



Al contestar cite Radicado 2024392020047156 Id: 1540411
Folios: 85 Fecha: 2024-11-15 12:03:15
Anexos: 0
Remitente: DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA Y AYUDAS
AEROPORTUARIAS
Destinatario: GRUPO PROCESOS PRECONTRACTUALES y OTROS

MEMORANDO

Bogotá D.C., 15 de noviembre de 2024

PARA: SANDRA LILIANA GÓMEZ ACERO
DIRECTORA ADMINISTRATIVA

DE: NUBIA QUINTERO HERNÁNDEZ
DIRECTORA DE INFRAESTRUCTURA Y AYUDAS AEROPORTUARIAS

ASUNTO: Respuesta a observaciones al proyecto de pliego de condiciones del proceso No. 24001286 H4 2024 cuyo objeto es: **“REALIZAR LA REHABILITACIÓN Y/O MEJORAMIENTO DE LAS CALLES DE RODAJE KILO Y NOVEMBER, SUS FRANJAS, DRENAJES Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE BOGOTÁ (VF)”**.

Clave: APOY-7.0-12-008
Versión: 05
Fecha: 16/07/2024
Página: 1 de 85

De manera atenta me permito remitir respuestas a las observaciones realizadas al proyecto del pliego de condiciones del proceso del asunto.

1. OBSERVACIONES: ALLEGADAS POR LA VÍAS Y CANALES S.A.S. EL 23 DE OCTUBRE DE 2024

Detalles de mensaje

Referencia interna: 24001286 H4
46200C0589-REALIZAR LA REHABILITACIÓN Y/O
MEJORAMIENTO DE LAS CALLES DE RODAJE KILO
Y NOVEMBER, SUS FRANJAS, DRENAJES Y OBRAS
CO
De: Vías y Canales
Usuario: Guillermo Andrés Galán Echeverri
Fecha: 3 días de tiempo transcurrido (23/10/2024 12:40:06
PM(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)
Referencia del mensaje CO1.MSG.7031609
Tipo de mensaje: Observaciones
Asunto: Observaciones al pliego de condiciones

Anexos	Documento	Nombre del documento
	Observacion al Pliego de Condiciones 2.pdf	Observacion al Pliego de Condiciones 2.pdf Detalle

Texto de mensaje

Observación 1:

“Se procede a exhibir con la presente las observaciones correspondientes al pliego de condiciones del proceso en referencia, así lo siguiente: 1. Aviso precio artificialmente bajo.

Solicitamos amablemente a la entidad se maneje una justificación de precio artificialmente bajo para aquellas propuestas que se encuentren por debajo del 95%, toda vez que siendo conocedores del mercado, es cuestionable que se logre garantizar una estabilidad de proyecto por un término de 5 años cumpliendo con los entandares en relación calidad/precio de las distintas actividades que requiere el proyecto, adicional aquellos oferentes que logren obtener un descuento del 20% generan una significativa alteración en la metodología de selección de adjudicatario”

No. Proceso	Objeto	Presupuesto oficial	Fecha de cierre de proceso	Descuento permitido (Precio Artificialmente bajo)	
23001256 H4 2023	MEJORAMIENTO DE PISTA, PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE, FRANJAS DE SEGURIDAD, CANALES E INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA, INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE AYUDAS VISUALES AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES (VF)	\$ 51.657.686.057,00	15-feb.-24	5%	\$ 49.074.801.754,15
23001184 H4 2023	CONSTRUCCIÓN DE LA BASE SEI Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL AEROPUERTO ALMIRANTE PADILLA DE RIOHACHA (VF)	\$ 10.482.964.365,00	15-feb.-24	5%	\$ 9.958.816.146,75
23001131 H4 2023	MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA LADO AIRE; INCLUYENDO AYUDAS VISUALES DEL AEROPUERTO EL ALCARAVÁN DE YOPAL, CASANARE (VF)	\$ 23.612.973.272,00	23-feb.-24	10%	\$ 21.251.675.944,80
23001230 H4 2023	MEJORAMIENTO DE CANALES, FRANJAS DE SEGURIDAD, AYUDAS VISUALES; Y CONSTRUCCIÓN DE LA PLATAFORMA DE VIRAJE Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DEL AEROPUERTO YARIGUIES, DE BARRANCABERMEJA (VF)	\$ 26.171.158.349,00	23-feb.-24	10%	\$ 23.554.042.514,10
23001165 H4 2023	CONSTRUCCIÓN DE LAS BASES SEI Y OBRAS COMPLEMENTARIAS DE LOS AEROPUERTOS DE VALLEDUPAR Y MOMPOX (POR LOTES: 1 Y 2) VF	\$ 9.971.742.570,00	27-feb.-24	10%	\$ 8.974.568.313,00
		\$ 8.571.118.252,00			\$ 7.714.006.426,80
23001138 H4 2023	MEJORAMIENTO DE LAS FRANJAS DE SEGURIDAD DE PISTA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO (VF)	\$ 9.503.232.781,00	1-mar.-24	10%	\$ 8.552.909.502,90
24001044 H4 2024	CONSTRUIR EL CERRAMIENTO PERIMETRAL DEL AEROPUERTO DE MONTELIBANO - CORDOBA	\$ 1.476.000.000,00	30-ago.-24	5,87%	\$ 1.389.358.800,00

La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL AERONÁUTICA CIVIL ha manejado el porcentaje solicitado como se puede evidenciar en algunos procesos anteriores a la fecha de observación (Ver anexo 1), con lo anterior es viable manejar un margen para los precios artificialmente bajos del 95% del presupuesto oficial equivalente a un valor de \$ 136.404.699.051 COP”.

Respuesta:

La Entidad informa que, la estimación del porcentaje (80%) establecido como propuestas artificialmente bajas se definió de conformidad con los lineamientos de la Guía de Colombia Compra Eficiente. No obstante, teniendo en cuenta las condiciones propias del presente proceso, que se llevará a cabo en el Aeropuerto Internacional El Dorado. Puesto que este aeropuerto presenta a diario y durante todo el año una alta operación, lo cual sumado a su relevancia en el transporte aéreo del país, implica que los trabajos a realizar sean muy especializados y que además se adelanten en condiciones restrictivas, minimizando en todo caso la afectación a la operación.

Así las cosas, se considera que el proyecto es de alta complejidad por lo cual la Entidad ha estimado conveniente ajustar 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.

Esta información al respecto con el porcentaje de la propuesta artificialmente baja quedará ajustada en el Numeral 7.1 PROPUESTA ARTIFICIALMENTE BAJA del Formato 1A – Estudios y Documentos Previos y en el Documento de Aviso de Precios Artificialmente Bajos del proceso.

Por lo anterior, **su solicitud procede parcialmente.**

2. OBSERVACIONES: ALLEGADAS POR ALCA INGENIERÍA el 28 de octubre de 2024.

Detalles de mensaje

Referencia interna: 24001286 H4
46200C0589-REALIZAR LA REHABILITACIÓN Y/O MEJORAMIENTO DE LAS CALLES DE RODAJE KILO Y NOVEMBER, SUS FRANJAS, DRENAJES Y OBRAS CO

Descripción del proceso

De: Alca Ingeniería

Usuario: Carlos Alfonso Morales Rigueros

Fecha: 6 horas de tiempo transcurrido (28/10/2024 4:22:48 PM(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Referencia del mensaje CO1.MSG.7059072

Tipo de mensaje: Observaciones

Asunto: Observaciones al proceso

Anexos	Documento	Nombre del documento	
	Observaciones al proceso.pdf	Observaciones al proceso.pdf	Detalle

Texto de mensaje

Observación 1.

“Muy amablemente le solicitamos a la Entidad indicar cuales son las estampillas e impuestos aplicables al proceso y como es su forma de pago”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, los proponentes son los directos responsables 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 Entidad 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 deducciones que este contrato puede tener:

1. Rete fuente a título de renta del 2%.
2. Retención fuente a título de ICA según el municipio donde se preste el servicio.
3. Retención de IVA del 15%
4. Impuesto de Guerra 5%
5. Estampilla de la Universidad Nacional según el valor del contrato:

TARIFA	DESDE - HASTA (EN UVT)	DESDE - HASTA (EN PESOS)
0,0%	0 - 26	0 - \$1.102.712
0,5%	26 - 52.626	\$1.102.712 Hasta \$2.231'973.912
1%	52.652 - 157.878	\$2.233'076.624 Hasta \$6.695'921.736
2%	MAYORES A 157.904	MAYOR DE \$ 6.697'024.448

Los impuestos se calculan sobre el valor de cada factura antes de IVA, es decir, estos serán pagados por el contratista mediante las actas parciales tramitadas durante la ejecución y hasta el recibo final del contrato.

Observación 2:

“Solicitamos publicar el Desglose de la Administración considerada para el proceso”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, el proponente debe calcular un AIU que contenga todos los costos en los que incurre el contratista de obra 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.

Cuando el proponente exprese el AIU en porcentaje (%) y en pesos, prevalece el valor expresado en porcentaje (%). El porcentaje del A.I.U. que presenten los Proponentes no debe ser superior al porcentaje total del A.I.U. establecido en el Formulario 1– Formulario de Presupuesto Oficial. En consecuencia, el Proponente puede configurar libremente el porcentaje individual de la administración (A), de los imprevistos (I) y de la utilidad (U), siempre que la sumatoria de ellos no exceda el porcentaje total definido por la Entidad en el Formulario 1– Formulario de Presupuesto Oficial.

Los componentes internos de la administración (A) deberán ser presentados por el adjudicatario del presente proceso de contratación en la oportunidad establecida en el numeral 8.1 del pliego de condiciones, por lo tanto, se le comunica que la entidad no está obligada a publicar el desglose del análisis de precios Unitarios.

Como se establece en los Documentos Tipo, es el oferente quien debe calcular su AIU pudiendo establecer de forma libre la distribución de los componentes de AIU sin que se supere el porcentaje total establecido por la Entidad en el Presupuesto Oficial, teniendo en cuenta que se determinó como causal de rechazo en el literal r) del numeral 1.15 CAUSALES DE RECHAZO.

Observación 3:

“Implementación del programa de gerencia de proyectos”.

“A. Opción 1: Profesional con certificado o credencial PMP (Project Management Professional), con mínimo un (1) año de experiencia como Coordinador, Gerente, Líder o Director de Proyectos de obras aeroportuarias.

Solicitamos a la Entidad considere incluir dentro de la experiencia del profesional los proyectos en vías primarias”.

Respuesta:

La Aerocivil aclara que los requisitos de experiencia y formación del personal mínimo requerido se han definido teniendo en cuenta la complejidad de las actividades a realizar en el contrato. Por lo anterior, el perfil del profesional requerido para la implementación del programa de gerencia de proyectos demanda experiencia específica en proyectos de infraestructura aeroportuaria debido a la alta complejidad del proyecto a ejecutar.

Por lo tanto, su observación **no procede**.

Observación 4:

“Aviso de Precios Artificialmente Bajos”.

“Se solicita amablemente a la Entidad sea subido el requisito al 95% del presupuesto oficial por un valor de \$97.696.022.141, con el fin de garantizar el correcto desarrollo del contrato”.

Respuesta:

La Entidad Informa que la estimación del porcentaje (80%) establecido como propuestas artificialmente bajas se definió de conformidad con los lineamientos de la Guía de Colombia Compra Eficiente. No obstante, teniendo en cuenta las condiciones propias del presente proceso, que se llevará a cabo en el Aeropuerto Internacional El Dorado. Puesto que este aeropuerto presenta a diario y durante todo el año una alta operación, lo cual sumado a su relevancia en el transporte aéreo del país, implica que los trabajos a realizar sean muy especializados y que además se adelanten en condiciones restrictivas, minimizando en todo caso la afectación a la operación.

Así las cosas, se considera que el proyecto es de alta complejidad por lo cual la Entidad ha estimado conveniente ajustar 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.

Esta información al respecto con el porcentaje de la propuesta artificialmente baja quedará ajustada en el Numeral 7.1 PROPUESTA ARTIFICIALMENTE BAJA del Formato 1A –

Estudios y Documentos Previos y en el Documento de Aviso de Precios Artificialmente Bajos del proceso.

Por lo anterior, su solicitud **procede parcialmente**.

Observación 5:

“Solicitamos a la Entidad considere incluir en la experiencia específica de todos los profesionales requeridos la ejecución de proyectos en vías primarias”.

Numeral 7. INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL PROFESIONAL:

- Solicitamos a la Entidad considere incluir en la experiencia específica de todos los profesionales requeridos la ejecución de proyectos en vías primarias

Respuesta:

La Aerocivil aclara que los requisitos de experiencia y formación del personal mínimo requerido se han definido teniendo en cuenta la complejidad de las actividades a realizar en el contrato. Por lo anterior, la experiencia específica de cada uno de los profesionales requeridos demanda experiencia específica en proyectos de infraestructura aeroportuaria debido a la alta complejidad del proyecto a ejecutar. Los requisitos de los profesionales se mantienen de acuerdo con lo establecido en el Anexo 1 – Anexo Técnico.

Por lo tanto, su observación **no procede**.

Observación 6:

“Le solicitamos a la Entidad ajustar el porcentaje de dedicación de todos los especialistas al 100% en la etapa de preconstrucción, debido a que se requiere de una dedicación correspondiente para responder en debida forma esta Etapa del contrato en 2 meses, como lo tiene previsto la AEROCIVIL, adicionalmente le solicitamos ajustar la administración de acuerdo con el cambio previsto en la dedicación de los profesionales”.

Respuesta:

La Aerocivil estableció para las etapas del proyecto el personal y dedicaciones mínimas necesarias para la ejecución del proyecto. Si el proponente en su análisis establece que necesita personal adicional o dedicaciones mayores a lo establecido para cada una de las etapas del proyecto, esto deberá establecerlo en el cálculo del AIU que deberá contener todos los costos en los que incurre el contratista para poder desarrollar la administración, los imprevistos y la utilidad o beneficio económico que pretende percibir por la ejecución del contrato.

El porcentaje del A.I.U. que presenten los Proponentes no debe ser superior al porcentaje total del A.I.U. establecido en el Formulario 1– Formulario de Presupuesto Oficial. En consecuencia, el Proponente puede configurar libremente el porcentaje individual de la A, de la I y de la U, siempre que la sumatoria de ellos no exceda el porcentaje total definido por la Entidad en el Formulario 1– Formulario de Presupuesto Oficial. Adicionalmente se recuerda que el proponente adjudicatario deberá cumplir con los plazos establecidos para las diferentes etapas establecidas dentro del proyecto.

Por lo anterior, su solicitud **no procede**.

Observación 7:

“Confirmar que el ingeniero de apoyo es requerido únicamente para la etapa de preconstrucción”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, en el documento Anexo 1 – Anexo Técnico del proceso en el numeral 7. Información sobre el personal profesional, establece el personal requerido para cada una de las etapas del proyecto; estableciendo, para el caso de su observación, que el Ingeniero de apoyo está contemplado para las dos etapas con una dedicación del 100% en cada una.

Por lo anterior, su solicitud **no procede**.

Observación 8:

“Le solicitamos a la Entidad incluir la siguiente equivalencia de experiencia, por 3 años como Ingeniero Residente se convalide 1 año de Director”.

Profesional Ofrecido para el Cargo	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Un (1) Director de Obra Dedicación: 100%	Ingeniero Civil o Ingeniero de transporte y vías con posgrado en gerencia de proyectos. Con Experiencia profesional de mínimo Diez (10) años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional y la fecha de cierre del plazo del presente proceso de selección; con Matrícula profesional vigente.	Experiencia de mínimo SIETE (7) años, en cualquiera de las siguientes opciones o mediante la suma de las dos: 1) Ejercicio profesional en la empresa privada como: Director de proyectos de obra de: construcción y/o ampliación y/o mejoramiento y/o mantenimiento y/o rehabilitación de: pistas de aeródromo o calles de rodaje de aeródromo o plataformas de aeródromo. o 2) Ejercicio profesional en entidades oficiales y/o organismos multilaterales, como funcionario del nivel asesor y/o directivo y/o coordinador y/o profesional y/o contratista de prestación de servicios profesionales, siempre y cuando se haya desempeñado en la dirección y/o coordinación y/o supervisión y/o apoyo a la supervisión y/o estructuración de proyectos de obra o interventoría para la: construcción y/o ampliación y/o mejoramiento y/o mantenimiento y/o rehabilitación de: pistas de aeródromo y/o calles de rodaje y/o plataformas de aeródromo *

Respuesta:

La Entidad informa que de acuerdo con lo establecido por Colombia Compra Eficiente en los Documentos Tipo, Anexo 1- Anexo Técnico CCE-EICP-IDI-01 Licitación, en su literal f del numeral 7 INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL PROFESIONAL, son claras las equivalencias de experiencia general y experiencia específica establecidas para títulos de posgrado, las cuales se presentan a continuación:

f. En la determinación de la experiencia de los profesionales se aplicará la equivalencia, así:

Postgrado con título	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Especialización	Veinticuatro (24) meses	Doce (12) meses
Maestría	Treinta y seis (36) meses	Dieciocho (18) meses
Doctorado	Cuarenta y ocho (48) meses	Veinticuatro (24) meses

Las equivalencias se pueden aplicar en los siguientes eventos:

- Título de posgrado en las diferentes modalidades por experiencia general y viceversa.
- Título de posgrado en las diferentes modalidades por experiencia específica y viceversa.
- No se puede aplicar equivalencia de experiencia general por experiencia específica o viceversa.

Por lo tanto, **su observación no procede.**

Observación 9:

“Se solicita amablemente a la Entidad considere eliminar la no validación de contratos en ejecución, debido a que los contratos de concesión tienen una duración mayor a 20 años”.

Y en los cuales sea posible verificar la siguiente información:

- Objeto del contrato realizado.
- Valor inicial del contrato
- Valor final ejecutado del contrato
- Lugar de ejecución
- Actividades y cantidades ejecutadas
- Fecha de inicio del contrato
- Fecha de terminación del contrato

En todo caso la AEROCIVIL se reserva el derecho de verificar la documentación presentada. No se tendrán en cuenta los contratos en ejecución.

Respuesta:

La Entidad mantiene lo establecido en el numeral 7. Información sobre el personal profesional del Anexo 1 – Anexo Técnico, el cual señala:

“Nota 4: La experiencia del personal mínimo requerido (Experiencia General y Experiencia Específica) deberá estar relacionada y ser expresamente acreditada con los siguientes documentos:

CERTIFICACIÓN EXPEDIDA POR EL CONTRATANTE DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO donde se indique claramente el nombre del profesional, cargo desempeñado, objeto del contrato ejecutado, fecha de iniciación, fecha de terminación, lugar de ejecución.

Además, se deberá anexar por lo menos uno de los documentos relacionados a continuación:

- *Copia del Acta de Liquidación del contrato de Obra.*
- *Copia del Acta de Recibo Final del contrato de Obra*
- *Certificación de la entidad contratante de la Obra.*

Y en los cuales sea posible verificar la siguiente información:

- *Objeto del contrato realizado.*
- *Valor inicial del contrato*
- *Valor final ejecutado del contrato*
- *Lugar de ejecución*
- *Actividades y cantidades ejecutadas*
- *Fecha de inicio del contrato*
- *Fecha de terminación del contrato*

En todo caso la AEROCIVIL se reserva el derecho de verificar la documentación presentada.

No se tendrán en cuenta los contratos en ejecución”.

Por lo anterior, su observación **no procede**.

Observación 10:

“Solicitamos indicar donde se encuentran estos formatos o en su lugar, que sean publicados por favor”.

Nota 5: El CONTRATISTA deberá presentar los soportes correspondientes que acrediten la formación académica y experiencia de los profesionales exigidos.
El profesional se evaluará a partir de los documentos soporte de los siguientes formatos establecidos por la AEROCIVIL:

- Formato - Experiencia Técnica del profesional
- Formato - Hoja de vida
- Formato - Estudios.

Respuesta:

La Entidad aclara, que la evaluación de los profesionales mínimos requeridos para la ejecución del contrato de obra, información establecida en el numeral 7. Información sobre el personal profesional del Anexo 1 – Anexo Técnico, se realizará únicamente al proponente adjudicatario una vez se firme el acta de inicio del contrato derivado del presente proceso.

Los requerimientos descritos en dicho formato técnico son los mínimos exigidos por la Entidad, de obligatorio cumplimiento y se constituirán en obligaciones para el contratista. Con la presentación y firma del Formato No. 1 Carta de Presentación de la Oferta, se entiende que el proponente conoce y acepta todos los requisitos allí establecidos. En tal sentido, no será necesario aportar el anexo 1 – Anexo técnico y Documento Complementario de Especificaciones Técnicas y en consecuencia no será objeto de verificación del comité evaluador.

Adicionalmente, se informa que a la fecha no se cuenta con formato de evaluación de personal, establecido por sistema de gestión (Isolution). Por lo tanto, el proponente adjudicatario del presente proceso deberá presentar a la interventoría adjudicataria la documentación requerida que permita validar la hoja de vida, estudios y experiencia para cada uno de los profesionales requeridos para la ejecución del contrato. No obstante, al inicio de la ejecución del contrato se deberá validar si la Entidad ya cuenta con el formato de hoja de vida para revisión, verificación y aprobación de personal de contratista de obra por parte de la interventoría.

Por lo tanto, para la etapa de apertura del proceso de selección, en el documento Anexo 1. Anexo Técnico se ajustará la información respectiva.

Observación 11:

“Se solicita amablemente a la Entidad considere eliminar este requisito, debido a que la experiencia adquirida no tiene caducidad”.

Nota 8: La experiencia a acreditar de los profesionales integrantes del equipo mínimo de profesionales deberá ser mediante contratos ejecutados dentro de los últimos QUINCE (15) años contados retroactivamente desde la fecha de cierre del presente proceso.

Respuesta:

La Entidad informa que, una vez analizada su observación se considera necesario realizar la eliminación de la Nota 8 del numeral 7 del Anexo 1 – Anexo Técnico, lo cual se verá reflejado en los documentos definitivos del proceso.

Por lo anterior, su observación **procede**.

Observación 12:

“b. Maquinaria mínima del proyecto.

Indicar si dentro del aeropuerto habrá espacio para el almacenamiento de los equipos mínimos”.

Respuesta:

La Entidad informa que, dentro de las instalaciones del Aeropuerto El Dorado, se dispone de un espacio destinado para el almacenamiento de equipos mínimos utilizado por los contratistas. En este sentido, la Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias

(DIAA) se encargará de coordinar con aquellos contratistas que estén actualmente ejecutando contratos de intervención de infraestructura lado aire en el aeropuerto, con el fin de gestionar la entrega del espacio correspondiente.

Así las cosas, en el literal (a) Maquinaria mínima del proyecto del Anexo 1 – Anexo técnico, se incluirá los párrafos correspondientes al espacio para el almacenamiento de los equipos mínimos, zona para almacenamiento de materiales y el espacio previsto para la oficina del contratista.

