Bogotá D.C, 12 de noviembre de 2024.

Señores
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL – AEROCIVIL.
Bogotá D.C.

Referencia: Concurso de méritos No. 24001325 H3

Objeto: REALIZAR INTERVENTORIA INTEGRAL AL MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FISICA LADO AIRE DE LOS AEROPUERTOS DE NEIVA Y PITALITO HUILA, IBAGUE TOLIMA, PUERTO ASIS PUTUMAYO Y FLORENCIA CAQUETA (VF).

Asunto: Observaciones al proyecto pliego de condiciones

Respetados señores,

Interesados en participar en la convocatoria de la referencia presentamos la siguiente observación.

FORMA DE PAGO

1. Solicitamos muy respetuosamente la variación de la forma de pago propuesta, específicamente en lo relacionado con los porcentajes de pagos que se atan o se unen de manera inescindible al avance de ejecución financiera del contrato de obra, o lo que es lo mismo, al cumplimiento de las obligaciones financieras del contratista de la obra.

   Consideramos que el tratamiento del pago para ese componente "variable" en su desembolso, NO puede ser atado al cumplimiento de las obligaciones financieras a cargo del constructor, como si el interventor fuera "garante" de aquél, o su socio o accionista; recordemos que el contrato de interventoría es "autónomo" con relación al contrato objeto de vigilancia y control.

   Conforme lo expuesto, se considera que no puede ser oponible argumentar que el desembolso de la contraprestación del interventor atado al avance financiero de la obra simplemente representa un mecanismo de desembolso del valor del contrato, por cuanto lo que resulta evidente es que se castiga el servicio del interventor disminuyendo su retribución económica, preocupando sobremanera el eventual suceso en donde el contratista de la obra termine por incumplir definitivamente el proyecto, o ejecutando financieramente menos recursos sobre lo programado, por cuanto como se encuentra estructurada la forma de pago, no habría lugar al pago del valor del contrato en el 100% del importe.

   Sugerimos de manera respetuosa a la Entidad las siguientes modificaciones a la forma de pago. Que el valor de los pagos mensuales fijos a través de actas parciales sea mínimo del 50%, que los pagos variables no sean sujetos al avance financiero del contrato de obra si no respecto al avance físico de avance de obra en un 40% y un 10% contra acta de liquidación.

   Por lo anterior proponemos la siguiente redacción para la forma de pago del interventor:

El valor de la **INTERVENTORÍA**, correspondiente al valor del **definido en PERSONAL BASE DE INTERVENTORIA DE LA OFERTA ECONÓMICA**, se pagarán mediante pago de actas parciales, conforme a las siguientes condiciones:

- Se pagará hasta el **CINCUENTA POR CIENTO (50%)** del valor de la **INTERVENTORÍA EN LA ETAPA DE MANTENIMIENTO**, mediante actas parciales presentadas mensualmente y distribuidas uniformemente durante la etapa de mantenimiento. En caso de prorrogarse el contrato de interventoría sin adición de recursos, el valor pendiente por ejecutar se deberá redistribuir en los meses siguientes hasta la terminación del contrato.
- Hasta el **CUARENTA POR CIENTO (40%)** del valor de la **INTERVENTORÍA EN LA ETAPA DE MANTENIMIENTO,** se pagará mediante actas parciales presentadas mensualmente de manera proporcional al avance de ejecución física del contrato de obra, previa verificación de cumplimiento de los requisitos y obligaciones del contrato por parte del Supervisor. Para el cálculo del avance mensual para la liquidación de las actas mensuales de Interventoría, no serán tenidas en cuenta el balance de las bolsas de monto agotable.
- Un último pago equivalente al **DIEZ POR CIENTO (10%)** del valor de la **INTERVENTORÍA EN LA ETAPA DE MANTENIMIENTO** cuando se suscriba el **ACTA DE LIQUIDACIÓN** del contrato de obra al cual se ejerce la interventoría.

ANEXO TÉCNICO

2. Solicitamos la experiencia especifica de los profesionales **(Residente de Interventoría, Profesional Social, Residente Ambiental, Residente SST, Ingeniero Civil o Ingeniero de Transportes y Vías. ESPECIALISTA ELECTROMECÁNICO, INSPECTOR INTERVENTORÍA)** sea en mínimo 2 años o en al menos un (1) proyecto de pistas y/o calles de rodaje y/o plataformas de aeródromos.
3. Solicitamos la experiencia especifica del **director de interventoría** sea en mínimo 3 años o en al menos dos (2) proyectos de pistas y/o calles de rodaje y/o plataformas de aeródromos.

