contingencia o protección a la obra

Este riesgo se mantiene tal como se muestra en la matriz de riesgos, y no se acoge la observación del interesado.

OBSERVACION 25:

• *Riesgo No. 47 – Regulatorio: Cambios en normatividad, regulatorios y/o especificaciones técnicas aplicables, por actualizaciones Técnicas o Jurídicas.*

Solicitamos que el riesgo sea asignado solo a la Entidad, teniendo en cuenta que no conocemos los posibles cambios que puedan establecer.

Respuesta:

Aerocivil aclara, de acuerdo con su observación, que no es viable que el riesgo de cambio regulatorio a nivel general sea transferido únicamente a la Entidad por cuanto la parte privada se encuentra en mejor posición para manejar los efectos de estos cambios a fin de minimizar su impacto en el negocio, de acuerdo con lo establecido en el numeral 4.6.1 del CONPES 4117 de 2023. No obstante, se precisa que es viable transferir el riesgo a la Entidad en el evento en que exista un cambio regulatorio específico que afecte al Sector Transporte, conforme al segundo inciso del numeral 4.6.3 del referido Documento.

En consecuencia, el riesgo será compartido entre contratista y Aerocivil, de la siguiente manera:

Los efectos favorables o desfavorables del cambio regulatorio en las especificaciones técnicas que sean solicitados por entidades públicas, por decisiones judiciales y causas no imputables a la parte privada, en este caso serán asumidos por la entidad contratante siempre y cuando se generen costos adicionales para la parte privada. Por lo tanto, los efectos favorables o desfavorables derivados de los cambios regulatorios, administrativos o legales que afecten especificaciones técnicas, serán asumidos por Aerocivil.

Los efectos favorables o desfavorables derivados de los cambios regulatorios, administrativos, legales o técnicos diferentes a los mencionados anteriormente, estarán a cargo de la parte privada y deberán ser asumidos por la misma conforme a la normatividad emitida.

Este riesgo se mantiene tal como se muestra en la matriz de riesgos, y no se acoge la observación del posible proponente

OBSERVACION 26:

ANEXO TECNICO 1. Teniendo en cuenta el Anexo 1 – Anexo Técnico, numeral 7 Información sobre el personal profesional, se tienen las siguientes observaciones:

• Director: Solicitamos amablemente a la Entidad, acreditar experiencia especifica en construcción y/o ampliación y/o mejoramiento y/o mantenimiento y/o rehabilitación de: vías primarias s y/o pistas de aeródromo o calles de rodaje de aeródromo o plataformas de aeródromo.

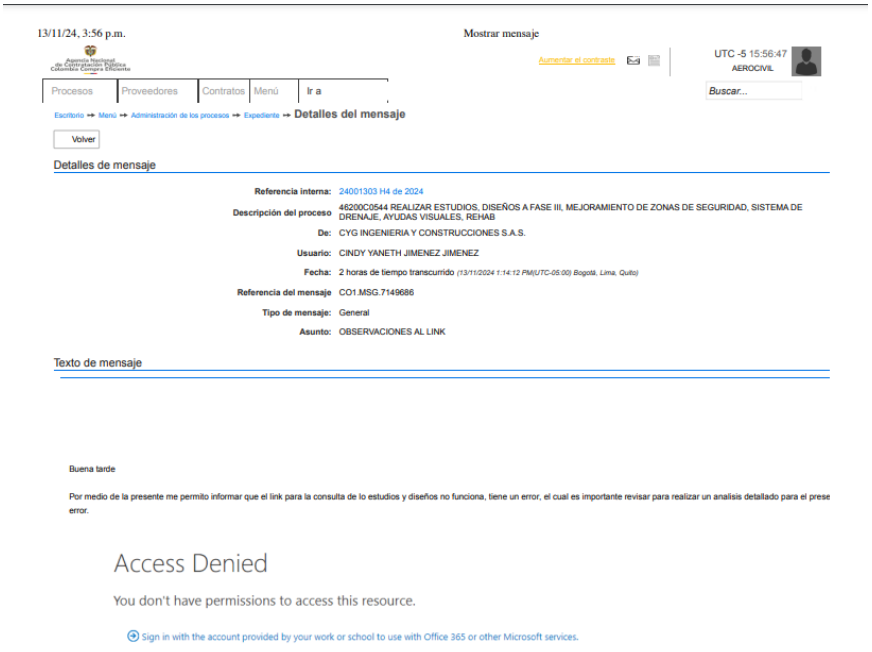
Respuesta:

La Aerocivil aclara que los requisitos de experiencia y formación del personal mínimo requerido se han establecido considerando la complejidad de las actividades a ejecutar en el contrato. En su mayoría, los perfiles solicitados exigen experiencia específica en proyectos de construcción, mejoramiento, rehabilitación, ampliación y mantenimiento de vías primarias, pistas, calles de rodaje y plataformas de aeródromos. Es importante destacar que, en algunos casos, se requiere que la experiencia de los profesionales sea específicamente en el ámbito aeroportuario. Un ejemplo de ello es el Director de Obra, quien debe contar con experiencia en proyectos de construcción, mejoramiento, rehabilitación, ampliación o mantenimiento de pistas, calles de rodaje, plataformas de aeródromo y franja.

Por lo anterior, su observación No procede.

- **OBSERVACION: Realizada por C&G INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES, del 13 de noviembre de 2024**

OBSERVACION 1:



Por medio de la presente me permito informar que el link para la consulta de los estudios y diseños no funciona, tiene un error, el cual es importante revisar para realizar un análisis detallado para el prese error.

Respuesta:

Teniendo en cuenta lo señalado por el observante, la Aerocivil informa que, una vez revisado el enlace de los estudios y diseños, se editaron los permisos correspondientes, para la respectiva revisión de todos los interesados en el proceso.

Cordialmente,



ANDRES FELIPE SANCHEZ RIVERA
Estructurador técnico - Contratista Profesional de Apoyo
DIAA

Revisó:
MARCO ANDRES FAJARDO GUTIERREZ
Coordinador Grupo de Infraestructura Aeroportuaria Norte - Nororiente
DIAA