Observación 13:

“b. Maquinaria mínima del proyecto.

Indicar si dentro del aeropuerto se dispondrá una zona para almacenamiento de materiales.

Respuesta:

La Entidad informa que, dentro de las instalaciones del Aeropuerto El Dorado, se dispone de un espacio destinado para el acopio de materiales, herramientas y equipos utilizado por los contratistas. En este sentido, la Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias (DIAA) se encargará de coordinar con aquellos contratistas que estén actualmente ejecutando contratos de intervención de infraestructura lado aire en el aeropuerto, con el fin de gestionar la entrega del espacio correspondiente.

Así las cosas, en el literal (a) Maquinaria mínima del proyecto del Anexo 1 – Anexo técnico, se incluirá los párrafos correspondientes al espacio para el almacenamiento de los equipos mínimos, zona para almacenamiento de materiales y el espacio previsto para la oficina del contratista.

Observación 14:

“b. Maquinaria mínima del proyecto.

Indicar cual será el espacio provisto para la oficina del contratista.”

Respuesta:

La Entidad informa que, dentro de las instalaciones del Aeropuerto El Dorado se cuenta con un área denominada campamento, en la cual el contratista puede instalar sus oficinas. En este sentido, la Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias (DIAA) se encargará de coordinar con aquellos contratistas que estén actualmente ejecutando contratos de intervención de infraestructura lado aire en el aeropuerto, con el fin de gestionar la entrega del espacio correspondiente.

Estos espacios se podrán utilizar como oficinas administrativas por todos los futuros contratista de obra, mantenimiento e interventorías, espacios que deben ser devueltas a la Entidad por los contratistas en iguales o mejores condiciones que sean entregados, también se informa que estas instalaciones cuentan con los servicios de acueducto y alcantarillado,

energía y aseo, los cuales deben ser asumidos de manera proporcional por los contratistas que hagan uso de los mismos durante su permanencia, inclusive hasta dejar a paz y salvo estos costos con las empresas de servicios públicos respectivamente.

Así las cosas, en el literal (a) Maquinaria mínima del proyecto del Anexo 1 – Anexo técnico, se incluirá los párrafos correspondientes al espacio para el almacenamiento de los equipos mínimos, zona para almacenamiento de materiales y el espacio previsto para la oficina del contratista.

Observación 15:

“Solicitamos eliminar estos equipos, ya que estos corresponden a herramienta menor”.

El equipo mínimo requerido es el siguiente:

Aspersor manual, Canguro, Compresor (barrido y soplado), Derretidora de asfalto, Hidrolavadora, Motosierra, Iluminación

Respuesta:

La Entidad informa que los requerimientos de maquinaria mínima del proyecto se encuentran conforme a las necesidades del proyecto.

Por lo anterior, su observación **no procede** y se mantiene lo publicado en documento Anexo 1 – Anexo Técnico.

Observación 16:

¿Solicitamos a la Entidad nos informe que permisos y licencias se requieren para la ejecución del contrato y en que etapa se encuentra cada uno de ellos?

Respuesta:

La Entidad informa que, los permisos a los que el adjudicatario está sometido son los relacionados con los de ingresos del personal, vehículos y equipos para el desarrollo del contrato, que se deberán tramitar ante la concesión del Aeropuerto (OPAIN) por medio de la Dirección de Concesión Aeroportuaria de la Entidad, previa la recopilación de los documentos requeridos. Estos permisos se deben gestionar por el contratista al inicio de la ejecución del contrato.

Adicionalmente, se recuerda que el proponente adjudicatario deberá cumplir con lo establecido en el “concepto técnico ambiental” emitido para el presente proceso con relación a la gestión de licencias, aprobaciones, permisos o autorizaciones desde el componente ambiental, dicho concepto técnico ambiental se encuentra publicado dentro los documentos del proceso.

De lo anterior se desprende la aprobación de las fichas ambientales que el futuro contratista debe tener en cuenta en el desarrollo de las actividades de mantenimiento y operación del aeropuerto El Dorado en las áreas a cargo de la Aerocivil. En la actualidad el Aeropuerto cuenta con un Plan de Manejo Ambiental (PMA) el cual deberá ser solicitado por el supervisor o quien haga sus veces de la Dirección de infraestructura y Ayudas Aeroportuarias para que sea entregado a la interventoría del proyecto y al contratista.”

Así las cosas, la información de permisos, licencias y autorizaciones se verán reflejadas en el numeral 12. **PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES**, del Anexo 1- Anexo técnico.

Observación 17:

“Solicitamos a la Entidad publicar los documentos: - Requisitos de cumplimiento para contratistas - Sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo de la Entidad - Requerimientos técnicos – Cartografía V 1.0”.

- Requisitos de cumplimiento para contratistas - sistema de gestión de la seguridad y salud en el trabajo de la Entidad.
- Documento complementario del Anexo 1 Especificaciones técnicas.
- Requerimientos técnicos – Cartografía V 1.0

Respuesta:

La Entidad aclara que, por error de transcripción se indicó el documento: *“Requisitos de cumplimiento para contratistas – sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo de la Entidad.”*

Por lo anterior, se aclara que teniendo en cuenta que las obras se ejecutarán en las áreas lado aire del Aeropuerto El Dorado, el proponente adjudicatario para la ejecución de las obras deberá cumplir con los lineamientos establecidos por OPAIN S.A. concesionario del lado tierra del Aeropuerto El Dorado en su sistema de gestión de Seguridad y Salud en el trabajo – SST.

Por tanto, el proponente adjudicatario una vez se firme el acta de inicio del contrato derivado del presente proceso con la gestión de la Entidad deberá ponerse en contacto con OPAIN S.A. para cumplir con los requisitos de su sistema de gestión de Seguridad y Salud en el trabajo – SST para el ingreso del personal.

En relación con el documento: Requerimientos técnicos – Cartografía V 1.0., para la etapa de apertura del proceso de selección, se publicará dicho documento.

A su vez, para la etapa de apertura del proceso de selección, en el documento Anexo 1 – Anexo Técnico se ajustará el listado de documentos técnicos adicionales.

Por lo anterior, su observación **procede, se ajusta el numeral 14- documentos técnicos adicionales del Anexo 1 – Anexo Técnico.**

Observación 18:

“Solicitamos a la Entidad nos informe como tiene previsto que será reconocido al contratista, si producto de estos diseños se requiere un mayor plazo y permanencia en obra no imputable al contratista”.

Respuesta:

La Entidad informa que, el plazo de ejecución del contrato se establece en el formato de Estudios y documentos previos en el numeral 8.1. Plazo de ejecución del contrato. En donde se indica entre otros lo siguiente:

“Los productos la etapa de preconstrucción deberán ser revisados y aprobados por parte de la interventoría y se deberá realizar la entrega de todos los productos desarrollados a la Entidad en los tiempos establecidos para esta etapa”.

“El plazo de la etapa de construcción no podrá ampliarse por cuenta de un mayor tiempo o demora del contratista en la fase de preconstrucción, sin embargo, si el cumplimiento de todos los requisitos asociados a la fase de preconstrucción se da en un plazo menor al estipulado por la Aerocivil podrá iniciarse la etapa de construcción con antelación. En el caso de encontrarse por parte del contratista con aval de la interventoría la necesidad de un plazo para la etapa de construcción mayor a los diecisiete (18) meses será el contratista quien asuma todos los costos que deriven de esta situación, incluyendo los pertenecientes a la interventoría que se deberá mantener en las mismas calidades y dedicaciones previstas por la Aerocivil”.

Es claro que el contratista deberá cumplir con el plazo de ejecución establecido, no se contemplan ajustes a los plazos y no habrá pago adicional alguno por mayor plazo o permanencia para la ejecución de la obra.

Observación 19:

“Hasta cuando está vigente la póliza de estos contratos de consultoría?”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, una vez revisadas las actas de aprobación de garantías de los contratos precedentes se informa lo siguiente:

- El contrato 18001566 H4 2018 cuyo objeto fue: “Mantenimiento de las calles de rodaje de la pista sur (incluye las calles transversales) del Aeropuerto El Dorado”, presenta garantía de estabilidad de la obra con vigencia hasta el 28 de diciembre de 2025.
- El contrato No. 18000908 2018 cuyo objeto fue: “Estudios y diseños para la construcción y/o mantenimiento del sistema de drenaje del aeropuerto internacional El Dorado”, presenta garantía de calidad del servicio con vigencia hasta el 12 de diciembre de 2024.

La Entidad aclara que este no es un contrato de consultoría si no un contrato de obra; sin embargo, el proponente adjudicatario deberá realizar los productos de: ajuste y/o complementación y/o actualización y la apropiación de los estudios y diseños de la evaluación técnica realizada dentro del contrato de obra No. 18001566 H4 2018 y de los estudios y diseños elaborados dentro del contrato de obra No. 18000908 H3 2018, en un término de dos (02) meses.

Observación 20:

“Se podrán adelantar mesas técnicas en caso de que se requieran con estos consultores y la Aerocivil?”

Respuesta:

La Entidad aclara que, en caso de requerirse por parte del contratista de obra previa revisión y aprobación de la solicitud por parte de la interventoría, la Entidad gestionará mesas técnicas con los consultores que elaboraron los estudios y diseños, si no es posible realizar las mesas de trabajo con los consultores, esto no podrá ser utilizado como excusa por parte del contratista de obra para no cumplir con los plazos establecidos para la ejecución del contrato.

Observación 21:

“Se solicita amablemente a la Entidad considere ajustar el valor del último pago al Contratista a un valor del 5% a liquidación?”

Parágrafo: La Entidad realizará al Contratista el último pago, cuyo valor no podrá ser inferior al diez por ciento (10%) del valor total del contrato, el cual se hará en la liquidación, acompañados de la prórroga de la garantía única debidamente aprobada por la Entidad y el Manual de Mantenimiento.

Respuesta:

La Entidad informa que, la forma de pago del proyecto se encuentra conforme a lo establecido por la Entidad para este tipo de proyectos.

Por lo anterior, su observación **no procede** y se mantiene lo publicado en formato Estudios y documentos previos.

Observación 22:

“Solicitamos indicar si existe algún ítem del presupuesto al que no serán aplicables la fórmula de reajuste”.

Respuesta:

La Entidad informa que, los ítems 5.1 y 5.2 del capítulo 5. Evaluación Técnica y el ítem 6.1 del capítulo 6. Fondo de compensaciones, son los ítems que no están sometidos a la fórmula de reajuste de precios del proceso.

Observación 23:

“Solicitamos a la Entidad considere permitir que el anticipo sea amortizado en su totalidad cuando se lleve un avance financiero de por lo menos el 80%, al respecto la Entidad se está amparando por una póliza por el valor total del Anticipo, que tiene una vigencia hasta la liquidación del contrato”.

Numeral 8.3.1 ANTICIPO

AMORTIZACION DEL ANTICIPO:

El anticipo será amortizado mediante deducciones de las actas parciales de obra aprobadas por la INTERVENTORIA. La cuota de amortización se determinará aplicando la deducción del porcentaje del anticipo a cada cuenta que será mínimo del 30%. Se deberá controlar que el anticipo este amortizado en su totalidad máximo cuando el contrato tenga un avance financiero del 60%. El CONTRATISTA podrá pagar mayores valores de anticipo si lo considera conveniente.

Respuesta:

La Entidad informa que una vez analizada su observación se realizarán los ajustes pertinentes en el Formato 1A – Estudios Previos, en la CLÁUSULA 6. ANTICIPO Y/O PAGO ANTICIPADO, del anexo 5 Minuta del contrato y demás documentos estableciendo que el anticipo será amortizado en su totalidad cuando el proyecto lleve un avance financiero del 80%.

Por lo anterior, **su observación procede.**

Observación 24:

“Adicionalmente, solicitamos permitir amortizar un porcentaje variable y no del 30% fijo por actas”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, el porcentaje de amortización mínimo establecido (30%) es proporcional al valor que será entregado por concepto de anticipo con respecto al valor total del presupuesto oficial, sin perjuicio de amortizar un mayor porcentaje para cada acta parcial de obra.

Por lo tanto, **su solicitud no procede.**

Observación 25:

“Se solicita incluir lo siguiente: El contratista demostrará ante el interventor la gestión realizada y de no encontrar personal que cumpla dicha condición, podrá contratar sin perjuicio de no cumplir el 5%”.

Numeral 8.4 FOMENTO A LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO – ARTICULO 2.2.1.2.4.2.16 DEL DECRETO 1082 DE 2015

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 2.2.1.2.4.2.16 del decreto 1082 de 2015, el contratista destinará para el cumplimiento del contrato la provisión de mínimo el 5% de bienes o servicios por parte de población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional, garantizando las condiciones de calidad, sin perjuicio de los Acuerdos Comerciales vigentes.

- Se solicita incluir lo siguiente : El contratista demostrará ante el interventor la gestión realizada y de no encontrar personal que cumpla dicha condición, podrá contratar sin perjuicio de no cumplir el 5%.

Respuesta:

La Entidad aclara que, lo indicado en numeral 8.4 FOMENTO A LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO – ARTÍCULO 2.2.1.2.4.2.16 DEL DECRETO 1082 DE 2015 indicado en el formato de Estudios y documentos previos del proceso, está relacionado con el pliego tipo de Colombia Compra Eficiente, descrito específicamente con el numeral 2 de la CLÁUSULA 9. OBLIGACIONES GENERALES DEL CONTRATISTA del Anexo 5- Minuta del Contrato del pliego tipo, mencionando lo siguiente:

“(…) la Entidad Estatal incluirá la siguiente obligación]. Destinar a la ejecución del contrato, en un porcentaje del [la Entidad establecerá el porcentaje mínimo dentro del rango de cinco por ciento (5 %) al diez por ciento (10%) sin perjuicio de que el contratista incorpore un porcentaje superior al definido por la Entidad], la provisión de bienes o servicios por parte de alguno o algunos de los siguientes sujetos de especial protección constitucional: población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación, víctimas de conflicto armado interno, mujeres cabeza de hogar, adultos mayores, personas en condición de discapacidad, así como la población de las comunidades indígena, negra, afrocolombiana, raizal, palanquera, Rrom o gitana, entre otros sujetos identificados por la Ley o la jurisprudencia de esta manera. (...)”

Al respecto, es pertinente mencionar que el artículo 2.2.1.2.4.2.16. del Decreto 1082 de 2015 establece un espectro amplio para la inclusión de sujetos de especial protección constitucional en el cumplimiento del objeto contractual, en la medida que habla de la provisión de bienes y servicios sin realizar limitaciones en cuanto a temáticas, sectores, actividades u otros factores. El “formato de Estudios y documentos previos” tampoco realiza limitaciones para la inclusión de sujetos de especial protección constitucional.

Por lo anterior y en cumplimiento con lo descrito en la normatividad establecida, no es pertinente incorporar la nota propuesta en la observación.

Por lo tanto, **su observación no procede.**

Observación 26:

“Incluir en la vigencia final “o hasta la amortización del anticipo” como aparece en el pliego de condiciones, imagen a continuación”.

Numeral 9.2 ANÁLISIS DE LOS RIESGOS AMPARADOS EN GARANTÍAS

AMPAROS O PÓLIZAS A SOLICITAR	RIESGO QUE PROTEGE	CUANTÍA DE COBERTURA	VIGENCIA INICIAL	VIGENCIA FINAL
Buen manejo y correcta inversión del anticipo.	Pérdida de los recursos girados a título de anticipo, por su incorrecta inversión o manejo.	Cien por ciento (100%) del monto que el contratista reciba a título de anticipo, en dinero o en especie, para la ejecución del contrato.	A partir de la fecha de suscripción del contrato	Hasta la fecha de terminación del contrato y cuatro (4) meses más, en todo caso hasta la liquidación del contrato.

- Incluir en la vigencia final “o hasta la amortización del anticipo” como aparece en el pliego de condiciones, imagen a continuación

Condición				
AMPAROS O PÓLIZAS A SOLICITAR	RIESGO QUE PROTEGE	CUANTÍA DE COBERTURA	VIGENCIA INICIAL	VIGENCIA FINAL
Buen manejo y correcta inversión del anticipo.	Pérdida de los recursos girados a título de anticipo, por su incorrecta inversión o manejo.	Cien por ciento (100%) del monto que el contratista reciba a título de anticipo, en dinero o en especie, para la ejecución del contrato.	A partir de la fecha de suscripción del contrato	Hasta la fecha de terminación del contrato y cuatro (4) meses más. En todo caso, Hasta la liquidación del contrato o hasta la amortización del anticipo.

Respuesta:

La Entidad informa que, una vez analizada su observación y de acuerdo con lo establecido en el Artículo 2.2.1.2.3.1.10. del Decreto 1082 de 2015, se realizará el ajuste del numeral 9.2 ANÁLISIS DE LOS RIESGOS AMPARADOS EN GARANTÍAS, del formato de estudios y documentos previos del proceso.

Por lo anterior, **su observación procede**

Observación 27:

“Como estructura la entidad el presupuesto del proceso y a partir de qué año indexó los precios?”.

Respuesta:

La Entidad reitera lo establecido en el numeral 6.4 ESTUDIO DE MERCADO Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO del formato de estudios y documentos previos, el cual señala:

“(…) se procedió a realizar un análisis con datos de procesos históricos adelantados por la entidad para la contratación del tipo de actividades que son objeto del presente proceso de contratación. Se procedió con la consulta de precios históricos en las bases de datos de la Aerocivil, para ello se tomaron como referencia los precios de actividades establecidos dentro de contratos de infraestructura lado aire adjudicados por la entidad, los cuales fueron indexados, con el fin de establecer los precios de las actividades del proyecto, encontrando el precio real que se ajusta a las condiciones de la ejecución contractual. Definidos los precios para cada una de las actividades a ejecutar dentro del presente proceso, y con las cantidades de obra establecidas previamente para la rehabilitación y/o mejoramiento de la infraestructura del lado aire asociada al proyecto y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal asignada, se establece el presupuesto oficial de la entidad, para realizar el proceso de selección cuyo alcance será: “Realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje Kilo y November, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá”.

El valor estimado para los dos ítems de evaluación técnica se determinó a partir del presupuesto destinado a la revisión, verificación, ajuste y/o actualización y/o complementación y apropiación de ítems de estudios y diseños de los procesos históricos consultados. Los valores para la apropiación de estudios y diseños se actualizaron de acuerdo con los índices del DANE ICOCIV e ICCP. Las actividades que se ejecuten bajo estos ítems deben justificarse ante la Interventoría respaldada por un Análisis de Precios Unitarios con la respectiva documentación que se contempla en el Manual de Contratación de la Aerocivil, donde indique la descripción de la actividad, materiales, equipos, transporte y personal necesario para la correcta realización de las actividades. Dichas actividades deberán contar con la aprobación de la Interventoría y deben ser revisadas por el Supervisor. El valor estimado para estas actividades de no podrá ser superado.

Los valores tomados como referencia fueron indexados al valor presente de acuerdo con los índices del DANE ICCP 2020 e ICOCIV 2024. Los valores unitarios presentados en el presupuesto oficial corresponden al costo directo más (A) Administración, (I) Imprevistos y (U) utilidad.

En cuanto al valor de los (I) Imprevistos, estos serán los que estén debidamente justificados por el contratista, revisados y avalados por la Interventoría de acuerdo a la normatividad vigente de la Aerocivil y Colombia Compra Eficiente, si en dado caso el contrato no posee ningún imprevisto, este porcentaje en dinero deberá devolverse a la Aerocivil, si por el contrario los imprevistos superan el valor estipulado, el contratista deberá atenerse a los requisitos fijados por la jurisprudencia respecto a la teoría de la imprevisión, lo anterior, de conformidad con Manual de Contratación, Ley 80 de 1993 y toda la normativa vigente acorde a este aparatado.

Se aclara que las cantidades presentadas en el presupuesto oficial son de referencia y no constituye situación de reclamación por parte del contratista, ni modifican en algún momento el criterio y valoración que el contratista de obra comunique a la Entidad en su propuesta de intervención. Los contratos consultados fueron los siguientes:

→ Contrato No. 18000908 de 2018 ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCIÓN

Y/O MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE DRENAJE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO.

- Contrato 18001566 H4 de 2018 MANTENIMIENTO DE LAS CALLES DE RODAJE DE LA PISTA SUR (INCLUYE LAS CALLES TRANSVERSALES) DEL AEROPUERTO EL DORADO.
- Contrato No. 19000609 H4 de 2019 REALIZAR EL MANTENIMIENTO DE LAS PISTAS, CALLES DE RODAJE, ZONAS DE SEGURIDAD, ROCERIA Y CANALES DEL AEROPUERTO ELDORADO, BOGOTA D.C.
- Contrato 19001290 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PISTA SUR Y EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, BOGOTÁ D.C.
- Contrato No. 19001315 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PISTA, OBRAS DE DRENAJE Y MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE Y LADO TIERRA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO.
- Contrato No. 19001319 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA CALLE DE SALIDA RÁPIDA Y DE LA PLATAFORMA DEL SEI Y EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE Y LADO TIERRA DEL AEROPUERTO FLAMINIO SUAREZ DE GUAYMARAL.
- Contrato No. 200001182 H4 de 2023 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PLATAFORMA, ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE VIA INTERNA, MANTENIMIENTO LADO TIERRA Y LADO AIRE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE SAN ANDRÉS Y AEROPUERTO DE PROVIDENCIA.
- Contrato 20001188 H4 de 2020 TERMINACIÓN DE LA CALLE DE RODAJE LIMA, CONSTRUCCIÓN DEL BOX CULVERT (PASO A DESNIVEL) Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, BOGOTA D.C.
- Contrato No. 22001132 H4 de 2022 REALIZAR EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA LADO AIRE Y LADO TIERRA A CARGO DE LA AEROCIVIL EN EL AEROPUERTO EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ.
- Contrato No. 22001378 H4 de 2022 REALIZAR EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA LADO AIRE Y LADO TIERRA A CARGO DE LA AEROCIVIL EN EL AEROPUERTO EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ.
- Contrato No. 23001258 H4 de 2023 MEJORAMIENTO DE PISTA, PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE, FRANJAS DE SEGURIDAD, CANALES E INFRAESTRUCTURA

COMPLEMENTARIA, INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE AYUDAS VISUALES AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES (VF).

(...).

Observación 28:

“Indicar cuales ítems son no modificables”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, los ítems y valores dentro del Formulario 1 – Formulario de Presupuesto Oficial, que no son objeto de modificación, son los relacionados con los ítems 5.1 y 5.2 del capítulo 5. Evaluación Técnica y el ítem 6.1 del capítulo 6. Fondo de compensaciones, estos valores son fijos dentro del presupuesto sin lugar a modificación.

Observación 29:

“Ajustar a “siguientes a la aprobación de las hojas de vida del personal”.