PLIEGO DE CONDICIONES

4. **INTRODUCCIÓN.** En el texto se menciona que la Entidad NO puede modificar los formatos dispuestos los cuales forman parte integral del pliego tipo. Ahora bien, si el proponente requiere mencionar alguna precisión o anotación en el formato de manera **adicional** a los textos predispuestos del formato, ¿lo puede hacer sin caer en situación de inhabilitación? La observación la hacemos bajo la premisa que es aclarar una situación, y no una contradicción, negativa o falta de aceptación del texto del formato.

5. **Numeral 1.6.** Conforme lo establecido en el numeral, es claro que los factores que son objeto de ponderación o calificación no pueden ser subsanados; sin embargo, los proponentes si podrán aclararlos o explicarlos, y la Entidad deberá revisar el alcance de dicha manifestación a efectos de valorar la pertinencia de lo manifestado por el proponente, y así definir si acepta o no la explicación y procede a la calificación o

ponderación del requisito. Ahora bien, ¿el ejercicio de dicha atribución podrá estar acompañada de la presentación de documentos que ilustren la tesis u argumentación del proponente? Entendemos que si, en la medida que dicho documento NO reemplace el original allegado con la propuesta, ni lo complemente o sustituya.

6. **Numeral 1.7.** Teniendo en cuenta que según la ley aplicable las adendas solamente se pueden publicar hasta 1 día antes del cierre y recepción de ofertas, amablemente solicitamos que dicho término se garantice de manera real, es decir, si el cierre de la oferta se encuentra programado para las 10:00 AM, la adenda (si a ello hubiese lugar) se expida como mínimo a las 9:59:59 AM del día anterior. Esto, a efectos de permitir que transcurra el día hábil en su totalidad (24 horas).

7. **Numeral 1.19.** En el caso que un proponente allegue en su oferta INFORMACIÓN RESERVADA, y/o INFORMACIÓN CON DATOS SENSIBLES, ¿cuál será el procedimiento que desplegará la Entidad para permitir que los demás partícipes revisen (claro está, sin tener acceso a la precisa "información" objeto de reserva) la documentación que contiene la información reservada, a efectos de garantizar el debido proceso y contradicción del informe de evaluación? La presente observación se eleva con relación a los documentos de carácter habilitante, ponderable, e inclusive, para con aquellos que acreditan un requisito de desempate, siendo claro que lo que es objeto de reserva es la información contenida en el documento, pero no el documento mismo. (Aplicar y emitir las reglas claras y objetivas de rigor, conforme lo señalado en el concepto de la ANCP-CCE No. C-005 de 2023).

8. **Numeral 2.1.** Por favor aclarar si el ingeniero a que hacen referencia, es un ingeniero en transporte y vías, o puede ser cualquier tipo de ingeniero.

9. **Numeral 2.2.** Teniendo en cuenta que desde el pliego de condiciones se le exige al apoderado que su poder contemple las facultades no solo de suscribir el contrato estatal, sino también el acta de terminación y liquidación. Bajo esta perspectiva, sugerimos que igualmente en el pliego quede claro que dicho poder debe contemplar no solo facultades para esos actos, sino también para la suscripción de cualquier documento de carácter contractual tales como suspensiones, reinicios, modificatorios, etc. (En general, cualquier documento en el cual se requiera la firma de la persona misma del contratista).

10. **Numeral 2.6.** ¿La hora máxima de radicación de observaciones al informe de evaluación, debemos entenderla como 11:59:59 PM o las 11:59:00 PM?

MATRIZ DE RIESGOS

11. **Riesgo No. 8.** Es claro el trámite de los permisos NOTAM, pero lo que consideramos importante revisar es que el permiso, a pesar que se llenen los requisitos para su trámite, sea negado por la autoridad por situaciones de conveniencia u oportunidad. En este sentido consideramos que el riesgo debe ser compartido, por cuanto NO necesariamente deriva de atrasos en el trámite del mismo, es decir, puede ser por motivos imputables a la operación aeronáutica, y adicionalmente, quien administra esa operación es la Aerocivil. En resumen, si los atrasos o la afectación no surge por causa de la diligencia del contratista interventor, el riesgo debería asignarse compartido.

12. **Riesgo No. 9.** La presencia de objetos, o las incursiones indebidas NO dependen del interventor. El consultor no administra la seguridad del aeropuerto, NO es el encargado de los mantenimientos de los perímetros e infraestructura de seguridad, ni del personal de seguridad. Consideramos que este riesgo no se encuentra en debida forma asignado. Podría fijarse en el contratista de la obra, o 100% en la entidad contratante a través del administrador del aeropuerto o aeródromo.

13. **Riesgo No. 10.** Solicitamos que el riesgo indicado se asigne 100% a la parte pública, esto es, a la Entidad, teniendo en cuenta que el futuro interventor no tiene la manera de enfrentar de manera directa manifestaciones, alteraciones del orden público. Las autoridades de policía, que son lideradas por el Alcalde, tienen la competencia de intervenir, e inclusive, hacer uso de la fuerza. La parte privada lo único que puede hacer es retirarse de los escenarios, no más, por seguridad e integridad de las personas y equipo de trabajo (en el caso de contratistas). Seguramente las manifestaciones o acciones que alteren el orden público producirán suspensiones, las cuales pueden ser temporales, o inclusive, extenderse en el tiempo sin una fecha cierta o por lo menos cercana para su extinción. Sin embargo, la policía es la única que puede intervenir a través de la fuerza disponible o quienes determinen de mejor manera, o hacer uso de gestores o mediadores (quienes vienen asignados por la Alcaldía). En general, el privado NO tiene como enfrentar la anomalía, y la filosofía de los riesgos previsibles no es repartirlos de manera homogénea, es asignarlos a la parte que los puede conjurar de mejor manera. La Entidad se encuentra mejor posicionada, no para hacer frente al hecho, sino para solicitar apoyo a la Alcaldía y sus dependencias con el propósito de despejar las áreas afectadas y así poder continuar con la ejecución de los contratos que integran el proyecto.

14. **Riesgo No. 17.** ¿Cómo se califica, o qué significa una "…gestión desfavorable del contratista…" ¿El término es muy vago y poco preciso, se trata de un incumplimiento? ¿Se trata de una inejecución de obligaciones? ¿Se trata de una condición de fuerza mayor atribuible al contratista y que genera efectos en la Aerocivil? Por favor nos aclaran cómo entenderá Aerocivil acaecido el riesgo por favor.

15. **Riesgo No. 29.** Consideramos que este riesgo debe retirarse de la matriz, o clarificarse mejor. Lo anterior, por cuanto el interventor hace una estimación de la dedicación de los profesionales, y una mayor dedicación podría devenir de incumplimientos atribuibles a él que para ser subsanados, necesiten mayor tiempo de los profesionales en el contrato por encima del tiempo contractualmente establecido. Ello es claro. Sin embargo el riesgo lo describe de manera general, tanto así que inclusive el riesgo como se encuentra tipificado, permitiría que por decisión de la Aerocivil, se aumente la dedicación del personal y el interventor deba aceptarlo sin derecho a retribución, lo cual rompería el equilibrio económico del contrato. Es importante matizar la aplicabilidad del riesgo, insistimos, derivado de un incumplimiento, pero NO puede atribuirse una mayor dedicación de manera indiscriminada, tal y como está redactado el riesgo, donde inclusive, podría activarse o generarse por el incumplimiento de la Aerocivil, ya que la dedicación inicial ya no sería suficiente.

FORMULARIO 1 – MANTENIMIENTO AEROPUERTOS

16. **Nota 8.** Entendemos que el profesional **Director** asignado para el Lote 1 será el mismo para el Lote 2, lo cual resulta coherente con la dedicación requerida. Sin embargo, solicitamos a la Entidad verificar y modificar dicha Nota, ya que se observa una inconsistencia en la cantidad de **Inspectores SISOMAS** solicitados:
    - Para el Lote 1, se requieren **2 Inspectores SISOMAS al 100% de dedicación**.
    - Para el Lote 2, se requieren **3 Inspectores SISOMAS al 100% de dedicación**.

    Esta distribución no guarda coherencia con la lógica aplicada al **Director**, quien desempeña un rol común en ambos lotes. Por lo tanto, solicitamos a la Entidad revisar esta asignación y ajustar las condiciones para que sean consistentes y razonables en ambos casos.

Lo anterior también es aplicable a los **Residentes** de los dos lotes.

OFICINA.

17. Solicitamos a la Entidad aclarar si se proporcionará al contratista interventor un espacio físico para el equipo de trabajo de la interventoría dentro de las instalaciones de cada aeropuerto. Esto teniendo en cuenta que en el presupuesto oficial no se contempla ningún valor destinado al arrendamiento de oficinas para el desarrollo de las actividades propias de la interventoría.

    De no ser así, solicitamos a la Entidad especificar cómo deberá asumirse este costo, así como la correspondiente inclusión de un rubro en el presupuesto o la habilitación de un espacio sin costo adicional para el contratista.

Cordialmente,

ACI PROYECTOS S.A.S