Numeral 2. OBLIGACIONES GENERALES DEL CONTRATISTA

2.18 El contratista presentará el plan de calidad específica para el proyecto, elaborado conforme a las normas NTC ISO 9001:2015 y NTC ISO 10005:2018 en los diez (10) hábiles siguientes a la suscripción del contrato.

Respuesta:

La Entidad informa que, dicha obligación general del contratista, establecida para el proyecto se encuentra conforme a las necesidades del proyecto.

Por lo anterior, **su observación no procede** y se mantiene lo publicado en el Documento complementario especificaciones técnicas del Anexo 1 – Anexo Técnico.

Observación 30:

“Indicar que espacio disponible dentro del aeropuerto tendrá el contratista para cumplir dicha necesidad”.

Numeral 4. OBLIGACIONES ESPECIALES DEL CONTRATISTA.

4.6 Durante la ejecución del contrato, se requiere por parte del Contratista, mantener un inventario de como mínimo 1.0 m3 (su equivalente en peso - compactado) de mezcla densa en frío lista para instalación o SIMILAR disponible en su campamento para la atención inmediata de cualquier emergencia. El contratista será responsable de su adecuada conservación y ser reemplazado si el plazo que garantice la calidad de este se excede según lo indicado en la Normatividad vigente.

- Indicar que espacio disponible dentro del aeropuerto tendrá el contratista para cumplir dicha necesidad

Respuesta:

La Entidad informa que, dentro de las instalaciones del Aeropuerto El Dorado, se dispone de un espacio destinado para el acopio de materiales, herramientas y equipos utilizados por los contratistas. En este sentido, la Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias (DIAA) se encargará de coordinar con aquellos contratistas que estén actualmente ejecutando contratos de intervención de infraestructura lado aire en el aeropuerto, con el fin de gestionar la entrega del espacio correspondiente.

Así las cosas, en el literal (a) Maquinaria mínima del proyecto del Anexo 1 – Anexo técnico, se incluirá los párrafos correspondientes al espacio para el almacenamiento de los equipos mínimos, zona para almacenamiento de materiales y el espacio previsto para la oficina del contratista.

Observación 31:

“Solicitamos a la Entidad considere ajustar a 5 días hábiles este plazo”.

Numeral 5.2. PRESENTACIÓN DE INFORMES Y ACTAS POR PARTE DEL CONTRATISTA

1. El Contratista de obra deberá responder en un término no superior a DOS (2) DÍAS CALENDARIO al interventor y/o supervisor del contrato, los requerimientos relacionados con el desarrollo del contrato, so pena de iniciar los procesos administrativos pertinentes.

Respuesta:

La Entidad informa que una vez analizada su observación se procederá a realizar el ajuste en el subnumeral 1 del NUMERAL 5.2. PRESENTACIÓN DE INFORMES Y ACTAS POR PARTE DEL CONTRATISTA, del Documento complementario especificaciones técnicas del Anexo 1 – Anexo Técnico.

Por lo tanto, **su observación procede parcialmente.**

Observación 32:

“Solicitamos a la Entidad considere ajustar a 5 días hábiles este plazo”.

2. En caso de requerir respuestas a derechos de petición, reclamaciones, tutelas y demás solicitudes que necesiten de atención y respuesta inmediata, el contratista de obra tendrá máximo un (1) día para presentar la información pertinente.

- Solicitamos a la Entidad considere ajustar a 5 días hábiles este plazo

Respuesta:

La Entidad informa que una vez analizada su observación se procederá a realizar el ajuste en el subnumeral 2 del NUMERAL 5.2. PRESENTACIÓN DE INFORMES Y ACTAS POR PARTE DEL CONTRATISTA del Documento complementario especificaciones técnicas del Anexo 1 – Anexo Técnico.

Por lo tanto, **su observación procede parcialmente.**

Observación 33:

*“Riesgo No.3 Restricción de la libre competencia, transparencia y equidad.
Riesgo No. 4 Colusión en el proceso.*

Al respecto de los riesgos enunciados se solicita que la entidad reevalúe como está garantizando la aplicación de los pliegos tipo de Agencia Nacional de Contratación Pública, porque al solicitar únicamente la justificación de ofertas por debajo del 80% del presupuesto oficial, permite un alto riesgo de calidad y estabilidad, por tal motivo solicitamos el requerimiento sea solicitado a partir de ofertas al 95% del presupuesto oficial”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, de acuerdo con lo manifestado por la Oficina de Gestión de Proyectos – OGP, se informa:

“La estimación del porcentaje (80%) establecido como propuestas artificialmente bajas se definió de conformidad con los lineamientos de la Guía de Colombia Compra Eficiente. No obstante, teniendo en cuenta las condiciones propias del presente proceso, que se llevará a cabo en el Aeropuerto Internacional El Dorado. Puesto que este aeropuerto presenta a diario y durante todo el año una alta operación, lo cual sumado a su relevancia en el transporte aéreo del país, implica que los trabajos a realizar sean muy especializados y de rápida atención y que además se adelanten en condiciones restrictivas, minimizando en todo caso la afectación a la operación.

Así las cosas, se considera que el proyecto es de alta complejidad por lo cual la Entidad ha estimado conveniente ajustar 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.

Esta información al respecto con el porcentaje de la propuesta artificialmente baja quedará ajustada en el Numeral 7.1 PROPUESTA ARTIFICIALMENTE BAJA del Formato 1A – Estudios y Documentos Previos y se ajustará en el Documento de Aviso de Precios Artificialmente Bajos del proceso”.

Por lo tanto, **su solicitud procede parcialmente.**

Observación 34:

“Riesgo No. 13 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.

Se solicita sea compartido, al respecto la entidad está en mejor capacidad de asumir los compromisos con la sociedad y el contratista en capacidad de cumplirlos siempre y cuando la entidad se los reconozca o pague”.

Respuesta:

La Entidad aclara 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 Entidad no estaría en la posibilidad de administrarlo y mitigarlo, pero sí de colaborar con la gestión necesaria con entidades del Estado, tanto así que dicho CONPES 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.)”.*

Por lo tanto, la Entidad reitera que además de lo anteriormente mencionado, el siguiente tratamiento o control establecido dentro de la matriz de riesgos para el proceso, 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 lo tanto, **su observación no procede.**

Observación 35:

“Riesgo No. 31 Inundación del lado aire; accidentes y/o incidentes en el área de movimiento o maniobra del aeropuerto.

Se solicita sea compartido, al respecto producto de fenómenos naturales extremos para llegar a una inundación, no puede ser previsto por el contratista”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, de acuerdo con lo manifestado por la Oficina de Gestión de Proyectos – OGP, se informa:

“De acuerdo con la definición de los "Riesgos de la Naturaleza" prevista en el CONPES 3714 de 2011, se tiene indica lo siguiente:

"Riesgos de la Naturaleza: Son los eventos causados por la naturaleza sin la intervención o voluntad del hombre, qué aunque pueden ser previsibles por su frecuencia o diagnóstico están fuera del control de las partes. Para la determinación de su existencia y/o previsibilidad, se podrá acudir a las autoridades públicas o entidades competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (INSTITUTO AGUSTIN CODAZZI, INGEOMINAS, IDEAM, etc).

Para el ejercicio de tipificación, éstos se refieren a los hechos de la naturaleza que puedan tener un impacto sobre la ejecución del contrato, por ejemplo los temblores, inundaciones, lluvias, sequias, entre otros, siempre y cuando los mismos puedan preverse”.

Acorde con la definición anterior, las condiciones climáticas son previsibles en función de pronósticos que permiten la adopción de medidas para adelantar los trabajos, por lo anterior, es responsabilidad del contratista, mitigar las afectaciones que se puedan presentar como causa de las condiciones climáticas en el desarrollo del contrato”.

Por lo tanto, **su observación no procede.**

**3. OBSERVACIONES: ALLEGADA POR AMBIENTAL Y CONSTRUCCIONES
S.A.S., el 31 de octubre de 2024**

Detalles de mensaje

Referencia interna: 24001286 H4
46200C0589-REALIZAR LA REHABILITACIÓN Y/O MEJORAMIENTO DE LAS CALLES DE RODAJE KILO Y NOVEMBER, SUS FRANJAS, DRENAJES Y OBRAS CO

Descripción del proceso

De: AMBIENTAL Y CONSTRUCCIONES SAS

Usuario: AMBIENTAL Y CONSTRUCCIONES SAS A&C COLOMBIA SAS

Fecha: 3 horas de tiempo transcurrido (31/10/2024 10:44:56 AM(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Referencia del mensaje CO1.MSG.7081161

Tipo de mensaje: Observaciones

Asunto: Observaciones al pliego de condiciones

Anexos	Documento	Nombre del documento	
	Observaciones El Dorado.pdf	Observaciones El Dorado.pdf	Detalle

Texto de mensaje

Cordial saludo,

En nuestra calidad de posibles oferentes y una vez revisados los pliegos de condiciones y sus respectivos anexos, nos permitimos realizar las siguientes observaciones.

Observación 1:

“En los estudios previos la entidad indica que realizará el reajuste de precios del presupuesto oficial para las futuras vigencias, con corte al mes de la fecha de adjudicación. Solicitamos aclarar en qué mes se realizaría el primer reajuste de precios”.

Respuesta:

La Entidad informa que, de acuerdo con el Formato de Estudios y documentos previos para el proyecto, numeral 8.3 Forma de Pago, en el aparte Formula de reajuste de precios se indica lo siguiente:

“(…) El ajuste de precios se realizará anualmente con corte al mes de la fecha de adjudicación.

Nota 1: 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 2: 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 (...).

Por lo tanto, es claro que el ajuste de precios se realizará anualmente con corte al mes de la fecha de adjudicación y se tendrá en cuenta la información de la Nota 1 y Nota 2 establecidas.

Observación 2:

“Solicitamos se realice ajuste de precios del ítem 1.8 “SUMINISTRO, EXTENDIDA, NIVELACIÓN Y COMPACTACIÓN DE MEZCLA ASFÁLTICA FAA P-401 MODIFICADO” de acuerdo con la variación de precios emitido por ECOPETROL mediante certificación o lista oficial para el insumo asfalto”.

Respuesta:

La Entidad informa que el presupuesto se estableció mediante la información indicada en el numeral 6.4 ESTUDIO DE MERCADO Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO del formato de estudios y documentos previos, información que fue revisada y aprobada por la oficina de analítica del Grupo de Estadística y Análisis Sectorial de la Entidad, la cual se indica a continuación:

“(...) se procedió a realizar un análisis con datos de procesos históricos adelantados por la entidad para la contratación del tipo de actividades que son objeto del presente proceso de contratación. Se procedió con la consulta de precios históricos en las bases de datos de la Aerocivil, para ello se tomaron como referencia los precios de actividades establecidos dentro de contratos de infraestructura lado aire adjudicados por la entidad, los cuales fueron indexados, con el fin de establecer los precios de las actividades del proyecto, encontrando el precio real que se ajusta a las condiciones de la ejecución contractual. Definidos los precios para cada una de las actividades a ejecutar dentro del presente proceso, y con las cantidades de obra establecidas previamente para la rehabilitación y/o mejoramiento de la infraestructura del lado aire asociada al proyecto y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal asignada, se establece el presupuesto oficial de la entidad, para realizar el proceso de selección cuyo alcance será: “Realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje Kilo y November, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá”.

El valor estimado para los dos ítems de evaluación técnica se determinó a partir del presupuesto destinado a la revisión, verificación, ajuste y/o actualización y/o complementación y apropiación de ítems de estudios y diseños de los procesos históricos consultados. Los valores para la apropiación de estudios y diseños se actualizaron de acuerdo con los índices del DANE ICOCIV e ICCP. Las actividades que se ejecuten bajo estos ítems deben justificarse ante la Interventoría respaldada por un Análisis de Precios Unitarios con la respectiva documentación que se contempla en el Manual de Contratación de la Aerocivil, donde indique

la descripción de la actividad, materiales, equipos, transporte y personal necesario para la correcta realización de las actividades. Dichas actividades deberán contar con la aprobación de la Interventoría y deben ser revisadas por el Supervisor. El valor estimado para estas actividades de no podrá ser superado.

Los valores tomados como referencia fueron indexados al valor presente de acuerdo con los índices del DANE ICCP 2020 e ICOCIV 2024. Los valores unitarios presentados en el presupuesto oficial corresponden al costo directo más (A) Administración, (I) Imprevistos y (U) utilidad.

En cuanto al valor de los (I) Imprevistos, estos serán los que estén debidamente justificados por el contratista, revisados y avalados por la Interventoría de acuerdo a la normatividad vigente de la Aerocivil y Colombia Compra Eficiente, si en dado caso el contrato no posee ningún imprevisto, este porcentaje en dinero deberá devolverse a la Aerocivil, si por el contrario los imprevistos superan el valor estipulado, el contratista deberá atenerse a los requisitos fijados por la jurisprudencia respecto a la teoría de la imprevisión, lo anterior, de conformidad con Manual de Contratación, Ley 80 de 1993 y toda la normativa vigente acorde a este aparatado.

Se aclara que las cantidades presentadas en el presupuesto oficial son de referencia y no constituye situación de reclamación por parte del contratista, ni modifican en algún momento el criterio y valoración que el contratista de obra comunique a la Entidad en su propuesta de intervención.

Los contratos consultados fueron los siguientes:

- ➔ *Contrato No. 18000908 de 2018 ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y/O MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE DRENAJE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO.*
- ➔ *Contrato 18001566 H4 de 2018 MANTENIMIENTO DE LAS CALLES DE RODAJE DE LA PISTA SUR (INCLUYE LAS CALLES TRANSVERSALES) DEL AEROPUERTO EL DORADO.*
- ➔ *Contrato No. 19000609 H4 de 2019 REALIZAR EL MANTENIMIENTO DE LAS PISTAS, CALLES DE RODAJE, ZONAS DE SEGURIDAD, ROCERIA Y CANALES DEL AEROPUERTO ELDORADO, BOGOTA D.C.*
- ➔ *Contrato 19001290 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PISTA SUR Y EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, BOGOTÁ D.C.*
- ➔ *Contrato No. 19001315 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA*

PISTA, OBRAS DE DRENAJE Y MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE Y LADO TIERRA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO.

- Contrato No. 19001319 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA CALLE DE SALIDA RÁPIDA Y DE LA PLATAFORMA DEL SEI Y EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE Y LADO TIERRA DEL AEROPUERTO FLAMINIO SUAREZ DE GUAYMARAL.
- Contrato No. 200001182 H4 de 2023 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PLATAFORMA, ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE VIA INTERNA, MANTENIMIENTO LADO TIERRA Y LADO AIRE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE SAN ANDRÉS Y AEROPUERTO DE PROVIDENCIA.
- Contrato 20001188 H4 de 2020 TERMINACIÓN DE LA CALLE DE RODAJE LIMA, CONSTRUCCIÓN DEL BOX CULVERT (PASO A DESNIVEL) Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, BOGOTA D.C.
- Contrato No. 22001132 H4 de 2022 REALIZAR EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA LADO AIRE Y LADO TIERRA A CARGO DE LA AEROCIVIL EN EL AEROPUERTO EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ.
- Contrato No. 22001378 H4 de 2022 REALIZAR EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA LADO AIRE Y LADO TIERRA A CARGO DE LA AEROCIVIL EN EL AEROPUERTO EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ.
- Contrato No. 23001258 H4 de 2023 MEJORAMIENTO DE PISTA, PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE, FRANJAS DE SEGURIDAD, CANALES E INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA, INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE AYUDAS VISUALES AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES (VF).

(...)"

Por lo tanto, su observación **no procede**.

Observación 3:

"Solicitamos a la entidad realizar ajuste de los ítems de granulares (ítems 1.4, 1.5, 1.6, 2.4, 2.5 y 2.6), los cuales se encuentran muy por debajo de los precios de mercado. Para ilustrar lo anterior, realizamos una comparación entre el costo directo de la entidad vs el costo

directo del visor de precios unitarios de referencia del IDU, entidad encarga de realizar obras de infraestructura y mantenimiento para la movilidad en Bogotá.”.

PRECIOS AEROCIVIL							VISOR DE PRECIOS UNITARIOS IDU 2024				
N°	ITEM DE PAGO	DESCRIPCION	UND.	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR UNITARIO SIN IVA	VALOR TOTAL	DESCRIPCION	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL	DIFERENCIA
4	1.4	SUMINISTRO, INSTALACIÓN, RECONFORMACIÓN, NIVELACIÓN, COMPACTACIÓN DE SUBASE GRANULARFAA P-154. (INCLUYE MATERIALES, EQUIPOS, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS A SITIO AUTORIZADO).	M3	24.390.00	\$ 127,847	\$ 100,667	\$ 2.455,266,402	SUBBASE GRANULAR CLASE A (SBG, A) (SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN, HUMEDECIMIENTO Y COMPACTACIÓN CON VIBROCOMPACTADOR)	\$ 161,739	\$ 3.944,814,210	37.8%
5	1.5	SUMINISTRO, INSTALACIÓN, RECONFORMACIÓN, NIVELACIÓN, COMPACTACIÓN DE BASE GRANULARFAA P-209. (INCLUYE MATERIALES, EQUIPOS, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS A SITIO AUTORIZADO).	M3	1,600.00	\$ 173,218	\$ 136,392	\$ 218,227,402	BASE GRANULAR CLASE A (BGA, BG38) (Suministro, Extendido, Nivelación, Humedecimiento y Compactación con vibrocompactador)	\$ 193,141	\$ 309,025,600	29.4%
6	1.6	SUMINISTRO, INSTALACIÓN, RECONFORMACIÓN, NIVELACIÓN, COMPACTACIÓN DE BASE GRANULARTRATADA CON CEMENTO FAA P-304. (INCLUYE MATERIALES, CEMENTO, EQUIPOS, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS A SITIO AUTORIZADO).	M3	22,450.00	\$ 225,170	\$ 177,299	\$ 3,980,367,323	BASE GRANULAR BGA ESTABILIZADA CON CEMENTO AL 5% (INCLUYE SUMINISTRO TRANSPORTE, COLOCACIÓN Y COMPACTACIÓN).	\$ 300,232	\$ 6,740,208,400	40.9%
18	2.4	SUMINISTRO, INSTALACIÓN, RECONFORMACIÓN, NIVELACIÓN, COMPACTACIÓN DE SUBASE GRANULARFAA P-154. (INCLUYE MATERIALES, EQUIPOS, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS A SITIO AUTORIZADO).	M3	570.00	\$ 127,847	\$ 100,667	\$ 57,380,150	SUBBASE GRANULAR CLASE A (SBG, A) (SUMINISTRO, EXTENDIDO, NIVELACIÓN, HUMEDECIMIENTO Y COMPACTACIÓN CON VIBROCOMPACTADOR)	\$ 161,739	\$ 92,191,230	37.8%
19	2.5	SUMINISTRO, INSTALACIÓN, RECONFORMACIÓN, NIVELACIÓN, COMPACTACIÓN DE BASE GRANULARFAA P-209. (INCLUYE MATERIALES, EQUIPOS, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS A SITIO AUTORIZADO).	M3	570.00	\$ 173,218	\$ 136,392	\$ 77,743,512	BASE GRANULAR CLASE A (BGA, BG38) (Suministro, Extendido, Nivelación, Humedecimiento y Compactación con vibrocompactador)	\$ 193,141	\$ 110,090,370	29.4%
20	2.6	SUMINISTRO, INSTALACIÓN, RECONFORMACIÓN, NIVELACIÓN, COMPACTACIÓN DE BASE GRANULARTRATADA CON CEMENTO FAA P-304. (INCLUYE MATERIALES, CEMENTO, EQUIPOS, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS A SITIO AUTORIZADO).	M3	190.00	\$ 225,170	\$ 177,299	\$ 33,686,850	BASE GRANULAR BGA ESTABILIZADA CON CEMENTO AL 5% (INCLUYE SUMINISTRO TRANSPORTE, COLOCACIÓN Y COMPACTACIÓN).	\$ 300,232	\$ 57,044,080	40.9%
TOTAL							\$ 6,822,671,638	TOTAL	\$ 11,253,373,890		

Como se puede observar en la tabla anterior, los precios del presupuesto oficial de la entidad se encuentran entre un 29% y 41% por debajo de los precios de referencia del IDU, lo cual representa un déficit de \$4.430.702.252 en el valor total de los ítems mencionados, una pérdida importante para el futuro contratista y un riesgo para la ejecución de la obra”.

Respuesta:

La Entidad informa que el presupuesto se estableció mediante la información indicada en el numeral 6.4 ESTUDIO DE MERCADO Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO del formato de estudios y documentos previos, información que fue revisada y aprobada por la

oficina de analítica del Grupo de Estadística y Análisis Sectorial de la Entidad, la cual se indica a continuación:

“(…) se procedió a realizar un análisis con datos de procesos históricos adelantados por la entidad para la contratación del tipo de actividades que son objeto del presente proceso de contratación. Se procedió con la consulta de precios históricos en las bases de datos de la Aerocivil, para ello se tomaron como referencia los precios de actividades establecidos dentro de contratos de infraestructura lado aire adjudicados por la entidad, los cuales fueron indexados, con el fin de establecer los precios de las actividades del proyecto, encontrando el precio real que se ajusta a las condiciones de la ejecución contractual. Definidos los precios para cada una de las actividades a ejecutar dentro del presente proceso, y con las cantidades de obra establecidas previamente para la rehabilitación y/o mejoramiento de la infraestructura del lado aire asociada al proyecto y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal asignada, se establece el presupuesto oficial de la entidad, para realizar el proceso de selección cuyo alcance será: “Realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje Kilo y November, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá”.

El valor estimado para los dos ítems de evaluación técnica se determinó a partir del presupuesto destinado a la revisión, verificación, ajuste y/o actualización y/o complementación y apropiación de ítems de estudios y diseños de los procesos históricos consultados. Los valores para la apropiación de estudios y diseños se actualizaron de acuerdo con los índices del DANE ICOCIV e ICCP. Las actividades que se ejecuten bajo estos ítems deben justificarse ante la Interventoría respaldada por un Análisis de Precios Unitarios con la respectiva documentación que se contempla en el Manual de Contratación de la Aerocivil, donde indique la descripción de la actividad, materiales, equipos, transporte y personal necesario para la correcta realización de las actividades. Dichas actividades deberán contar con la aprobación de la Interventoría y deben ser revisadas por el Supervisor. El valor estimado para estas actividades de no podrá ser superado.

Los valores tomados como referencia fueron indexados al valor presente de acuerdo con los índices del DANE ICCP 2020 e ICOCIV 2024. Los valores unitarios presentados en el presupuesto oficial corresponden al costo directo más (A) Administración, (I) Imprevistos y (U) utilidad.

En cuanto al valor de los (I) Imprevistos, estos serán los que estén debidamente justificados por el contratista, revisados y avalados por la Interventoría de acuerdo a la normatividad vigente de la Aerocivil y Colombia Compra Eficiente, si en dado caso el contrato no posee ningún imprevisto, este porcentaje en dinero deberá devolverse a la Aerocivil, si por el contrario los imprevistos superan el valor estipulado, el contratista deberá atenerse a los requisitos fijados por la jurisprudencia respecto a la teoría de la imprevisión, lo anterior, de conformidad con Manual de Contratación, Ley 80 de 1993 y toda la normativa vigente acorde a este apartado.

Se aclara que las cantidades presentadas en el presupuesto oficial son de referencia y no constituye situación de reclamación por parte del contratista, ni modifican en algún momento el criterio y valoración que el contratista de obra comunique a la Entidad en su propuesta de intervención.

Los contratos consultados fueron los siguientes:

- ➔ Contrato No. 18000908 de 2018 ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y/O MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE DRENAJE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO.
- ➔ Contrato 18001566 H4 de 2018 MANTENIMIENTO DE LAS CALLES DE RODAJE DE LA PISTA SUR (INCLUYE LAS CALLES TRANSVERSALES) DEL AEROPUERTO EL DORADO.
- ➔ Contrato No. 19000609 H4 de 2019 REALIZAR EL MANTENIMIENTO DE LAS PISTAS, CALLES DE RODAJE, ZONAS DE SEGURIDAD, ROGERIA Y CANALES DEL AEROPUERTO ELDORADO, BOGOTA D.C.
- ➔ Contrato 19001290 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PISTA SUR Y EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, BOGOTÁ D.C.
- ➔ Contrato No. 19001315 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PISTA, OBRAS DE DRENAJE Y MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE Y LADO TIERRA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO.
- ➔ Contrato No. 19001319 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA CALLE DE SALIDA RÁPIDA Y DE LA PLATAFORMA DEL SEI Y EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE Y LADO TIERRA DEL AEROPUERTO FLAMINIO SUAREZ DE GUAYMARAL.
- ➔ Contrato No. 200001182 H4 de 2023 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PLATAFORMA, ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE VIA INTERNA, MANTENIMIENTO LADO TIERRA Y LADO AIRE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE SAN ANDRÉS Y AEROPUERTO DE PROVIDENCIA.
- ➔ Contrato 20001188 H4 de 2020 TERMINACIÓN DE LA CALLE DE RODAJE LIMA, CONSTRUCCIÓN DEL BOX CULVERT (PASO A DESNIVEL) Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, BOGOTA D.C.

- ➔ Contrato No. 22001132 H4 de 2022 REALIZAR EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA LADO AIRE Y LADO TIERRA A CARGO DE LA AEROCIVIL EN EL AEROPUERTO EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ.
- ➔ Contrato No. 22001378 H4 de 2022 REALIZAR EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA LADO AIRE Y LADO TIERRA A CARGO DE LA AEROCIVIL EN EL AEROPUERTO EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ.
- ➔ Contrato No. 23001258 H4 de 2023 MEJORAMIENTO DE PISTA, PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE, FRANJAS DE SEGURIDAD, CANALES E INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA, INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE AYUDAS VISUALES AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES (VF).

(...)."

Adicionalmente, se informa que de acuerdo con su observación en donde hace referencia a precios del visor de precios unitarios de referencia de IDU, dichos precios presentan en el visor las siguientes consideraciones:

"(...) Con el fin de dar alcance a la responsabilidad de la Entidad frente a información que suministra al público en general, se aclara que esta no reemplaza al análisis y soporte de cada proceso, las cuales deberán adelantarse atendiendo sus propias condiciones. Por tanto, el uso de los datos publicados compromete únicamente la responsabilidad del interesado y es de su competencia verificar y/o actualizar o no la información, para lo cual debe tener en cuenta:

Primero: *La entidad no garantiza que los precios publicados se ajusten a ninguna situación técnica o proyecto particular.*

Segundo: *El uso de los datos publicados es responsabilidad del interesado, por lo tanto, es de su competencia verificar y/o actualizar o no la información.*

Tercero: *Los datos contenidos en la Base de Precios del IDU no reemplazan la labor contratada con los consultores externos, quienes tienen la obligación de evaluar, analizar y soportar caso por caso, en términos pactados contractualmente.*

Cuarto: *Los precios de referencia publicados no son indicativos de los valores de contratación. Cada proceso licitatorio se adelanta según sus propias condiciones.*

Quinto: *El registro de marcas o productos comerciales no presupone su recomendación de uso. Tal responsabilidad recae sobre el consultor interno o externo contratado.*

Sexto: El registro de precios de insumos, no tiene en cuenta escalas por volumen de compras ni descuentos por ningún concepto. Como regla general tiene en cuenta el IVA. El interesado debe verificar esta condición con su proveedor.

Séptimo: Los insumos que hacen parte del grupo “Proyecto específico y/o APU” pertenecientes al capítulo “Proyecto específico” así como los insumos y APU que en su descripción hagan referencia al nombre particular de un proyecto, podrán utilizarse exclusivamente en el mencionado proyecto para el cual fueron estructurados, toda vez que obedecen a sus respectivas condiciones y/o particularidades.

Por su naturaleza, estos no son objeto de actualización mediante los estudios de mercado que adelanta el IDU por no hacer parte de la generalidad.

(...)”

A su vez, se informa que se realizó la verificación de precios de referencia establecidos por el INVIAS en su portal web, encontrado que, para la publicación del pliego de condiciones, se realizará el ajuste de precios en el Formulario 1. Presupuesto oficial, para los siguientes ítems:

- **Ítems 1.4 y 2.4. SUMINISTRO, INSTALACIÓN, RECONFORMACIÓN, NIVELACIÓN, COMPACTACIÓN DE SUBASE GRANULAR FAA P-154. (INCLUYE MATERIALES, EQUIPOS, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS A SITIO AUTORIZADO).**

Por último y de acuerdo con la verificación realizada, se aclara que para el resto de ítems establecidos para el proceso, los precios son acordes a los precios de referencia establecidos por el portal del INVIAS para la construcción de infraestructura de transporte, además dichos precios de referencia INVIAS incluyen el valor de AIU del 30%.

Por lo tanto, su observación **procede parcialmente**.

4. OBSERVACIONES ALLEGADA POR CSS CONSTRUCTORES S.A., el 29 de octubre de 2024

Detalles de mensaje

Referencia interna: 24001286 H4
46200C0589-REALIZAR LA REHABILITACIÓN Y/O
Descripción del proceso MEJORAMIENTO DE LAS CALLES DE RODAJE KILO
Y NOVEMBER, SUS FRANJAS, DRENAJES Y OBRAS
CO
De: CSS CONSTRUCTORES SA
Usuario: HENRY EDWAR GUEVARA MELO
Fecha: 6 días de tiempo transcurrido (29/10/2024 10:06:13
AM(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)
Referencia del mensaje CO1.MSG.7063339
Tipo de mensaje: General
Asunto: OBSERVACIONES PLIEGOS BORRADOR

Texto de mensaje

Buenos Días Respetados señore

Por medio del presente y estando dentro del plazo para realizar observaciones se tiene que Según lo estipulado en el numeral 3.5.2, literal A, "A. Que hayan contenido la ejecución de: **OBRAS DE CONSTRUCCIÓN O RECONSTRUCCIÓN O AMPLIACIÓN O MEJORAMIENTO O MANTENIMIENTO O REHABILITACIÓN O CONSERVACIÓN DE: CARRETERAS PRIMARIAS O PISTAS DE AERODROMOS O CALLES DE RODAJE DE AERODROMOS O PLATAFORMAS DE AERODROMOS, DICHAS OBRAS DEBEN CONTENER LA EJECUCION DE PAVIMENTO ASFALTICO O PAVIMENTO EN CONCRETO HIDRAULICO, y OBRAS DE CONSTRUCCIÓN O RECONSTRUCCIÓN O AMPLIACIÓN O MEJORAMIENTO O MANTENIMIENTO O REHABILITACIÓN O CONSERVACIÓN DE: PISTAS DE AERODROMOS O CALLES DE RODAJE DE AERODROMOS O PLATAFORMAS DE AERODROMOS, DICHAS OBRAS DEBEN CONTENER LA EJECUCION DE PAVIMENTO ASFALTICO O PAVIMENTO EN CONCRETO HIDRAULICO, cuyo valor sea igual o mayor al 30% del valor del PRESUPUESTO OFICIAL (PO) del presente Proceso de Contratación.**

De lo anterior se solicita muy amablemente decir si un contrato contiene actividades lado tierra y lado aire, su valor sera tenido en cuenta en un 100%, Es correcta nuestra apreciación?

Observación 1:

*“Por medio del presente y estando dentro del plazo para realizar observaciones se tiene que Según lo estipulado en el numeral 3.5.2, literal A, "A. Que hayan contenido la ejecución de: **OBRAS DE CONSTRUCCIÓN O RECONSTRUCCIÓN O AMPLIACIÓN O MEJORAMIENTO O MANTENIMIENTO O REHABILITACIÓN O CONSERVACIÓN DE: CARRETERAS PRIMARIAS O PISTAS DE AERODROMOS O CALLES DE RODAJE DE AERODROMOS O PLATAFORMAS DE AERÓDROMOS, DICHAS OBRAS DEBEN CONTENER LA EJECUCION DE PAVIMENTO ASFALTICO O PAVIMENTO EN CONCRETO HIDRÁULICO, y OBRAS DE CONSTRUCCIÓN O RECONSTRUCCIÓN O AMPLIACIÓN O MEJORAMIENTO O MANTENIMIENTO O REHABILITACIÓN O CONSERVACIÓN DE: PISTAS DE AERODROMOS O CALLES DE RODAJE DE AERODROMOS O PLATAFORMAS DE AERÓDROMOS, DICHAS OBRAS DEBEN CONTENER LA EJECUCION DE PAVIMENTO ASFALTICO O PAVIMENTO EN CONCRETO HIDRÁULICO, cuyo valor sea igual o mayor al 30% del valor del PRESUPUESTO OFICIAL (PO) del presente Proceso de Contratación.***

De lo anterior se solicita muy amablemente decir si un contrato contiene actividades lado tierra y lado aire, su valor será tenido en cuenta en un 100%, Es correcta nuestra apreciación”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, para contratos que se hayan ejecutado actividades lado tierra y lado aire, solo se tendrá en cuenta lo concerniente a las actividades lado aire ejecutadas y cuantificadas dentro del contrato de acuerdo con lo establecido en la Matriz 1 – Experiencia Licitación, que se indica a continuación:

Clave: APOY-7.0-12-008

Versión: 05

Fecha: 16/07/2024

Página: 36 de 85

Se procedió con la consulta de precios históricos en las bases de datos de la Aerocivil, para ello se tomaron como referencia los precios de actividades establecidos dentro de contratos de infraestructura lado aire adjudicados por la entidad, los cuales fueron indexados, con el fin de establecer los precios de las actividades del proyecto, encontrando el precio real que se ajusta a las condiciones de la ejecución contractual.

Los valores tomados como referencia para el cálculo del precio de cada uno de los ítems establecidos para el proyecto, fueron indexados al valor presente de acuerdo con los índices del DANE ICCP 2020 e ICOCIV 2024. Los valores unitarios presentados en el presupuesto oficial corresponden al costo directo más Administración (A), Imprevistos (I) y utilidad (U).

Adicionalmente, se informa que los precios presentados por la Entidad sirven de referencia para que el proponente conozca la forma como se estableció el presupuesto oficial, pero es responsabilidad del proponente realizar los análisis de precios unitarios – APU's respectivos de cada actividad de manera particular para la presentación de su oferta económica.

Se aclara que las cantidades presentadas en el presupuesto oficial son de referencia y no constituye situación de reclamación por parte del contratista, ni modifican en algún momento el criterio y valoración que el contratista de obra comunique a la Entidad en su propuesta de intervención.

Se reitera que es labor de los oferentes realizar un análisis independiente del presupuesto oficial establecido, para presentar su oferta en el Formulario 1 - Presupuesto oficial para el proceso.

Por lo tanto, **su observación no procede.**

Observación 2:

“Publicar las especificaciones técnicas y estudio de mercado de los ítems (ítems 1.4, 1.5, 1.6, 2.4, 2.5 y 2.6), con el fin de verificar los precios del presupuesto oficial, ya que estos ítems mencionados no cuentan con especificación alguna y con precios muy por debajo del precio del mercado, se solicita el ajuste al alza correspondiente con precios de referencia del año 2024”.

Respuesta:

La Entidad informa que, las especificaciones técnicas para cada uno de los ítems establecidos en el formulario 1 – presupuesto oficial se encuentran en el documento complementario especificaciones técnicas del Anexo 1 del proceso 24001286 H4 2024, documento publicado en la página del SECOP.

En relación con el estudio del mercado realizado para el proceso, este se encuentra en el numeral 6.4 ESTUDIO DE MERCADO Y VALOR ESTIMADO del Formato Estudios y documentos previos, información que fue revisada y aprobada por la oficina de analítica del Grupo de Estadística y Análisis Sectorial de la Entidad. Adicionalmente, se indica que la

información del estudio de mercado se encuentra publicada en la respuesta de la observación 3 presentada por la firma AMBIENTAL Y CONSTRUCCIONES SAS del presente documento.

6. OBSERVACIONES ALLEGADAS POR HIDALGO E HIDALGO S.A. SUCURSAL COLOMBIA, EL 1 DE NOVIEMBRE DE 2024.

Detalles de mensaje

Referencia interna: 24001286 H4
Descripción del proceso: 46200C0589-REALIZAR LA REHABILITACIÓN Y/O MEJORAMIENTO DE LAS CALLES DE RODAJE KILO Y NOVEMBER, SUS FRANJAS, DRENAJES Y OBRAS CO
De: HIDALGO E HIDALGO S.A. SUCURSAL COLOMBIA
Usuario: Hidalgo E Hidalgo Sucursal Colombia
Fecha: 2 días de tiempo transcurrido (1/11/2024 5:58:51 PM(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)
Referencia del mensaje: CO1.MSG.7094639
Tipo de mensaje: Observaciones
Asunto: Observaciones al proceso

Anexos	Documento	Nombre del documento
	OBSERVACIONES PROYECTO DE PLIEGO CONDICIONES 24001286 H4.pdf	OBSERVACIONES PROYECTO DE PLIEGO CONDICIONES 24001286 H4.pdf Detalle

Texto de mensaje

Buenas tardes

De manera atenta nos permitimos enviar adjunto observaciones al proyecto de pliego de condiciones

Observación 1:

- “En el documento 30. Formulario 1 - Formulario de Presupuesto Oficial CCE EICP-FM-14 Licitacion_V6 se establece para los ítems granulares los siguientes valores:”.

Nº	ITEM DE PAGO	DESCRIPCION	UND.	CANTIDAD	VALOR UNITARIO
4	1,4	SUMINISTRO, INSTALACIÓN, RECONFORMACIÓN, NIVELACIÓN, COMPACTACIÓN DE SUBASE GRANULAR FAA P-154. (INCLUYE MATERIALES, EQUIPOS, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS A SITIO AUTORIZADO).	M3	24.390,00	\$ 127.847,00
6	1,6	SUMINISTRO, INSTALACIÓN, RECONFORMACIÓN, NIVELACIÓN, COMPACTACIÓN DE BASE GRANULAR TRATADA CON CEMENTO FAA P-304. (INCLUYE MATERIALES, CEMENTO, EQUIPOS, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS A SITIO AUTORIZADO).	M3	22.450,00	\$ 225.170,00
8	1,8	SUMINISTRO, EXTENDIDA, NIVELACIÓN Y COMPACTACIÓN DE MEZCLA ASFÁLTICA FAA P-401 MODIFICADO.	M3	33.650,00	\$ 1.554.419,00
42	4,3	SUMINISTRO, TRANSPORTE, INSTALACIÓN Y COMPACTACIÓN DE RELLENO EN MATERIAL PARA AFIRMADO.	M3	50.315,00	\$ 127.847,00

Valores que según lo establecido incluyen un AIU de 27%, que constituyen es su totalidad un 85% del PO y que no contemplan ningún tipo de reajuste durante el plazo de ejecución del proyecto.

Sin embargo, después de realizar el estudio de mercado con los proveedores de los materiales que cumplen con las especificaciones técnicas disponibles en la zona de desarrollo del proyecto. Se encuentra que el valor unitario de los precios es inferior al requerido y en caso de el caso de la base y subbase el precio unitario ni siquiera cubre el valor del insumo.

DESCRIPCION	UND.	COTIZACION INSUMO
SUBASE GRANULAR FAA P-154.	M3	\$ 199.920,00
BASE GRANULAR TRATADA CON CEMENTO FAA P-304	M3	\$ 241.570,00
MEZCLA ASFÁLTICA FAA P-401 MODIFICADO.	M3	\$ 1.000.175,96
MATERIAL PARA AFIRMADO.	M3	\$ 65.450,00

Esto genera incertidumbre sobre la viabilidad de ejecución del proyecto debido que como se dijo anteriormente no solo se debe tener en cuenta que estas actividades constituyen un 85% del PO, sino que también se debe ajustar a un valor futuro y contemplar los incrementos de los insumos.

- Los precios de los Ítems:

Nº	ITEM DE PAGO	DESCRIPCION	UND.	CANTIDAD	VALOR UNITARIO
1	1,1	LOCALIZACIÓN, REPLANTEO Y CONTROL TOPOGRÁFICO.	M2	178.200,00	\$ 2.402,00
2	1,2	FRESADO CARPETA ASFÁLTICA (INCLUYE CORTE Y TRANSPORTE).	M3	10.620,00	\$ 82.319,00
3	1,3	DEMOLICIÓN DE CARPETA Y EXCAVACIÓN PARA REPARACIÓN DE PAVIMENTO ASFÁLTICO EXISTENTE INCLUYENDO EL CORTE, LA REMOCIÓN DE LAS CAPAS Y LA DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS EN SITIO AUTORIZADO.	M3	71.510,00	\$ 93.144,00
31	3,3	EXCAVACIÓN SIN CLASIFICAR DE LA EXPLANACIÓN Y CANALES. INCLUYE RETIRO Y DISPOSICIÓN FINAL EN SITIO AUTORIZADO. INCLUYE DERECHOS DE BOTADERO.	M3	57.650,00	\$ 57.400,00

Por otra parte, al hacer una evaluación de precios de otras entidades oficiales que contrata obras de infraestructura por la misma zona de influencia como IDU y INVIAS, se identifica que los precios del presupuesto oficial están muy por debajo. Y al analizar el presupuesto y las especificaciones técnicas a cumplir se encuentra que estos precios son insuficientes para la ejecución de las actividades y mucho menos si no se considera ajuste a los mismos, máxime cuando el plazo estimado tendría dos cambios de vigencia.

- El ítem 14

N°	ITEM DE PAGO	DESCRIPCION	UND.	CANTIDAD	VALOR UNITARIO
14	1.14	SISTEMA DE BALIZAMIENTO DE LA ILUMINACIÓN DE CATEGORIA III (INCLUYE SUMINISTRO, INSTALACIÓN Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO).	UND	300,00	\$ 3.930.049,00

Este ítem que requiere incrementar su valor unitario, debido a que el mismo no solo contempla el base para el balizamiento, sino que también contempla el extendido del cableado, manejo de circuitos, colocación cubrir las áreas intervenidas por los trabajos, además que se debe realizar por profesionales idóneos y de la alta experiencia.

Al hacer las respectivas cotizaciones y análisis el precio se encontró que el valor presupuestado por la entidad es muy inferior para darle cumplimiento a la ejecución de la actividad.

En general, todos los ítems del presupuesto oficial esta sub valorados, no se ajustan a la realidad del mercado y hacen que la ejecución del proyecto se vuelva inviable, razón por la cual, solicitamos a la entidad muy respetuosamente se revise nuevamente el presupuesto con un estudio de mercado acorde a la actualidad y se publique ajustado junto con el pliego de condiciones definitivo".

Respuesta:

Con relación al reajuste de precios, la Entidad informa que, de acuerdo con el Formato de Estudios y documentos previos para el proyecto, numeral 8.3 Forma de Pago, en el aparte Formula de reajuste de precios se indica lo siguiente:

"(...) El ajuste de precios se realizará anualmente con corte al mes de la fecha de adjudicación.

Nota 1: 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 2: 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 (...)"

Por lo tanto, es claro que el ajuste de precios se realizará anualmente con corte al mes de la fecha de adjudicación y se tendrá en cuenta la información de la Nota 1 y Nota 2 establecidas.

Con relación al presupuesto, la Entidad informa que el presupuesto se estableció mediante la información indicada en el numeral 6.4 ESTUDIO DE MERCADO Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO del formato de estudios y documentos previos, información que fue revisada y aprobada por la oficina de analítica del Grupo de Estadística y Análisis Sectorial de la Entidad, la cual se indica a continuación:

“(…) se procedió a realizar un análisis con datos de procesos históricos adelantados por la entidad para la contratación del tipo de actividades que son objeto del presente proceso de contratación. Se procedió con la consulta de precios históricos en las bases de datos de la Aerocivil, para ello se tomaron como referencia los precios de actividades establecidos dentro de contratos de infraestructura lado aire adjudicados por la entidad, los cuales fueron indexados, con el fin de establecer los precios de las actividades del proyecto, encontrando el precio real que se ajusta a las condiciones de la ejecución contractual. Definidos los precios para cada una de las actividades a ejecutar dentro del presente proceso, y con las cantidades de obra establecidas previamente para la rehabilitación y/o mejoramiento de la infraestructura del lado aire asociada al proyecto y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal asignada, se establece el presupuesto oficial de la entidad, para realizar el proceso de selección cuyo alcance será: “Realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje Kilo y November, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá”.

El valor estimado para los dos ítems de evaluación técnica se determinó a partir del presupuesto destinado a la revisión, verificación, ajuste y/o actualización y/o complementación y apropiación de ítems de estudios y diseños de los procesos históricos consultados. Los valores para la apropiación de estudios y diseños se actualizaron de acuerdo con los índices del DANE ICOCIV e ICCP. Las actividades que se ejecuten bajo estos ítems deben justificarse ante la Interventoría respaldada por un Análisis de Precios Unitarios con la respectiva documentación que se contempla en el Manual de Contratación de la Aerocivil, donde indique la descripción de la actividad, materiales, equipos, transporte y personal necesario para la correcta realización de las actividades. Dichas actividades deberán contar con la aprobación de la Interventoría y deben ser revisadas por el Supervisor. El valor estimado para estas actividades de no podrá ser superado.

Los valores tomados como referencia fueron indexados al valor presente de acuerdo con los índices del DANE ICCP 2020 e ICOCIV 2024. Los valores unitarios presentados en el presupuesto oficial corresponden al costo directo más (A) Administración, (I) Imprevistos y (U) utilidad.

En cuanto al valor de los (I) Imprevistos, estos serán los que estén debidamente justificados por el contratista, revisados y avalados por la Interventoría de acuerdo a la normatividad

vigente de la Aerocivil y Colombia Compra Eficiente, si en dado caso el contrato no posee ningún imprevisto, este porcentaje en dinero deberá devolverse a la Aerocivil, si por el contrario los imprevistos superan el valor estipulado, el contratista deberá atenerse a los requisitos fijados por la jurisprudencia respecto a la teoría de la imprevisión, lo anterior, de conformidad con Manual de Contratación, Ley 80 de 1993 y toda la normativa vigente acorde a este aparatado.

Se aclara que las cantidades presentadas en el presupuesto oficial son de referencia y no constituye situación de reclamación por parte del contratista, ni modifican en algún momento el criterio y valoración que el contratista de obra comunique a la Entidad en su propuesta de intervención.

Los contratos consultados fueron los siguientes:

- ➔ Contrato No. 18000908 de 2018 ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y/O MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE DRENAJE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO.
- ➔ Contrato 18001566 H4 de 2018 MANTENIMIENTO DE LAS CALLES DE RODAJE DE LA PISTA SUR (INCLUYE LAS CALLES TRANSVERSALES) DEL AEROPUERTO EL DORADO.
- ➔ Contrato No. 19000609 H4 de 2019 REALIZAR EL MANTENIMIENTO DE LAS PISTAS, CALLES DE RODAJE, ZONAS DE SEGURIDAD, ROCERIA Y CANALES DEL AEROPUERTO ELDORADO, BOGOTA D.C.
- ➔ Contrato 19001290 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PISTA SUR Y EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, BOGOTÁ D.C.
- ➔ Contrato No. 19001315 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PISTA, OBRAS DE DRENAJE Y MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE Y LADO TIERRA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO.
- ➔ Contrato No. 19001319 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA CALLE DE SALIDA RÁPIDA Y DE LA PLATAFORMA DEL SEI Y EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE Y LADO TIERRA DEL AEROPUERTO FLAMINIO SUAREZ DE GUAYMARAL.
- ➔ Contrato No. 200001182 H4 de 2023 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PLATAFORMA, ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE VIA INTERNA, MANTENIMIENTO LADO TIERRA Y LADO AIRE DEL AEROPUERTO

INTERNACIONAL DE SAN ANDRÉS Y AEROPUERTO DE PROVIDENCIA.

- ➔ Contrato 20001188 H4 de 2020 TERMINACIÓN DE LA CALLE DE RODAJE LIMA, CONSTRUCCIÓN DEL BOX CULVERT (PASO A DESNIVEL) Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, BOGOTA D.C.
- ➔ Contrato No. 22001132 H4 de 2022 REALIZAR EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA LADO AIRE Y LADO TIERRA A CARGO DE LA AEROCIVIL EN EL AEROPUERTO EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ.
- ➔ Contrato No. 22001378 H4 de 2022 REALIZAR EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA LADO AIRE Y LADO TIERRA A CARGO DE LA AEROCIVIL EN EL AEROPUERTO EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ.
- ➔ Contrato No. 23001258 H4 de 2023 MEJORAMIENTO DE PISTA, PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE, FRANJAS DE SEGURIDAD, CANALES E INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA, INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE AYUDAS VISUALES AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES (VF).

(...).

Adicionalmente, se informa que de acuerdo con su observación en donde hace referencia a precios de referencia del IDU, dichos precios presentan en el visor las siguientes consideraciones:

“(...) Con el fin de dar alcance a la responsabilidad de la Entidad frente a información que suministra al público en general, se aclara que esta no reemplaza al análisis y soporte de cada proceso, las cuales deberán adelantarse atendiendo sus propias condiciones. Por tanto, el uso de los datos publicados compromete únicamente la responsabilidad del interesado y es de su competencia verificar y/o actualizar o no la información, para lo cual debe tener en cuenta:

Primero: La entidad no garantiza que los precios publicados se ajusten a ninguna situación técnica o proyecto particular.

Segundo: El uso de los datos publicados es responsabilidad del interesado, por lo tanto, es de su competencia verificar y/o actualizar o no la información.

Tercero: Los datos contenidos en la Base de Precios del IDU no reemplazan la labor contratada con los consultores externos, quienes tienen la obligación de evaluar, analizar y soportar caso por caso, en términos pactados contractualmente.

Cuarto: Los precios de referencia publicados no son indicativos de los valores de contratación. Cada proceso licitatorio se adelanta según sus propias condiciones.

Quinto: El registro de marcas o productos comerciales no presupone su recomendación de uso. Tal responsabilidad recae sobre el consultor interno o externo contratado.

Sexto: El registro de precios de insumos, no tiene en cuenta escalas por volumen de compras ni descuentos por ningún concepto. Como regla general tiene en cuenta el IVA. El interesado debe verificar esta condición con su proveedor.

Séptimo: Los insumos que hacen parte del grupo “Proyecto específico y/o APU” pertenecientes al capítulo “Proyecto específico” así como los insumos y APUs que en su descripción hagan referencia al nombre particular de un proyecto, podrán utilizarse exclusivamente en el mencionado proyecto para el cual fueron estructurados, toda vez que obedecen a sus respectivas condiciones y/o particularidades.

Por su naturaleza, estos no son objeto de actualización mediante los estudios de mercado que adelante el IDU por no hacer parte de la generalidad.

(...)”

Adicionalmente, se informa que de acuerdo con su observación, se realizó la verificación de precios de referencia establecidos por el INVIAS en su portal web, **encontrado que para la publicación del pliego de condiciones, se realizará el ajuste de precios en el Formulario 1. Presupuesto oficial, para los siguientes ítems:**

- **Ítems 1.4 y 2.4. SUMINISTRO, INSTALACIÓN, RECONFORMACIÓN, NIVELACIÓN, COMPACTACIÓN DE SUBASE GRANULAR FAA P-154. (INCLUYE MATERIALES, EQUIPOS, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS A SITIO AUTORIZADO).**

En relación con los siguientes ítems:

- **Ítems 1.14 y 2.14. SISTEMA DE BALIZAMIENTO DE LA ILUMINACIÓN DE CATEGORIA III (INCLUYE SUMINISTRO, INSTALACIÓN Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO).**

Se informa que, **para la publicación del pliego de condiciones, se realizará el desglose de dicho ítem en los documentos del proceso y en el Formulario 1. Presupuesto oficial.**

Por último y de acuerdo con la verificación realizada, se aclara que para el resto de ítems establecidos para el proceso, los precios son acordes a los precios de referencia establecidos por el portal del INVIAS para la construcción de infraestructura de transporte, además dichos precios de referencia INVIAS incluyen el valor de AIU del 30%.

Observación 2:

“Debido a que dentro del aeropuerto existen áreas restringidas y que muchas de las que son adecuadas para la instalación del campamento llegan a estar ocupadas por las diferentes empresas que hacen operaciones dentro de este, un factor clave para la logística de los trabajos es definir en qué lugar del aeropuerto se puede llegar a ubicar el campamento para la operación de los trabajos objeto de la presente contratación.

Por lo que solicitamos respetuosamente a la entidad informe cuales son las posibles áreas para la instalación del campamento. Así como cuales serían los posibles lugares destinados para la permanencia de maquinaria y equipo, y zonas para acopio de materiales”.

Respuesta:

La Entidad informa que, dentro de las instalaciones del Aeropuerto El Dorado se cuenta con un área denominada campamento, en la cual el contratista puede instalar sus oficinas. En este sentido, la Dirección de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias (DIAA) se encargará de coordinar con aquellos contratistas que estén actualmente ejecutando contratos de intervención de infraestructura lado aire en el aeropuerto, con el fin de gestionar la entrega del espacio correspondiente.

Estos espacios se podrán utilizar como oficinas administrativas por todos los futuros contratista de obra, mantenimiento e interventorías, espacios que deben ser devueltas a la Entidad por los contratistas en iguales o mejores condiciones que sean entregados, también se informa que estas instalaciones cuentan con los servicios de acueducto y alcantarillado, energía y aseo, los cuales deben ser asumidos de manera proporcional por los contratistas que hagan uso de los mismos durante su permanencia, inclusive hasta dejar a paz y salvo estos costos con las empresas de servicios públicos respectivamente.

Así las cosas, en el literal (a) Maquinaria mínima del proyecto del Anexo 1 – Anexo técnico, se incluirá los párrafos correspondientes al espacio para el almacenamiento de los equipos mínimos, zona para almacenamiento de materiales y el espacio previsto para la oficina del contratista.

Observación 3:

“Con relación al material proveniente del fresado, de manera atenta, solicitamos se aclare cuál será el sitio de entrega de dicho material, pues esto hace parte del costeo de las actividades. Adicionalmente, en caso de existir paso por filtros de seguridad establecidos en el aeropuerto, por favor informar el detalle logístico a tener en cuenta y los posibles costos de estas operaciones”.

Respuesta:

La Entidad aclara que el material proveniente del fresado será dispuesto dentro de las áreas lado aire del Aeropuerto El Dorado, en sitio por definir entre la Entidad y la concesión del Aeropuerto (OPAIN) al inicio de ejecución del contrato.

Adicionalmente, se informa que los permisos a los que el adjudicatario está sometido son los relacionados con los de ingresos del personal, vehículos y equipos para el desarrollo del contrato, que se deberán tramitar ante la concesión del Aeropuerto (OPAIN) por medio de la Dirección de Concesión Aeroportuaria de la Entidad, previa la recopilación de los documentos requeridos. Estos permisos se deben gestionar por el contratista al inicio de la ejecución del contrato.

Observación 4:

“Respecto al numeral 4.1.1 AIU del proyecto de pliego de condiciones y al documento 30. Formulario 1 - Formulario de Presupuesto Oficial CCE-EICP-FM-14 Licitacion_V6 y de acuerdo con la Ley 80 de 1993, artículo 23, que establece el principio de economía en la contratación pública, se requiere que los contratos suscritos por las entidades estatales incluyan condiciones que garanticen su adecuada ejecución y cumplimiento de los objetivos planteados. Dentro de este contexto, y en relación con los términos definidos para el proceso de licitación, observamos que el porcentaje de AIU (Administración, Imprevistos y Utilidad) fijado por la entidad resulta insuficiente para cubrir los costos y márgenes de operación necesarios para la ejecución correcta del proyecto, más aún la tipología del proyectos, costos de carnetización, tiempos muertos, autorizaciones permisos requeridos, logística de salida y entrada de materiales, disposición de escombros, elementos de protección y en general todos los trámites.

La adecuada estructuración de los valores correspondientes al AIU es fundamental para que el proponente pueda cumplir con las obligaciones contractuales de manera eficiente y dentro de los estándares de calidad exigidos en especial en este proyecto del sector aeronáutico. Un AIU insuficiente podría comprometer no solo la viabilidad económica del proyecto para el contratista, sino también los resultados esperados por la entidad contratante en términos de calidad y oportunidad”.

Por lo anterior, solicitamos amablemente que se revise el valor asignado y publique el desglose del AIU oficial que ha sido establecido para el proceso en cuestión, garantizando su congruencia con las realidades operativas y financieras del proyecto, considerando que está en una obligación de la entidad bajo el principio de planeación.”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, el proponente debe calcular un AIU que contenga todos los costos en los que incurre el contratista de obra 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.

Cuando el proponente exprese el AIU en porcentaje (%) y en pesos, prevalece el valor expresado en porcentaje (%). El porcentaje del A.I.U. que presenten los Proponentes no debe ser superior al porcentaje total del A.I.U. establecido en el Formulario 1– Formulario de Presupuesto Oficial. En consecuencia, el Proponente puede configurar libremente el porcentaje individual de la administración (A), de los imprevistos (I) y de la utilidad (U), siempre que la sumatoria de ellos no exceda el porcentaje total definido por la Entidad en el Formulario 1– Formulario de oferta económica.

Los componentes internos de la administración (A) deberán ser presentados por el adjudicatario del presente proceso de contratación en la oportunidad establecida en el numeral 8.1 del pliego de condiciones, por lo tanto, se le comunica que la entidad no está obligada a publicar el desglose del análisis de precios Unitarios.

Como se establece en los Documentos Tipo, es el oferente quien debe calcular su AIU pudiendo establecer de forma libre la distribución de los componentes de AIU sin que se supere el porcentaje total establecido por la Entidad en el Presupuesto Oficial, teniendo en cuenta que se determinó como causal de rechazo en el literal r) del numeral 1.15 CAUSALES DE RECHAZO.

Observación 5:

“Respecto al ítem 8.1. INFORMACIÓN PARA EL CONTROL DE LA EJECUCIÓN DE LA OBRA – numeral 4. Programa de obra, del proyecto de pliego de condiciones, solicitamos a la entidad sean informados en virtud de los principios de planeación y economía contemplados en la Ley 80 de 1993 y demás normativa, se precise la disponibilidad de tiempos y horarios para la realización de los trabajos en el proyecto. Contar con esta información de forma clara y detallada es fundamental para estructurar una propuesta ajustada a los requerimientos operativos del contrato y para asegurar la correcta programación de recursos, mitigando posibles retrasos o costos adicionales que afecten la ejecución y cumplimiento de los plazos, los cuales deben ser contemplados en la formulación de la propuesta.

Lo anterior considerando el alto volumen de tráfico que se presenta por la operación del aeropuerto y que afectará las actividades del proyecto y que existen calles rodaduras con alto uso como Novermber, K1, K2, K5, K7, K8 y K, es importante que la entidad suministre información de cuándo y cómo se deben realizar las intervenciones planteadas”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, la ejecución de los trabajos se llevará a cabo en horarios no operacionales o de baja operación del Aeropuerto El Dorado.

Adicionalmente, se informa que al inicio de la ejecución del contrato y de manera simultánea a la etapa de preconstrucción, y teniendo en cuenta el plan detallado de trabajo presentado por el contratista de obra, revisado y aprobado por la interventoría, se realizarán las

gestiones y socializaciones, así como mesas de trabajo con todos los actores involucrados en la operación del aeropuerto. Esto incluirá a la Entidad, al contratista adjudicatario, a la interventoría adjudicataria, a OPAIN como concesionario, a las aerolíneas y a otros actores relevantes.

El objetivo de estas reuniones será solicitar la posibilidad de cerrar las calles de rodaje que serán intervenidas, por períodos de tiempo a definir. Esto es fundamental para facilitar el avance de las actividades del contrato de obra que así lo requieran.

Así las cosas, lo anteriormente dicho será incorporado como literal C en el numeral 6. **CONDICIONES PARTICULARES DEL PROYECTO** del anexo 1 – Anexo técnico, para conocimiento y fines pertinentes.

Observación 6:

*“Respecto al numeral 12. **PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES** del documento ANEXO 1— ANEXO TÉCNICO solicitamos respetuosamente a la entidad que aclare el procedimiento requerido para el ingreso del personal a las áreas de trabajo. Específicamente, solicitamos información detallada sobre los permisos, protocolos de acceso, costos asociados y tiempos necesarios para completar esta actividad, de manera que los proponentes puedan planificar adecuadamente el cumplimiento de estos requisitos en el desarrollo de las obras, durante la etapa de ejecución del contrato”.*

Respuesta:

La Entidad informa que, los permisos a los que está sometido el adjudicatario corresponden a los de ingreso del personal, vehículos y equipos necesarios para el desarrollo del contrato. Estos permisos deberán ser tramitados ante la concesionaria del Aeropuerto (OPAIN) a través de la Dirección de Concesión Aeroportuaria de la Entidad, previa la recopilación de los documentos requeridos.

Los protocolos de acceso, costos asociados y tiempos necesarios para el trámite de permisos serán informados por la concesionaria del Aeropuerto (OPAIN) a través de la Dirección de Concesión Aeroportuaria de la Entidad, una vez sea suscrito y legalizado el contrato.

Se destaca que es responsabilidad del contratista gestionar estos permisos, previo al inicio de la ejecución del contrato, a fin de asegurar el cumplimiento de los requisitos establecidos para la ejecución de actividades de obra dentro de las instalaciones aeroportuarias.

Así las cosas, la información de permisos, licencias y autorizaciones se verán reflejadas en el numeral 12. **PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES**, del Anexo 1- Anexo técnico.

Observación 7:

“Respecto a ítems N. 08 y N. 22 “SUMINISTRO, EXTENDIDA, NIVELACIÓN Y COMPACTACIÓN DE MEZCLA ASFÁLTICA FAA P-401 MODIFICADO” del 30. Formulario 1 - Formulario de Presupuesto Oficial CCE-EICP-FM-14 Licitacion_V6 y a al documento 10. Documento Complementario Especificaciones Técnicas del Anexo 1_1, solicitamos a la entidad precisar si la entidad solicitará camión de transferencia para la ejecución de estas, en caso positivo es indispensable que la entidad reconozca el costo del mismo y el precio oficial de este ítem no lo contempla”.

Respuesta:

La Entidad informa que, en la actualidad no se está solicitando un camión de transferencia para la ejecución de obras en el Aeropuerto El Dorado.

No obstante, el contratista al inicio de la ejecución del contrato deberá solicitar los permisos de los vehículos para el desarrollo del contrato. Estos permisos deberán ser tramitados ante la concesionaria del Aeropuerto (OPAIN) a través de la Dirección de Concesión Aeroportuaria de la Entidad, previa la recopilación de los documentos requeridos.

Se destaca que es responsabilidad del contratista gestionar estos permisos, previo al inicio de la ejecución del contrato, a fin de asegurar el cumplimiento de los requisitos establecidos para la ejecución de actividades de obra dentro de las instalaciones aeroportuarias.

Observación 8:

“Según lo establecido el ANEXO 1— ANEXO TÉCNICO se tiene como alcance para la etapa de pre-construcción.

• Etapa de preconstrucción. El plazo de ejecución total para el desarrollo de la etapa de preconstrucción y todos sus productos será de dos (02) meses contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio. La etapa de preconstrucción se compone de las actividades necesarias para el desarrollo de los siguientes productos:

• PRODUCTO I - Ajuste y/o complementación y/o actualización de la evaluación técnica de las Calles de Rodaje Kilo y November Aeropuerto El Dorado, presentada en el desarrollo del contrato de obra No. 18001566 H4 2018.

• PRODUCTO II - Ajuste y/o complementación y/o actualización de Estudios y diseños del sistema de drenaje el aeropuerto El Dorado, así como el Ajuste y/o complementación y/o actualización de los estudios y diseños para la construcción de canal que se encuentra paralelo a la calle de rodaje kilo y la pista sur realizados mediante Contrato Consultoría No. 18000908 H3 2018.

• PRODUCTO III - Apropiación de estudios y diseños de la evaluación técnica de las Calles de Rodaje Kilo y November Aeropuerto El Dorado.

• PRODUCTO IV - Apropiación de estudios y diseños del sistema de drenaje el aeropuerto El Dorado y estudios y diseños para la construcción de canal que se encuentra paralelo a la calle de rodaje kilo y la pista sur.

Los productos de esta etapa deberán ser revisados y aprobados por parte de la interventoría y se deberá realizar la entrega.

Y de acuerdo con lo establecido en el Formulario 1 - Formulario de Presupuesto Oficial CCE-EICP-FM-14 Licitacion_V6 se tiene un valor total de \$ 193.771.320,00.

Solicitamos a la entidad revisar y ajustar el precio asignado a la actividad de revisión, verificación, ajuste, actualización y/o complementación y apropiación de los estudios y diseños del proyecto, el valor actual es insuficiente para cubrir el alcance detallado de esta actividad, de acuerdo a los precios de mercado toda vez que incluye tareas de alta especialización técnica y exige una dedicación significativa de recursos para asegurar la calidad y cumplimiento de los parámetros exigidos, el no ajustar este precio no es viable la presentación de una propuesta que garantice el adecuado desarrollo y precisión de los estudios requeridos”.

Respuesta:

La Entidad informa que el presupuesto se estableció mediante la información indicada en el numeral 6.4 ESTUDIO DE MERCADO Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO del formato de estudios y documentos previos, información que fue revisada y aprobada por la oficina de analítica del Grupo de Estadística y Análisis Sectorial de la Entidad, la cual se indica a continuación:

“(…) se procedió a realizar un análisis con datos de procesos históricos adelantados por la entidad para la contratación del tipo de actividades que son objeto del presente proceso de contratación. Se procedió con la consulta de precios históricos en las bases de datos de la Aerocivil, para ello se tomaron como referencia los precios de actividades establecidos dentro de contratos de infraestructura lado aire adjudicados por la entidad, los cuales fueron indexados, con el fin de establecer los precios de las actividades del proyecto, encontrando el precio real que se ajusta a las condiciones de la ejecución contractual. Definidos los precios para cada una de las actividades a ejecutar dentro del presente proceso, y con las cantidades de obra establecidas previamente para la rehabilitación y/o mejoramiento de la infraestructura del lado aire asociada al proyecto y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal asignada, se establece el presupuesto oficial de la entidad, para realizar el proceso de selección cuyo alcance será: “Realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje Kilo y November, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá”.

El valor estimado para los dos ítems de evaluación técnica se determinó a partir del presupuesto destinado a la revisión, verificación, ajuste y/o actualización y/o complementación y apropiación de ítems de estudios y diseños de los procesos históricos consultados. Los valores para la apropiación de estudios y diseños se actualizaron de acuerdo con los índices del DANE ICOCIV e ICCP. Las actividades que se ejecuten bajo estos ítems deben justificarse ante la Interventoría respaldada por un Análisis de Precios Unitarios con la respectiva documentación que se contempla en el Manual de Contratación de la Aerocivil, donde indique

la descripción de la actividad, materiales, equipos, transporte y personal necesario para la correcta realización de las actividades. Dichas actividades deberán contar con la aprobación de la Interventoría y deben ser revisadas por el Supervisor. El valor estimado para estas actividades de no podrá ser superado.

Los valores tomados como referencia fueron indexados al valor presente de acuerdo con los índices del DANE ICCP 2020 e ICOCIV 2024. Los valores unitarios presentados en el presupuesto oficial corresponden al costo directo más (A) Administración, (I) Imprevistos y (U) utilidad.

En cuanto al valor de los (I) Imprevistos, estos serán los que estén debidamente justificados por el contratista, revisados y avalados por la Interventoría de acuerdo a la normatividad vigente de la Aerocivil y Colombia Compra Eficiente, si en dado caso el contrato no posee ningún imprevisto, este porcentaje en dinero deberá devolverse a la Aerocivil, si por el contrario los imprevistos superan el valor estipulado, el contratista deberá atenerse a los requisitos fijados por la jurisprudencia respecto a la teoría de la imprevisión, lo anterior, de conformidad con Manual de Contratación, Ley 80 de 1993 y toda la normativa vigente acorde a este aparato.

Se aclara que las cantidades presentadas en el presupuesto oficial son de referencia y no constituye situación de reclamación por parte del contratista, ni modifican en algún momento el criterio y valoración que el contratista de obra comunique a la Entidad en su propuesta de intervención.

Los contratos consultados fueron los siguientes:

- ➔ *Contrato No. 18000908 de 2018 ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y/O MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE DRENAJE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO.*
- ➔ *Contrato 18001566 H4 de 2018 MANTENIMIENTO DE LAS CALLES DE RODAJE DE LA PISTA SUR (INCLUYE LAS CALLES TRANSVERSALES) DEL AEROPUERTO EL DORADO.*
- ➔ *Contrato No. 19000609 H4 de 2019 REALIZAR EL MANTENIMIENTO DE LAS PISTAS, CALLES DE RODAJE, ZONAS DE SEGURIDAD, ROCERIA Y CANALES DEL AEROPUERTO ELDORADO, BOGOTA D.C.*
- ➔ *Contrato 19001290 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PISTA SUR Y EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, BOGOTÁ D.C.*
- ➔ *Contrato No. 19001315 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA*

PISTA, OBRAS DE DRENAJE Y MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE Y LADO TIERRA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO.

- Contrato No. 19001319 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA CALLE DE SALIDA RÁPIDA Y DE LA PLATAFORMA DEL SEI Y EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE Y LADO TIERRA DEL AEROPUERTO FLAMINIO SUAREZ DE GUAYMARAL.
- Contrato No. 200001182 H4 de 2023 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PLATAFORMA, ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE VIA INTERNA, MANTENIMIENTO LADO TIERRA Y LADO AIRE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE SAN ANDRÉS Y AEROPUERTO DE PROVIDENCIA.
- Contrato 20001188 H4 de 2020 TERMINACIÓN DE LA CALLE DE RODAJE LIMA, CONSTRUCCIÓN DEL BOX CULVERT (PASO A DESNIVEL) Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, BOGOTA D.C.
- Contrato No. 22001132 H4 de 2022 REALIZAR EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA LADO AIRE Y LADO TIERRA A CARGO DE LA AEROCIVIL EN EL AEROPUERTO EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ.
- Contrato No. 22001378 H4 de 2022 REALIZAR EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA LADO AIRE Y LADO TIERRA A CARGO DE LA AEROCIVIL EN EL AEROPUERTO EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ.
- Contrato No. 23001258 H4 de 2023 MEJORAMIENTO DE PISTA, PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE, FRANJAS DE SEGURIDAD, CANALES E INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA, INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE AYUDAS VISUALES AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES (VF).
(...)"

Por lo tanto, su observación **no procede**.

OBSERVACIONES EXTEMPORÁNEAS

7. OBSERVACIONES EXTEMPORANEAS ALLEGADAS POR ROVERCOL S.A.S., EL 7 DE NOVIEMBRE DE 2024.

Detalles de mensaje

Referencia interna: 24001286 H4
46200C0589-REALIZAR LA REHABILITACIÓN Y/O MEJORAMIENTO DE LAS CALLES DE RODAJE KILO Y NOVEMBER, SUS FRANJAS, DRENAJES Y OBRAS CO

Descripción del proceso

De: ROVERCOL S.A.S.

Usuario: SAMIR EDURADO ESPITIA ANGULO

Fecha: 5 horas de tiempo transcurrido (7/11/2024 4:40:03 PM(UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito)

Referencia del mensaje CO1.MSG.7124127

Tipo de mensaje: General

Asunto: OBSERVACIONES A LOS PLIEGOS DE CONDICIONES BORRADOR.

	Documento	Nombre del documento	
Anexos	01. Observaciones Proyecto de Pliegos_24001286 H4_El Dorado.pdf	01. Observaciones Proyecto de Pliegos_24001286 H4_El Dorado.pdf	Detalle

Texto de mensaje

Respetados Señores:

Como empresa interesada en presentar oferta dentro del proceso de selección citado en la referencia, y dentro del tiempo otorgado por el UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL AEROCIVIL – AEROCIVIL (en adelante “La Entidad”), nos permitimos realizar las siguientes observaciones.

Saludos,

GRUPO ROVER

Observación 1:

“Solicitamos respetuosamente a la Entidad ampliar el plazo para la presentación de ofertas en por lo menos tres (3) semanas adicionales a la fecha de cierre que se tiene prevista, este es un tiempo prudente para poder hacer la revisión integral de la información incluida en el cuarto de datos”.

Respuesta:

La Entidad informa que, en la plataforma del Secop II para el proceso de licitación pública 24001286 H4 2024, se estableció un cronograma en donde se indican de manera clara las fechas y plazos establecidos para cada una de las etapas.

Por lo tanto, los oferentes deben estar atentos al cronograma dispuesto para el proceso de licitación publicado en SECOP II, en el marco de la ejecución del proceso, y cumplir las fechas que se dispongan si decide asumir su participación.

Por lo tanto, su observación **no procede**.

Observación 2:

“Solicitamos respetuosamente a la Entidad programar una visita técnica con el equipo de estructuración, tal como lo hace en todas las licitaciones, este espacio es de vital importancia para despejar dudas”.

Respuesta:

La Entidad informa que, de acuerdo con en el numeral 5. VISITA del formato de estudios y documentos previos, se indica lo siguiente:

“(…) Nota: Teniendo en cuenta que el presente proceso se realizará en el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá D.C., que los trámites para la autorización de ingreso son responsabilidad del concesionario OPAIN S.A. y que los periodos de no operación de las pistas son en horarios nocturnos y por tiempos muy reducidos, se hace inviable realizar visita técnica a las áreas de intervención objetos de este proceso.

Por lo anterior, se anexa como documento adicional al presente proceso la información técnica disponible para el proyecto, ver el siguiente link:

[Inf. Técnica Proceso Rehab. y o Mejoram. Calles de Rodaje El Dorado](#)

(…)”.

Por lo tanto, su observación **no procede**.

Observaciones 3, 4 y 5:

“3. Se requiere mayor tiempo en la etapa de estudios y diseños y en la de trámites y aprobaciones, dada la alta complejidad del proyecto que incluye armonización de los estudios y diseños con otras entidades.

4. La Etapa de preconstrucción tiene un plazo de tan solo dos (2) meses, es decir, los diseños que publico la Entidad en el cuarto de datos son FASE III, de acuerdo con lo anterior, es correcto afirmar que el futuro adjudicatario tiene estos dos (2) meses para realizar la REVISIÓN, VERIFICACIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN Y APROPIACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS, en caso de requerirse un plazo adicional, los mayores costos asociados con las mayores permanencias en obra son imputables a la Entidad. Favor confirmar nuestro entendimiento.

5. En línea con el numeral anterior, solicitamos respetuosamente a la Entidad ajustar el plazo de preconstrucción a por lo menos seis (6) meses”.

Respuesta:

La Entidad informa que, el plazo de ejecución del contrato se establece en el formato de Estudios y documentos previos en el numeral 8.1. Plazo de ejecución del contrato. En donde se indica entre otros lo siguiente:

“Los productos la etapa de preconstrucción deberán ser revisados y aprobados por parte de la interventoría y se deberá realizar la entrega de todos los productos desarrollados a la Entidad en los tiempos establecidos para esta etapa”.

“El plazo de la etapa de construcción no podrá ampliarse por cuenta de un mayor tiempo o demora del contratista en la fase de preconstrucción, sin embargo, si el cumplimiento de todos los requisitos asociados a la fase de preconstrucción se da en un plazo menor al estipulado por la Aerocivil podrá iniciarse la etapa de construcción con antelación. En el caso de encontrarse por parte del contratista con aval de la interventoría la necesidad de un plazo para la etapa de construcción mayor a los diecisiete (18) meses será el contratista quien asuma todos los costos que deriven de esta situación, incluyendo los pertenecientes a la interventoría que se deberá mantener en las mismas calidades y dedicaciones previstas por la Aerocivil”.

Es claro que el contratista deberá cumplir con el plazo de ejecución establecido, no se contemplan ajustes a los plazos y no habrá pago adicional alguno por mayor plazo o permanencia para la ejecución de la obra.

Por lo tanto, sus observaciones **no proceden**.

Observación 6:

“Después de realizar un estudio de mercado con los proveedores de mezcla asfáltica ubicados en la ciudad de Bogotá, vemos con gran preocupación que los valores unitarios publicados por la Entidad están por debajo de los precios del mercado en más de un 30%, principalmente para la mezcla que corresponde al 65% del PO, es importante que la Entidad realice los ajustes correspondientes.

Como se puede apreciar, los valores unitarios a costo directo propuestos por la Entidad, corresponde a precios de asfalto convencional, invitamos a la Entidad a ajustar estos valores unitarios”.

% INCID	ITEM DE PAGO	CAPITULO	DESCRIPCIÓN	UND.	CANTIDAD	COSTO DIRECTO ENTIDAD	VALOR TOTAL
51,82%	1,8	REHABILITACIÓN CALLE DE RODAJE KILO (INCLUYE CALLES TRANSVERSALES)	SUMINISTRO, EXTENDIDA, NIVELACIÓN Y COMPACTACIÓN DE MEZCLA ASFÁLTICA FAA P-401 MODIFICADO.	M3	33.650,00	\$ 1.223.951,97	\$ 41.185.983.740,16
11,73%	2,8	REHABILITACIÓN CALLE DE RODAJE NOVEMBER	SUMINISTRO, EXTENDIDA, NIVELACIÓN Y COMPACTACIÓN DE MEZCLA ASFÁLTICA FAA P-401 MODIFICADO.	M3	7.620,00	\$ 1.223.951,97	\$ 9.326.514.000,00
6,37%	4,3	RECONFORMACIÓN, ADECUACIÓN Y NIVELACIÓN DE FRANJAS DE SEGURIDAD	SUMINISTRO, TRANSPORTE, INSTALACIÓN Y COMPACTACIÓN DE RELLENO EN MATERIAL PARA AFIRMADO.	M3	50.315,00	\$ 100.666,93	\$ 5.065.056.539,37
5,01%	1,6	REHABILITACIÓN CALLE DE RODAJE KILO (INCLUYE CALLES TRANSVERSALES)	SUMINISTRO, INSTALACIÓN, RECONFORMACIÓN, NIVELACIÓN, COMPACTACIÓN DE BASE GRANULAR TRATADA CON CEMENTO FAA P-304. (INCLUYE MATERIALES, CEMENTO, EQUIPOS, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS A SITIO AUTORIZADO).	M3	22.450,00	\$ 177.299,21	\$ 3.980.367.322,83
3,28%	3,3	OBRAS DE DRENAJE	EXCAVACIÓN SIN CLASIFICAR DE LA EXPLANACIÓN Y CANALES. INCLUYE RETIRO Y DISPOSICIÓN FINAL EN SITIO AUTORIZADO. INCLUYE DERECHOS DE BOTADERO.	M3	57.650,00	\$ 45.196,85	\$ 2.605.598.425,20
3,09%	1,4	REHABILITACIÓN CALLE DE RODAJE KILO (INCLUYE CALLES TRANSVERSALES)	SUMINISTRO, INSTALACIÓN, RECONFORMACIÓN, NIVELACIÓN, COMPACTACIÓN DE SUBASE GRANULAR FAA P-154. (INCLUYE MATERIALES, EQUIPOS, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS A SITIO AUTORIZADO).	M3	24.390,00	\$ 100.666,93	\$ 2.455.266.401,57

Respuesta:

La Entidad informa que, el presupuesto se estableció mediante la información indicada en el numeral 6.4 ESTUDIO DE MERCADO Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO del

formato de estudios y documentos previos, información que fue revisada y aprobada por la oficina de analítica del Grupo de Estadística y Análisis Sectorial de la Entidad, la cual se indica a continuación:

“(…) se procedió a realizar un análisis con datos de procesos históricos adelantados por la entidad para la contratación del tipo de actividades que son objeto del presente proceso de contratación. Se procedió con la consulta de precios históricos en las bases de datos de la Aerocivil, para ello se tomaron como referencia los precios de actividades establecidos dentro de contratos de infraestructura lado aire adjudicados por la entidad, los cuales fueron indexados, con el fin de establecer los precios de las actividades del proyecto, encontrando el precio real que se ajusta a las condiciones de la ejecución contractual. Definidos los precios para cada una de las actividades a ejecutar dentro del presente proceso, y con las cantidades de obra establecidas previamente para la rehabilitación y/o mejoramiento de la infraestructura del lado aire asociada al proyecto y de acuerdo con la disponibilidad presupuestal asignada, se establece el presupuesto oficial de la entidad, para realizar el proceso de selección cuyo alcance será: “Realizar la rehabilitación y/o mejoramiento de las calles de rodaje Kilo y November, sus franjas, drenajes y obras complementarias en el aeropuerto internacional El Dorado de Bogotá”.

El valor estimado para los dos ítems de evaluación técnica se determinó a partir del presupuesto destinado a la revisión, verificación, ajuste y/o actualización y/o complementación y apropiación de ítems de estudios y diseños de los procesos históricos consultados. Los valores para la apropiación de estudios y diseños se actualizaron de acuerdo con los índices del DANE ICOCIV e ICCP. Las actividades que se ejecuten bajo estos ítems deben justificarse ante la Interventoría respaldada por un Análisis de Precios Unitarios con la respectiva documentación que se contempla en el Manual de Contratación de la Aerocivil, donde indique la descripción de la actividad, materiales, equipos, transporte y personal necesario para la correcta realización de las actividades. Dichas actividades deberán contar con la aprobación de la Interventoría y deben ser revisadas por el Supervisor. El valor estimado para estas actividades de no podrá ser superado.

Los valores tomados como referencia fueron indexados al valor presente de acuerdo con los índices del DANE ICCP 2020 e ICOCIV 2024. Los valores unitarios presentados en el presupuesto oficial corresponden al costo directo más (A) Administración, (I) Imprevistos y (U) utilidad.

En cuanto al valor de los (I) Imprevistos, estos serán los que estén debidamente justificados por el contratista, revisados y avalados por la Interventoría de acuerdo a la normatividad vigente de la Aerocivil y Colombia Compra Eficiente, si en dado caso el contrato no posee ningún imprevisto, este porcentaje en dinero deberá devolverse a la Aerocivil, si por el contrario los imprevistos superan el valor estipulado, el contratista deberá atenerse a los requisitos fijados por la jurisprudencia respecto a la teoría de la imprevisión, lo anterior, de

conformidad con Manual de Contratación, Ley 80 de 1993 y toda la normativa vigente acorde a este aparato.

Se aclara que las cantidades presentadas en el presupuesto oficial son de referencia y no constituye situación de reclamación por parte del contratista, ni modifican en algún momento el criterio y valoración que el contratista de obra comunique a la Entidad en su propuesta de intervención.

Los contratos consultados fueron los siguientes:

- ➔ Contrato No. 18000908 de 2018 ESTUDIOS Y DISEÑOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y/O MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE DRENAJE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO.
- ➔ Contrato 18001566 H4 de 2018 MANTENIMIENTO DE LAS CALLES DE RODAJE DE LA PISTA SUR (INCLUYE LAS CALLES TRANSVERSALES) DEL AEROPUERTO EL DORADO.
- ➔ Contrato No. 19000609 H4 de 2019 REALIZAR EL MANTENIMIENTO DE LAS PISTAS, CALLES DE RODAJE, ZONAS DE SEGURIDAD, ROCERIA Y CANALES DEL AEROPUERTO ELDORADO, BOGOTA D.C.
- ➔ Contrato 19001290 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PISTA SUR Y EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO, BOGOTÁ D.C.
- ➔ Contrato No. 19001315 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PISTA, OBRAS DE DRENAJE Y MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE Y LADO TIERRA DEL AEROPUERTO ANTONIO NARIÑO DE PASTO, NARIÑO.
- ➔ Contrato No. 19001319 H4 de 2019 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA CALLE DE SALIDA RÁPIDA Y DE LA PLATAFORMA DEL SEI Y EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LAS ÁREAS LADO AIRE Y LADO TIERRA DEL AEROPUERTO FLAMINIO SUAREZ DE GUAYMARAL.
- ➔ Contrato No. 200001182 H4 de 2023 REALIZAR LA REHABILITACIÓN DE LA PLATAFORMA, ESTUDIOS, DISEÑOS Y CONSTRUCCIÓN DE VIA INTERNA, MANTENIMIENTO LADO TIERRA Y LADO AIRE DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE SAN ANDRÉS Y AEROPUERTO DE PROVIDENCIA.
- ➔ Contrato 20001188 H4 de 2020 TERMINACIÓN DE LA CALLE DE RODAJE LIMA, CONSTRUCCIÓN DEL BOX CULVERT (PASO A DESNIVEL) Y OBRAS

COMPLEMENTARIAS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO,
BOGOTÁ D.C.

- Contrato No. 22001132 H4 de 2022 REALIZAR EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA LADO AIRE Y LADO TIERRA A CARGO DE LA AEROCIVIL EN EL AEROPUERTO EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ.
- Contrato No. 22001378 H4 de 2022 REALIZAR EL MANTENIMIENTO RUTINARIO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA LADO AIRE Y LADO TIERRA A CARGO DE LA AEROCIVIL EN EL AEROPUERTO EL DORADO DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ.
- Contrato No. 23001258 H4 de 2023 MEJORAMIENTO DE PISTA, PLATAFORMA, CALLES DE RODAJE, FRANJAS DE SEGURIDAD, CANALES E INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA, INCLUYE SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE AYUDAS VISUALES AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES (VF).

(...).

Adicionalmente, realizando la verificación del visor de precios unitarios de referencia de IDU, dichos precios presentan en el visor las siguientes consideraciones:

“(...) Con el fin de dar alcance a la responsabilidad de la Entidad frente a información que suministra al público en general, se aclara que esta no reemplaza al análisis y soporte de cada proceso, las cuales deberán adelantarse atendiendo sus propias condiciones. Por tanto, el uso de los datos publicados compromete únicamente la responsabilidad del interesado y es de su competencia verificar y/o actualizar o no la información, para lo cual debe tener en cuenta:

Primero: *La entidad no garantiza que los precios publicados se ajusten a ninguna situación técnica o proyecto particular.*

Segundo: *El uso de los datos publicados es responsabilidad del interesado, por lo tanto, es de su competencia verificar y/o actualizar o no la información.*

Tercero: *Los datos contenidos en la Base de Precios del IDU no reemplazan la labor contratada con los consultores externos, quienes tienen la obligación de evaluar, analizar y soportar caso por caso, en términos pactados contractualmente.*

Cuarto: *Los precios de referencia publicados no son indicativos de los valores de contratación. Cada proceso licitatorio se adelanta según sus propias condiciones.*

Quinto: El registro de marcas o productos comerciales no presupone su recomendación de uso. Tal responsabilidad recae sobre el consultor interno o externo contratado.

Sexto: El registro de precios de insumos, no tiene en cuenta escalas por volumen de compras ni descuentos por ningún concepto. Como regla general tiene en cuenta el IVA. El interesado debe verificar esta condición con su proveedor.

Séptimo: Los insumos que hacen parte del grupo “Proyecto específico y/o APU” pertenecientes al capítulo “Proyecto específico” así como los insumos y APU que en su descripción hagan referencia al nombre particular de un proyecto, podrán utilizarse exclusivamente en el mencionado proyecto para el cual fueron estructurados, toda vez que obedecen a sus respectivas condiciones y/o particularidades.

Por su naturaleza, estos no son objeto de actualización mediante los estudios de mercado que adelante el IDU por no hacer parte de la generalidad.

(...)”

A su vez, se informa que se realizó la verificación de precios de referencia establecidos por el INVIAS en su portal web, encontrado que, para la publicación del pliego de condiciones, **se realizará el ajuste de precios en el Formulario 1. Presupuesto oficial, para los siguientes ítems:**

- **Ítems 1.4 y 2.4. SUMINISTRO, INSTALACIÓN, RECONFORMACIÓN, NIVELACIÓN, COMPACTACIÓN DE SUBASE GRANULAR FAA P-154. (INCLUYE MATERIALES, EQUIPOS, TRANSPORTE Y DISPOSICIÓN FINAL DE ESCOMBROS A SITIO AUTORIZADO).**

Por último y de acuerdo con la verificación realizada, se aclara que para el resto de ítems establecidos para el proceso, los precios son acordes a los precios de referencia establecidos por el portal del INVIAS para la construcción de infraestructura de transporte, además dichos precios de referencia INVIAS incluyen el valor de AIU del 30%.

Por lo tanto, su observación **procede parcialmente**.

Observación 7:

“Para la licitación 24001303 H4 de 2024 del Aeropuerto de Palo Negro publicado por la AEROCIVIL en el mes de noviembre del 2024, la Entidad tiene un costo directo para la mezcla asfáltica P-401 de \$1.578.141, claramente el valor unitario de la mezcla para el Aeropuerto de El Dorado está por debajo del precio de Bucaramanga en más de un 25%, solicitamos respetuosamente a la Entidad actualizar el presupuesto”.

ITEM:	2.8	SUMINISTRO EXTENDIDO Y COMPACTACIÓN DE MEZCLA ASFALTICA EN CALIENTE TIPO NORMA FAAP 401 CON CEMENTO ASFALTICO PG 76-28 MODIFICADO CON POLIMEROS.				UNIDAD:	m3
I. EQUIPO							
DESCRIPCION		UNID	Tarifa/Hora	Rendimiento	Valor Unitario		
VIBROCOMPACTADOR, POTENCIA 153 HP, PESO 10T		HR	124.715,61	0,089	\$ 11.100,00		
Terminadora de asfalto (Finisher), potencia 130 HP, peso 15 ton.		HR	293.698,60	0,089	\$ 26.139,00		
COMPACTADOR DE RODILLO 99 HP, PESO 8 TON		HR	122.943,60	0,089	\$ 10.942,00		
TORRE DE ILUMINACION 4 REFLECTORES 1000W/CU		DIA	255.280,00	0,011	\$ 2.808,00		
					SUB-TOTAL	\$ 50.989,00	
II. MATERIALES							
DESCRIPCION		UNID	Precio Unitario	Cantidad	Valor Unitario		
ASFALTO TIPO FAA-P401 MEJORADO DE ADHERENCIA		M3	1.134.070,00	1,30	1.474.291,00		
					SUB-TOTAL	\$ 1.474.291,00	
III. TRANSPORTE							
MATERIAL		UNID	CANT	DISTANCIA	Valor Unitario		
TRANSPORTE DE MATERIAL MEZCLA ASFALTICA		M3-KM	1,3000	17	\$ 1.636,25	\$ 36.161,00	
					SUB-TOTAL	\$ 36.161,00	
IV. MANO DE OBRA							
TRABAJADOR		Jornal	Prestaciones	Factor Region	Redimiento	Valor Unitario	
cuadrilla a (1of+1ay) albañileria		151.667	1,85	1,00	60,0000	4.676	
cuadrilla a (0of+2ay) albañileria		130.000	1,85	1,00	60,0000	4.008	
cuadrilla a (0of+2ay) albañileria		130.000	1,85	1,00	60,0000	4.008	
cuadrilla a (0of+2ay) albañileria		130.000	1,85	1,00	60,0000	4.008	
					16.700,00		
					TOTAL COSTO DIRECTO	1.578.141,00	
V. COSTOS INDIRECTOS							
Descripción				Porcentaje	Valor Total		
ADMINISTRACION				21,00%	\$ 331.410,00		
IMPREVISTOS				1%	\$ 15.781,00		
UTILIDAD				5,00%	\$ 78.907,00		
					SUBTOTAL \$	\$ 426.098,00	
					PRECIO UNITARIO TOTAL APROXIMADO AL PESO	2.004.239,00	

Ilustración 1: APU Compartido por la Aerocivil Lactación 24001303 H4 de 2024

Respuesta

La Entidad informa que para cada uno de los procesos a estructurar se realiza un estudio de mercado y un análisis de precios específico teniendo en cuenta las condiciones particulares del proyecto como lo pueden ser: el sitio de ejecución de las obras, el tipo de intervención, la consecución de materiales, oferta de plantas productoras de asfalto en la zona, disponibilidad de alquiler de maquinaria, distancias de transporte de materiales, disponibilidad de mano de obra calificada, entre otros.

Para el caso particular que usted indica del proceso del Aeropuerto de Palonegro de Bucaramanga, en el APU que usted remite, se incluye lo siguiente: “MEZCLA ASFÁLTICA FAA – P401 MEJORADO DE ADHERENCIA” el cual es una mezcla particular y específica para dicho proyecto. Por lo tanto, el precio que usted indica para el proceso de Bucaramanga no se puede comparar con el precio establecido para otros procesos que se adelantan por parte de la Entidad.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Entidad reitera lo establecido en el numeral 6.4. ESTUDIO DE MERCADO Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO del formato de estudios y documentos previos e indicado en la respuesta a la observación 7 presentada por usted dentro del presente documento.

Por lo tanto, su observación **no procede**.

Observación 8:

“Solicitamos respetuosamente a la Entidad incluir formula de reajuste de precios, dado que el asfalto sufre hasta 3 incrementos al año, y este es un riesgo que es imputable a la Entidad y que a futuro puede generar un desequilibrio económico para el futuro adjudicatario”.

Respuesta:

La Entidad informa que, de acuerdo con el Formato de Estudios y documentos previos para el proyecto, numeral 8.3 Forma de Pago, en el aparte Formula de reajuste de precios se indica lo siguiente:

“(…) El ajuste de precios se realizará anualmente con corte al mes de la fecha de adjudicación.

Nota 1: 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 2: 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 (...).”

Por lo tanto, es claro que el ajuste de precios se realizará anualmente con corte al mes de la fecha de adjudicación y se tendrá en cuenta la información de la Nota 1 y Nota 2 establecidas.

Observación 9:

“Solicitamos respetuosamente a la Entidad indicar cuales son las estampillas e impuestos aplicables en el presente proceso de selección”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, los proponentes son los directos responsables 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 Entidad 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 deducciones que este contrato puede tener:

1. Rete fuente a título de renta del 2%.
2. Retención fuente a título de ICA según el municipio donde se preste el servicio.
3. Retención de IVA del 15%
4. Impuesto de Guerra 5%
5. Estampilla de la Universidad Nacional según el valor del contrato:

TARIFA	DESDE - HASTA (EN UVT)	DESDE - HASTA (EN PESOS)
0,0%	0 - 26	0 - \$1.102.712
0,5%	26 - 52.626	\$1.102.712 Hasta \$2.231'973.912
1%	52.652 - 157.878	\$2.233'076.624 Hasta \$6.695'921.736
2%	MAYORES A 157.904	MAYOR DE \$ 6.697'024.448

Los impuestos se calculan sobre el valor de cada factura antes de IVA, es decir, estos serán pagados por el contratista mediante las actas parciales tramitadas durante la ejecución y hasta el recibo final del contrato.

Observación 10:

“Solicitamos publicar el desglose de la Administración considerada para el presente proceso de selección”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, el proponente debe calcular un AIU que contenga todos los costos en los que incurre el contratista de obra 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.

Cuando el proponente exprese el AIU en porcentaje (%) y en pesos, prevalece el valor expresado en porcentaje (%). El porcentaje del A.I.U. que presenten los Proponentes no debe ser superior al porcentaje total del A.I.U. establecido en el Formulario 1– Formulario de Presupuesto Oficial. En consecuencia, el Proponente puede configurar libremente el porcentaje individual de la administración (A), de los imprevistos (I) y de la utilidad (U), siempre que la sumatoria de ellos no exceda el porcentaje total definido por la Entidad en el Formulario 1– Formulario de Presupuesto Oficial.

Los componentes internos de la administración (A) deberán ser presentados por el adjudicatario del presente proceso de contratación en la oportunidad establecida en el

numeral 8.1 del pliego de condiciones, por lo tanto, se le comunica que la entidad no está obligada a publicar el desglose del análisis de precios Unitarios.

Como se establece en los Documentos Tipo, es el oferente quien debe calcular su AIU pudiendo establecer de forma libre la distribución de los componentes de AIU sin que se supere el porcentaje total establecido por la Entidad en el Presupuesto Oficial, teniendo en cuenta que se determinó como causal de rechazo en el literal r) del numeral 1.15 CAUSALES DE RECHAZO.

Observación 11:

“Favor compartir el desglose de los análisis de precios unitarios APU's, esto con el fin de validar el alcance estimado por la Entidad para cada una de las actividades, es importante resaltar que la Entidad ha publicado estos desgloses en diversos procesos, recientemente en la licitación 24001303 H4 de 2024”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, para la determinación del presupuesto oficial no se realizaron análisis de precios unitarios (APUs), la estimación del presupuesto oficial fue realizado de acuerdo con un análisis con datos de procesos históricos adelantados por la entidad para la contratación del tipo de actividades que son objeto del presente proceso de contratación. Se procedió con la consulta de precios históricos en las bases de datos de la Aerocivil, para ello se tomaron como referencia los precios de actividades establecidos dentro de contratos de infraestructura lado aire adjudicados por la entidad, los cuales fueron indexados, con el fin de establecer los precios de las actividades del proyecto, encontrando el precio real que se ajusta a las condiciones de la ejecución contractual.

Los valores tomados como referencia para el cálculo del precio de cada uno de los ítems establecidos para el proyecto, fueron indexados al valor presente de acuerdo con los índices del DANE ICCP 2020 e ICOCIV 2024. Los valores unitarios presentados en el presupuesto oficial corresponden al costo directo más Administración (A), Imprevistos (I) y utilidad (U).

Adicionalmente, se informa que los precios presentados por la Entidad sirven de referencia para que el proponente conozca la forma como se estableció el presupuesto oficial, pero es responsabilidad del proponente realizar los análisis de precios unitarios – APU's respectivos de cada actividad de manera particular para la presentación de su oferta económica.

Se aclara que las cantidades presentadas en el presupuesto oficial son de referencia y no constituye situación de reclamación por parte del contratista, ni modifican en algún momento el criterio y valoración que el contratista de obra comunique a la Entidad en su propuesta de intervención.

Se reitera que es labor de los oferentes realizar un análisis independiente del presupuesto oficial establecido, para presentar su oferta en el Formulario 1 - Presupuesto oficial para el proceso.

Por lo tanto, **su observación no procede.**

Observación 12:

“Por otro lado, la Entidad ha publicado un documento denominado “Aviso de precios Artificialmente bajos”, en donde define un umbral mínimo del 80% del presupuesto oficial estimado, por lo anterior, solicitamos respetuosamente a la Entidad ajustar este porcentaje a como mínimo el 95% del presupuesto oficial, es decir un valor de \$97.696.022.141. Es importante indicarle a la Entidad que un contratista que oferte un porcentaje menor al 95% tiene el riesgo de que a futuro pueda tener un desequilibrio económico, sumado a esto encontramos que los precios del presupuesto oficial no obedecen con la realidad del mercado”.

LICITACIÓN PÚBLICA No. 24001286 H4

OBJETO: REALIZAR LA REHABILITACIÓN Y/O MEJORAMIENTO DE LAS CALLES DE RODAJE KILO Y NOVEMBER, SUS FRANJAS, DRENAJES Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO DE BOGOTÁ (VF).

REQUERIMIENTO A TODOS LOS PROPONENTES:

En aras del principio de transparencia que debe regir los procesos de contratación pública, y con el fin de evitar prácticas colusorias, se solicita que los proponentes cuya oferta económica se encuentre por debajo del ochenta por ciento (80%) del presupuesto oficial del presente proceso de Licitación Pública No. 24001286 H4, lo que equivale a un valor mínimo aceptable de OCHENTA DOS MIL DOSCIENTOS SETENTA MILLONES TRESCIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y CUATRO PESOS M/CTE (\$82.270.334.434) Incluye AIU + IVA sobre la utilidad, presenten a la Entidad las razones y/o justificaciones que sustentan el valor ofertado, con los soportes a que haya lugar, una vez se realice la apertura del sobre económico en la audiencia, por lo tanto, deberán preparar el documento de justificación respectivo y tenerlo listo al momento de la apertura del sobre económico, de tal forma que lo puedan presentar una vez la Entidad los requiera, y así mismo, la Entidad se pueda pronunciar sobre el análisis a las justificaciones presentadas, antes de las 3PM.

Respuesta:

La Entidad informa que, la estimación del porcentaje (80%) establecido como propuestas artificialmente bajas se definió de conformidad con los lineamientos de la Guía de Colombia Compra Eficiente. No obstante, teniendo en cuenta las condiciones propias del presente proceso, que se llevará a cabo en el Aeropuerto Internacional El Dorado. Puesto que este aeropuerto presenta a diario y durante todo el año una alta operación, lo cual sumado a su relevancia en el transporte aéreo del país, implica que los trabajos a realizar sean muy especializados y que además se adelanten en condiciones restrictivas, minimizando en todo caso la afectación a la operación.

Así las cosas, se considera que el proyecto es de alta complejidad por lo cual la Entidad ha estimado conveniente ajustar 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.

Esta información al respecto con el porcentaje de la propuesta artificialmente baja quedará ajustada en el Numeral 7.1 PROPUESTA ARTIFICIALMENTE BAJA del Formato 1A – Estudios y Documentos Previos y en el Documento de Aviso de Precios Artificialmente Bajos del proceso.

Por lo anterior, **su solicitud procede parcialmente.**

Observación 13:

“Riesgo No. 9: “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 respetuosamente a la Entidad asumir el 100% de este riesgo, en caso contrario de que decida asignar el 100% del riesgo al futuro adjudicatario, favor incluir formula de reajuste de precios para el presente contrato”.

Respuesta:

La Entidad informa que, tal como se estableció en el CONPES 3714 de 2011, sobre la asignación de los riesgos económicos, el cual establece que:

“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”. Conforme lo anterior, no procedería la solicitud del tercero interesado.

Adicional a lo anterior, se le reitera que para la ejecución del contrato se contará con el ajuste de precios conforme con el apartado Formula de reajuste de precios del numeral 8.3 - FORMA DE PAGO del formato de estudios previos del proceso, en donde se indica lo siguiente:

“(…) El ajuste de precios se realizará anualmente con corte al mes de la fecha de adjudicación.

Nota 1: 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 2: 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 (...).

Por lo tanto, su observación **no procede** y el riesgo seguirá a cargo del contratista.

Observación 14:

“Riesgo No. 11: “Mayores costos del transporte de material resultante o mayores costos de disposición final del material en botadero autorizado”.

Solicitamos respetuosamente a la Entidad asumir el 100% de este riesgo, dado que este riesgo debió quedar inmerso en la etapa de factibilidad del proyecto, en donde debió quedar incluido en los análisis de costos los transportes a botaderos autorizados, inclusive, solicitamos respetuosamente a la Entidad compartir el desglose de los análisis de precios unitarios con el fin de validar las distancias de acarreo que estimaron para cada ítem de movimiento de tierras.

Favor indicar cuales son los botaderos autorizados con los cuales la Entidad estructuro el presupuesto oficial, esta información es netamente informativa”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, de conformidad con lo establecido en el CONPES 3714 de 2011, el cual establece que:

“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”.

Así las cosas, la Entidad transfiere este riesgo al contratista al considerarlo experto en la materia objeto de contratación y al brindarle las especificaciones técnicas claras y completas para que estructure una oferta con suficiencia económica.

Por lo tanto, su observación **no procede** y el riesgo seguirá a cargo del contratista.

Observación 15:

“Riesgo No. 13: “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 respetuosamente a la Entidad asumir el 100% de este riesgo, dado que este tipo de acciones no son imputables al futuro adjudicatario, así mismo se entiende que la Entidad realizó las gestiones necesarias para viabilizar el proyecto en la etapa de factibilidad”.

Respuesta:

La Entidad aclara 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 Entidad no estaría en la posibilidad de administrarlo y mitigarlo, pero sí de colaborar con la gestión necesaria con entidades del Estado, tanto así que dicho CONPES 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.)”.*

Por lo tanto, la Entidad reitera que además de lo anteriormente mencionado, el siguiente tratamiento o control establecido dentro de la matriz de riesgos para el proceso, 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 lo tanto, su observación **no procede** y el riesgo seguirá a cargo del contratista.

Observación 16:

“Riesgo No. 17: “Terminación o modificación parcial del contrato de obra como consecuencia de la ejecución de un contrato de concesión o modificaciones al contrato de concesión existente en el Aeropuerto”.

Solicitamos respetuosamente a la Entidad asumir el 100% de este riesgo, dado que las empresas realizan sus análisis de costos para la ejecución de un contrato con el alcance enmarcado en los términos de referencia actuales, y realizar una futura disminución del alcance genera un desequilibrio económico, así las cosas, si la Entidad prevé que se va a realizar una modificación anticipada al contrato, se recomienda ajustar el alcance del mismo en esta etapa”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, actualmente el Aeropuerto el Dorado cuenta con el contrato de concesión No. 6000169OK de 2006 suscrito entre la ANI y OPAIN, con las áreas plenamente definidas e identificadas en el plano de áreas concesionadas y no concesionadas publicado en el presente proceso. Así mismo, una vez corroborado con la Dirección de Concesiones Aeroportuarias de la Entidad, se indica que durante la vigencia del plazo de ejecución establecida para el presente proceso no se tiene previsto suscribir nuevos contratos de concesiones en el Aeropuerto El Dorado.

Por lo anterior, este riesgo se categorizó como bajo y su asignación es compartida (Contratista / Aerocivil), toda vez que, las modificaciones y/o terminación de los contratos de licitación pública se deben realizar en la medida de lo posible de manera bilateral, es decir, acuerdo de voluntades entre las partes.

Por lo tanto, su observación **no procede** y el riesgo seguirá siendo compartido.

Observación 17:

“Riesgo No. 23: “Mayores valores y/o actividades requeridas para la etapa de apropiación de estudios y diseños”.

Solicitamos respetuosamente a la Entidad compartir este riesgo con el futuro adjudicatario, toda vez que las mayores permanencias en obra y/o mayores costos asociados, se deben a trámites y gestiones con terceros, esto quiere decir que el contratista no es imputable por estos conceptos”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, de conformidad con lo establecido en el CONPES 3714 de 2011 se establece que 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".

Cabe aclarar que el contratista deberá realizar un adecuado tratamiento, de tal manera que se justifique técnica, jurídica y financieramente la necesidad de mayores cantidades sin aumento de valor del contrato.

Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 27 de la Ley 80 de 1993 "De la Ecuación Contractual".

Por lo tanto, su observación **no procede** y el riesgo seguirá a cargo del contratista.

Observación 18:

"Riesgo No. 25: "Ejecución de actividades sobre áreas que tengan afectación de garantías de contratos anteriores".

Solicitamos respetuosamente a la Entidad suprimir este contrato de la matriz de riesgos, o en su defecto que la Entidad asuma el 100% de este riesgo".

Respuesta:

La Entidad aclara que, de conformidad con lo establecido en el CONPES 3714 de 2011 se establece que 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, en el "Tratamiento/Control a ser implementado", mencionado en la matriz de riesgo del proceso, se menciona 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."

Por lo tanto, su observación **no procede** y el riesgo seguirá a cargo del contratista.

Observación 19:

"Riesgo No. 28: "Riesgos por eventos asociados a la operación aérea".

Solicitamos respetuosamente a la Entidad compartir este riesgo con el futuro adjudicatario, dado que la operación aérea no hace parte del objeto contractual, es decir, la operación aérea depende de terceros".

Respuesta:

La Entidad aclara que, el riesgo hace referencia a los perjuicios que pueda generar en la operación área la ejecución de los trabajos realizados en cumplimiento del objeto del contractual. Además, se aclara que 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".

Por lo tanto, su observación **no procede** y el riesgo seguirá a cargo del contratista.

Observación 20:

"Riesgo No. 31 "Inundación del lado aire; accidentes y/o incidentes en el área de movimiento o maniobra del aeropuerto".

Se solicita asignar el 100% del riesgo a la Entidad, dado que los fenómenos naturales no son imputables al futuro adjudicatario, es decir, este tipo de eventos no los puede controlar o prevenir el contratista de obra porque son fortuitos".

Respuesta:

La Entidad aclara que, de acuerdo con la definición de los "Riesgos de la Naturaleza" prevista en el CONPES 3714 de 2011, que señala que:

"Riesgos de la Naturaleza: Son los eventos causados por la naturaleza sin la intervención o voluntad del hombre, que, aunque pueden ser previsibles por su frecuencia o diagnóstico están fuera del control de las partes. Para la determinación de su existencia y/o previsibilidad, se podrá acudir a las autoridades públicas o entidades competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (INSTITUTO AGUSTIN CODAZZI, INGEOMINAS, IDEAM, etc.)

Para el ejercicio de tipificación, éstos se refieren a los hechos de la naturaleza que puedan tener un impacto sobre la ejecución del contrato, por ejemplo los temblores, inundaciones, lluvias, sequías, entre otros, siempre y cuando los mismos puedan preverse".

Acorde con la definición anterior, las condiciones climáticas son previsibles en función de pronósticos que permiten la adopción de medidas para adelantar los trabajos, por lo anterior, es responsabilidad del contratista, mitigar las afectaciones que se puedan presentar como causa de las condiciones climáticas en el desarrollo del contrato.

Por lo tanto, su observación **no procede** y el riesgo seguirá a cargo del contratista.

Observación 21:

"Riesgo No. 33. "Amenaza geológica".

Se solicita asignar el 100% del riesgo a la Entidad, dado que el contrato solo prevé la REVISIÓN, VERIFICACIÓN, AJUSTE Y/O ACTUALIZACIÓN Y/O COMPLEMENTACIÓN Y APROPIACIÓN DE LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS".

Respuesta:

La Entidad aclara que, de acuerdo al CONPES 3714 de 2011 la definición de los "Riesgos de la Naturaleza" es:

"Riesgos de la Naturaleza: Son los eventos causados por la naturaleza sin la intervención o voluntad del hombre, que aunque pueden ser previsibles por su frecuencia o diagnóstico están fuera del control de las partes. Para la determinación de su existencia y/o previsibilidad, se podrá acudir a las autoridades públicas o entidades competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (INSTITUTO AGUSTIN CODAZZI, INGEOMINAS, IDEAM, etc.)

Para el ejercicio de tipificación, éstos se refieren a los hechos de la naturaleza que puedan tener un impacto sobre la ejecución del contrato, por ejemplo los temblores, inundaciones, lluvias, sequías, entre otros, siempre y cuando los mismos puedan preverse".

Teniendo en cuenta lo anterior se establece una responsabilidad compartida dado que esta fuera del control de las partes, además se aclara que el contratista adjudicatario es el que debe ejecutar los planes de contingencia de atención temprana ante la calamidad, y posteriormente la entidad contratante realice los actos administrativos necesarios para su atención, tal como se indica en "Tratamiento/Control a ser implementado" de la matriz de riesgo.

Por lo tanto, su observación **no procede** y el riesgo seguirá siendo compartido.

Observación 22:

"Riesgo No. 38. "Incumplimiento del PMA y /o deficiencias en la implementación de los permisos y/o autorizaciones, en áreas de las obras, que ocasionen medidas preventivas por la Autoridad Ambiental Competente".

Se solicita asignar el 100% del riesgo a la Entidad, en caso contrario de que la Entidad decida trasladarle este costo al futuros adjudicatario, solicitamos respetuosamente se reconozcan estos costos y se incluya una partida por conceto de Implementación del PMA".

Respuesta:

La Entidad aclara que, es importante precisar que el CONPES 3714 de 2011 se establecen los "Criterios de Asignación de Riesgos" así:

"5. Riesgos Regulatorios: Se recomienda que, por regla general, el riesgo lo asuma la parte que cuenta con un manejo y posibilidad de administración efectiva de los riesgos regulatorios por su naturaleza y en virtud de las normas propias de cada regulación."

De acuerdo a lo anterior y conforme al objeto de proceso de contratación, los cambios regulatorios que podrían aplicar para el desarrollo del mismo no son de la competencia de la Aerocivil y por ende no estaría en la posibilidad de administrar este riesgo.

Al contrario, si los riesgos afectan las obligaciones y actividades establecidos en los Estudios Previos del presente proceso será el contratista quien a través de su gestión propia de riesgos podrá mitigar o administrar las consecuencias del mismo.

Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 27 de la Ley 80 de 1993 "De la Ecuación Contractual".

Por lo tanto, su observación **no procede** y el riesgo seguirá a cargo del contratista.

Observación 23:

"Riesgo No. 42. "Obras objeto del contrato por encima del presupuesto asignado para su ejecución como resultado de la etapa de apropiación de estudios y diseños".

Solicitamos respetuosamente a la Entidad asumir el 100% de este riesgo, dado que este riesgo debió quedar inmerso en la etapa de factibilidad en donde todos los costos debieron quedar inmersos en los análisis de precios unitarios, de allí la importancia de que la Entidad comparta estos análisis en la etapa de licitación, de esta manera los posibles oferentes pueden validar el alcance de las obras que estimo la Entidad y de esta manera se le puede dar un tratamiento adecuado a este riesgo".

Respuesta:

La Entidad aclara que, el presupuesto se estableció mediante la información indicada en el numeral 6.4 ESTUDIO DE MERCADO Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO del formato de estudios y documentos previos, información que fue revisada y aprobada por la oficina de analítica del Grupo de Estadística y Análisis Sectorial de la Entidad.

Adicionalmente, el proponente conoce los estudios y diseños previamente y el presupuesto suministrado por la entidad sirve de base y será el proponente que establezca su presupuesto tal como se establece en los Documentos Tipo, sin que se supere el porcentaje total establecido por la Entidad en el Presupuesto Oficial.

Por lo tanto, la Entidad reitera que, además de lo anteriormente mencionado, el siguiente tratamiento o control establecido dentro de la matriz de riesgos para el proceso, debe ser implementado por el contratista para mitigar este riesgo:

“Estudio adecuado de los documentos que reposan en el cuarto de datos y el presupuesto del contrato.

Ejecución de las actividades de apropiación bajo los criterios de eficiencia, economía, eficacia y excelencia técnica.

Contar con un grupo de especialistas y/o subcontratar empresa de consultoría de calidad que ejecute las actividades de apropiación y garantice resultados adecuados en términos de excelencia técnica y economía para la ejecución de la obra.

El contratista acepta que de presentarse el riesgo, la entidad reconocerá el valor de apropiación, pero la entidad no está obligada a continuar con la etapa de la ejecución de las obras, el contratista no podrá solicitar reconocimiento o reclamaciones adicionales”.

Por lo tanto, su observación **no procede** y el riesgo seguirá a cargo del contratista.

8. OBSERVACIONES EXTEMPORANEAS ALLEGADAS POR CALZADA CONSTRUCCIONES S.A. DE C.V – GRUPO HYCSA., EL 8 DE NOVIEMBRE DE 2024.

Detalles de mensaje

Referencia interna: 24001286 H4
46200C0589-REALIZAR LA REHABILITACIÓN Y/O MEJORAMIENTO DE LAS CALLES DE RODAJE KILO Y NOVEMBER, SUS FRANJAS, DRENAJES Y OBRAS CO
De: Calzada Construcciones S.A. de C.V.
Usuario: DUPERLY RIVERA RODRIGUEZ
Fecha: 1 día de tiempo transcurrido (8/11/2024 5:43:54 PM UTC-05:00) Bogotá, Lima, Quito
Referencia del mensaje: CO1.MSG.7134351
Tipo de mensaje: General
Asunto: Observaciones Pliego de Condiciones

Anexos	Documento	Nombre del documento	Detalle
	07 Observaciones Prepliegos.pdf	07 Observaciones Prepliegos.pdf	

Texto de mensaje

Buen día estimados.

Se comparte carta de observaciones al Pliego de Condiciones.

Observación 1:

“Realizando un análisis de la información consignada en el Proyecto de Pliegos de Condiciones y en el documento Estudio Previo y Análisis del Sector, con extrañeza se evidencia que la Entidad NO ha reconocido que este proceso de contratación se encuentra cubierto por el Acuerdo Comercial aplicable Alianza Pacífico, específicamente con el estado mexicano, y el Acuerdo Comercial con México tal como consta en el Manual para el Manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación publicado por Colombia Compra Eficiente (CCE). Por ello, es menester recordarle a la AEROCIVIL que, en su calidad de Unidad Administrativa Especial del nivel nacional, se encuentra cubierta por estos Acuerdos y así debe consignarlo en los pliegos de condiciones.

Igualmente, el Manual de Contratación interno, el cual se encuentra aprobado y vigente, expresa que como Entidad sometida al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública (EGCAP) deberá observar las obligaciones que en materia de

Acuerdos Internacionales y Tratados de Libre Comercio (TLC) vinculen al Estado Colombiano. Y, en ese sentido, deberá verificar en los estudios previos si la respectiva contratación a realizar se encuentra cobijada por estos Acuerdos. Para ello la dependencia solicitante deberá revisar, analizar e indicar si el bien, obra o servicio a contratar están cobijados por un Acuerdo comercial suscrito por el Estado colombiano.

Por otro lado, en el mismo manual de la AEROCIVIL, se establece lo siguiente: “Para la elaboración del estudio previo deberá consultarse la página del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en coordinación con la Agencia Nacional de Contratación Pública, Colombia Compra Eficiente en la cual se mantiene publicada la información actualizada relativa a los Tratados vigentes en materia de contratación pública, que permita realizar la verificación a que se refiere el presente numeral” ...

(...)” Subraye y negrita propia.

Sabiendo que la AEROCIVIL está obligado a someterse al EGCAP y, por consiguiente, a lo expuesto por CCE, debe dar cumplimiento a lo estipulado en el Manual señalado para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación el cual indica lo siguiente:

“Anexo 1. Aplicación de los Acuerdos Comerciales para Entidades Estatales Nacionales

(b) Valores a partir del cual es aplicable el Acuerdo Comercial para Entidades Generales (...)

3. México: (i) adquirir bienes y servicios a partir de 50.000 DEG y (ii) para servicios de construcción desde US\$ 10.335.931.

Los Acuerdos Comerciales con México son aplicables a los Procesos de Contratación para: (i) adquirir bienes y servicios a partir de \$ 84.918 USD; y (ii) para servicios de construcción a partir de \$ 11.039.387 USD. (...)”

Teniendo en cuenta que el presente proceso de contratación tiene un presupuesto Oficial de \$102.837.918.043 COP, equivalente a 24.114.978 USD utilizando una TRM de \$4.249,83 correspondiente al 18/10/2024, fecha de publicación del presente proceso, se comprueba que la Entidad debe incluir dentro de su lista de Acuerdos Comerciales al Estado Mexicano, bien sea por medio de la Alianza del Pacífico o como Estado Independiente, para que las empresas originarias de este país obtengan el Trato Nacional al que tienen derecho por Ley en este tipo de procesos licitatorios.

Ver: ACUERDOS COMERCIALES Y TRATO NACIONAL POR RECIPROCIDAD, de Colombia Compra Eficiente: <https://www.colombiacompra.gov.co/compradores/acuerdos-comerciales-y-trato-nacional-por-reciprocidad>”.

Respuesta:

La ENTIDAD una vez verificada y analizada su observación, se permite indicar que efectivamente el Acuerdo Comercial con Alianza Pacifico y con México se encuentran vigentes y que la Entidad está incluida dentro de dichos acuerdos; sin embargo, conforme a lo establecido en el MANUAL PARA EL MANEJO DE LOS ACUERDOS COMERCIALES EN PROCESOS DE CONTRATACIÓN, expedido por Colombia Compra Eficiente, en la regla 4, del numeral 4.4. ¿Cómo identificar si el proceso de contratación que adelanta una Entidad Estatal está cubierto por un acuerdo comercial?, el cual señala: “*Si la Entidad Estatal está incluida en el Acuerdo Comercial y el valor estimado del Proceso de Contratación es igual o superior al valor a partir del cual el Acuerdo Comercial es aplicable, la Entidad Estatal debe determinar si hay excepciones que cobijen al Proceso de Contratación. Si hay excepciones aplicables al Proceso de Contratación, el Acuerdo Comercial no lo registrará. Si no hay excepciones, el Acuerdo Comercial cobijará al Proceso de Contratación*”. **(Negrilla fuera de texto.)**

Teniendo en cuenta lo anterior, la entidad procedió a verificar las excepciones aplicables al proceso encontrándose las siguientes:

***Excepción:**

- No.38 Los servicios de construcción.
- No.44 Los Procesos de Contratación de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil –AEROCIVIL– relacionadas con la infraestructura para el sistema aeroportuario o para el sistema nacional del espacio aéreo.
- No.45 Las contrataciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil –AEROCIVIL

Así las cosas, su observación **no procede** de acuerdo a las excepciones señaladas en párrafo anterior.

Los siguientes acuerdos comerciales no son aplicables al presente proceso de Licitación Pública, conforme a lo establecido en los documentos del proceso.

Acuerdo Comercial		Entidad Estatal incluida	Presupuesto del Proceso de Contratación superior al valor del Acuerdo Comercial	Excepción aplicable al Proceso de Contratación	No. Excepción	Proceso de Contratación cubierto por el Acuerdo Comercial
		[Si/no]	[Si/No]	[Si/No] *		[Si/No]
Alianza Pacifico	Chile	SI	SI	SI	44	NO
	Perú	SI	SI	SI	44	NO
	México	SI	SI	SI	44	NO
Costa Rica		SI	SI	SI	44	NO
Canadá		SI	SI	SI	45	NO

Chile		SI	SI	SI	45	NO
Estados Unidos		SI	NO	SI	45	NO
Estados Unidos Mexicanos		SI	SI	SI	-	NO
Triángulo Norte	Guatemala	SI	SI	NO	-	SI
	Salvador	SI	SI	SI	38	NO
	Honduras	SI	SI	NO	-	SI
Estados AELC	Islandia, Liechtenstein	SI	SI	SI	45	NO
	Noruega, Suiza	SI	SI	SI	45	NO
Unión Europea	Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca	SI	SI	SI	44	NO
	Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría	SI	SI	SI	44	NO
	Irlanda, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania, Suecia	SI	SI	SI	44	NO
Comunidad Andina de Naciones	Bolivia, Ecuador, Perú, Venezuela	SI	SI	NO	-	SI
Corea		SI	SI	SI	44, 45	NO
Israel	Bien, Servicio u Obra	SI	NO	SI	44, 45	NO
Reino Unido e Irlanda del Norte		SI	SI	SI	44	NO

Observación 2:

“Dado la magnitud del proyecto se solicita a la Entidad conceder una prórroga de por lo menos 30 días hábiles para el proceso en curso. Esto con el fin de garantizar una revisión exhausta de la documentación y una gestión adecuada y segura de las precisiones necesarias”.

Respuesta:

La Entidad informa que, en la plataforma del Secop II para el proceso de licitación pública 24001286 H4 2024, se estableció un cronograma en donde se indican de manera clara las fechas y plazos establecidos para cada una de las etapas. Por lo tanto, los oferentes deben estar atentos al cronograma dispuesto para el proceso de licitación publicado en SECOP II, en el marco de la ejecución del proceso, y cumplir las fechas que se dispongan si decide asumir su participación.

Por lo tanto, su observación **no procede**.

Observación 3:

“Solicitamos a la Entidad publicar de forma detallada los impuestos y estampillas que se aplicarán en el proceso de contratación. Esto con el propósito garantizar la transparencia y la adecuada planificación financiera por parte de los interesados, pues permitirá calcular de forma más exacta sus propuestas y evitará cualquier posible incertidumbre en las obligaciones tributarias durante la ejecución contractual”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, los proponentes son los directos responsables 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 Entidad 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 deducciones que este contrato puede tener:

1. Rete fuente a título de renta del 2%.
2. Retención fuente a título de ICA según el municipio donde se preste el servicio.
3. Retención de IVA del 15%
4. Impuesto de Guerra 5%
5. Estampilla de la Universidad Nacional según el valor del contrato:

TARIFA	DESDE - HASTA (EN UVT)	DESDE - HASTA (EN PESOS)
0,0%	0 - 26	0 - \$1.102.712
0,5%	26 - 52.626	\$1.102.712 Hasta \$2.231'973.912
1%	52.652 - 157.878	\$2.233'076.624 Hasta \$6.695'921.736
2%	MAYORES A 157.904	MAYOR DE \$ 6.697'024.448

Los impuestos se calculan sobre el valor de cada factura antes de IVA, es decir, estos serán pagados por el contratista mediante las actas parciales tramitadas durante la ejecución y hasta el recibo final del contrato.

Observación 4:

“Solicitamos a la Entidad aclarar el procedimiento a seguir en caso de que la apropiación de estudios y diseños tome más de los tres (2) meses propuestos. Es necesario conocer si se contemplan ajustes en los plazos del proyecto y cómo se abordarán posibles retrasos en esta fase”.

Respuesta:

La Entidad informa que, el plazo de ejecución del contrato se establece en el formato de Estudios y documentos previos en el numeral 8.1. Plazo de ejecución del contrato. En donde se indica entre otros lo siguiente:

“Los productos la etapa de preconstrucción deberán ser revisados y aprobados por parte de la interventoría y se deberá realizar la entrega de todos los productos desarrollados a la Entidad en los tiempos establecidos para esta etapa”.

“El plazo de la etapa de construcción no podrá ampliarse por cuenta de un mayor tiempo o demora del contratista en la fase de preconstrucción, sin embargo, si el cumplimiento de todos los requisitos asociados a la fase de preconstrucción se da en un plazo menor al estipulado por la Aerocivil podrá iniciarse la etapa de construcción con antelación. En el caso de encontrarse por parte del contratista con aval de la interventoría la necesidad de un plazo para la etapa de construcción mayor a los diecisiete (18) meses será el contratista quien asuma todos los costos que deriven de esta situación, incluyendo los pertenecientes a la interventoría que se deberá mantener en las mismas calidades y dedicaciones previstas por la Aerocivil”.

Es claro que el contratista deberá cumplir con el plazo de ejecución establecido, no se contemplan ajustes a los plazos y no habrá pago adicional alguno por mayor plazo o permanencia para la ejecución de la obra.

Observación 5:

“Solicitamos publicar los Análisis de Precios Unitarios (APU's) con el fin de conocer el alcance de lo que la Entidad consideró necesario para determinar cada precio unitario. Esto permitirá una mayor transparencia en la estructura de costos y facilitará nuestro análisis para la preparación de la oferta”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, para la determinación del presupuesto oficial no se realizaron análisis de precios unitarios (APUs), la estimación del presupuesto oficial fue realizado de acuerdo con un análisis con datos de procesos históricos adelantados por la entidad para la contratación del tipo de actividades que son objeto del presente proceso de contratación. Se procedió con la consulta de precios históricos en las bases de datos de la Aerocivil, para ello se tomaron como referencia los precios de actividades establecidos dentro de contratos de infraestructura lado aire adjudicados por la entidad, los cuales fueron indexados, con el fin de establecer los precios de las actividades del proyecto, encontrando el precio real que se ajusta a las condiciones de la ejecución contractual.

Los valores tomados como referencia para el cálculo del precio de cada uno de los ítems establecidos para el proyecto, fueron indexados al valor presente de acuerdo con los índices del DANE ICCP 2020 e ICOCIV 2024. Los valores unitarios presentados en el presupuesto oficial corresponden al costo directo más Administración (A), Imprevistos (I) y utilidad (U).

Adicionalmente, se informa que los precios presentados por la Entidad sirven de referencia para que el proponente conozca la forma como se estableció el presupuesto oficial, pero es responsabilidad del proponente realizar los análisis de precios unitarios – APU's respectivos de cada actividad de manera particular para la presentación de su oferta económica.

Se aclara que las cantidades presentadas en el presupuesto oficial son de referencia y no constituye situación de reclamación por parte del contratista, ni modifican en algún momento el criterio y valoración que el contratista de obra comunique a la Entidad en su propuesta de intervención.

Se reitera que es labor de los oferentes realizar un análisis independiente del presupuesto oficial establecido, para presentar su oferta en el Formulario 1 - Presupuesto oficial para el proceso.

Por lo tanto, **su observación no procede.**

Observación 6:

“Solicitamos la publicación del desglose detallado del AIU (Administración, Imprevistos y Utilidad), para entender de manera más clara la estructura financiera y las previsiones establecidas en el proyecto”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, el proponente debe calcular un AIU que contenga todos los costos en los que incurre el contratista de obra 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.

Cuando el proponente exprese el AIU en porcentaje (%) y en pesos, prevalece el valor expresado en porcentaje (%). El porcentaje del A.I.U. que presenten los Proponentes no debe ser superior al porcentaje total del A.I.U. establecido en el Formulario 1– Formulario de Presupuesto Oficial. En consecuencia, el Proponente puede configurar libremente el porcentaje individual de la administración (A), de los imprevistos (I) y de la utilidad (U), siempre que la sumatoria de ellos no exceda el porcentaje total definido por la Entidad en el Formulario 1– Formulario de oferta económica.

Los componentes internos de la administración (A) deberán ser presentados por el adjudicatario del presente proceso de contratación en la oportunidad establecida en el numeral 8.1 del pliego de condiciones, por lo tanto, se le comunica que la entidad no está obligada a publicar el desglose del análisis de precios Unitarios.

Como se establece en los Documentos Tipo, es el oferente quien debe calcular su AIU pudiendo establecer de forma libre la distribución de los componentes de AIU sin que se

supere el porcentaje total establecido por la Entidad en el Presupuesto Oficial, teniendo en cuenta que se determinó como causal de rechazo en el literal r) del numeral 1.15 CAUSALES DE RECHAZO.

Observación 7:

“RIESGO No. 9: “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 respetuosamente a la Entidad asumir el 100% de este riesgo, dado que los cambios en las condiciones macroeconómicas son eventos externos y no controlables por el contratista. Las fluctuaciones en índices como la TRM, el IPC, y el ICOCIV, así como en los precios de combustibles y otras variables, pueden generar incrementos de costos significativos que afectan directamente la ejecución y planificación del proyecto”.

Es responsabilidad de la Entidad haber anticipado y mitigado estos efectos potenciales en sus etapas de prefactibilidad y factibilidad. Además, es esta quien se encuentra en una mejor posición para administrar este riesgo. Por lo tanto, asignar este riesgo a la Entidad no solo sería justo, sino que permitiría mantener la viabilidad económica del contrato”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, tal como se estableció en el CONPES 3714 de 2011, sobre la asignación de los riesgos económicos el cual establece que:

“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”. Conforme lo anterior, no procedería la solicitud del tercero interesado.

Adicional a lo anterior, se le reitera que para la ejecución del contrato se contará con el ajuste de precios conforme con el apartado Formula de reajuste de precios del numeral 8.3 - FORMA DE PAGO del formato de estudios previos del proceso, en donde se indica lo siguiente:

“(…) El ajuste de precios se realizará anualmente con corte al mes de la fecha de adjudicación.

Nota 1: 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 2: 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 (...).

Por lo tanto, su observación **no procede** y el riesgo seguirá a cargo del contratista.

Observación 8:

“RIESGO No. 11: “Mayores costos del transporte de material resultante o mayores costos de disposición final del material en botadero autorizado”.

Solicitamos respetuosamente asignar el 100% del riesgo a la Entidad, dado que no es procedente que la Entidad no haya realizado una correcta estructuración de costos en sus etapas de prefactibilidad y factibilidad. Así las cosas, todos los efectos y mayores costos de obra que resulten por una inadecuada planeación son 100% imputables a la Entidad”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, de conformidad con lo establecido en el CONPES 3714 de 2011 el cual señala que:

“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”.

Así las cosas, la Entidad transfiere este riesgo al contratista al considerarlo experto en la materia objeto de contratación y al brindarle las especificaciones técnicas claras y completas para que estructure una oferta con suficiencia económica.

Por lo tanto, su observación **no procede** y el riesgo seguirá a cargo del contratista.

Observación 9:

RIESGO No. 13: “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 respetuosamente a la Entidad asumir la totalidad de este riesgo asociado al proyecto, ya que todos los efectos de orden social, cultural y de orden público se deben a factores externos al objeto contractual. Subrayamos que la anticipación y mitigación de cualquier efecto adverso debieron considerarse en las etapas previas a la factibilidad. La Entidad tenía la responsabilidad de llevar a cabo una socialización exhaustiva, utilizando planes de manejo social y facilitando el diálogo ciudadano. Adicionalmente, es la Entidad quien tiene una mejor posición contractual para administrar este riesgo y de allí, también, que deba serle asignado.

Respuesta:

La Entidad aclara 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 Entidad no estaría en la posibilidad de administrarlo y mitigarlo, pero sí de colaborar con la gestión necesaria con entidades del Estado, tanto así que dicho CONPES 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.)”.

Por lo tanto, la Entidad reitera que además de lo anteriormente mencionado, el siguiente tratamiento o control establecido dentro de la matriz de riesgos para el proceso, 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 lo tanto, su observación **no procede** y el riesgo seguirá a cargo del contratista.

Observación 10:

“RIESGO No. 21: “Interferencia en la continuidad de los trabajos generado por código azul”

Solicitamos a la Entidad asumir el riesgo en su totalidad, ya que estas situaciones están fuera del control del contratista y pueden generar demoras significativas en el desarrollo de las actividades programadas. Los retrasos por Código Azul pueden impactar la seguridad de las operaciones en el Aeropuerto y, por ende, la ejecución del contrato, lo que hace injusto cargar al contratista con un riesgo que no puede gestionar ni prevenir. Asignar este riesgo a la Entidad permitiría una mayor equidad en la gestión del contrato”.

Respuesta:

La Entidad aclara que, el Contratista deberá atender con la logística, los equipo, el material y el personal idóneo, para la atención de contingencias o emergencias las 24 horas del día siete días a la semana, para dar solución a eventos en el menor tiempo posible. Adicionalmente deberá mitigar los efectos del código azul acorde con su experticia. Sin embargo, de llegarse a activar el código azul, este tiene una duración breve en el transcurso del día, por lo que su impacto en el cronograma de obras no será significativo.

Además, el contratista deberá establecer coordinación permanente con el explotador del Aeropuerto para disponer contingencias cuando se restrinja la movilidad.

Así las cosas, ante eventuales interferencias ocasionadas por la activación de código azul, el contratista deberá presentar un plan de contingencia, que permita reprogramar las actividades que se tenían prevista en ese lapso, lo anterior manteniendo el plazo establecido para la terminación del contrato, previa gestión de los permisos que correspondan.

Por lo tanto, su observación **no procede** y el riesgo seguirá a cargo del contratista.

Observación 11:

“RIESGO No. 39: “Cambio de políticas gubernamentales, por modificaciones en la situación política, sistema de gobierno o conflictos sociales que sean probables o previsibles.”

Solicitamos que el riesgo sea asignado exclusivamente a la Entidad pues es quien en tiene una mejor posición para administrarlo. Dichos cambios pueden surgir de actualizaciones técnicas o jurídicas que están fuera del control del contratista. Además, al ser cambios de carácter externo e impredecible, escapan al control del contratista y podrían impactar de

manera significativa en los costos, plazos y cumplimiento del contrato. Así, la asignación de este riesgo exclusivamente a la Entidad garantizaría una mayor certeza en la ejecución del proyecto y equidad en la relación contractual”.

Respuesta:

La Entidad informa que en la matriz de riesgos del proceso, el Riesgo No. 39 se encuentra asignado a la Entidad contratante. Por lo tanto, su observación **no procede**.

Cordialmente,



Firmado digitalmente por NUBIA QUINTERO
HERNANDEZ
Nombre de reconocimiento (DN): cn=NUBIA
QUINTERO HERNANDEZ, o=DIRECTORA DE
INFRAESTRUCTURA Y AYUDAS
AEROPORTUARIAS, ou=AERONAUTICA CIVIL,
email=nubia.quintero@aerocivil.gov.co,
c=ES

NUBIA QUINTERO HERNÁNDEZ
Directora de Infraestructura y Ayudas Aeroportuarias

Elaboró:

Juan Carlos Padilla R. - Ingeniero Contratista Grupo de Infraestructura Aeroportuaria Centro Sur – Noroccidente. DIAA.

Revisó:

Alexander García Benavides

Coordinador Grupo de Infraestructura Aeroportuaria Centro Sur – Noroccidente. DIAA.

Revisó:

Katherine Luna Patiño. Abogada Contratista Secretaría de Servicios Aeroportuarios.