RESPUESTA A OBSERVACIONES DE LA AUDIENCIA PUBLICA DE ASIGNACIÓN DE RIESGOS Y PRECISIÓN DEL CONTENIDO Y ALCANCE DEL PLIEGOS DE CONDICIONES DE LA LICITACIÓN PÚBLICA No. 24001303 H4 DE 2024 "REALIZAR ESTUDIOS, DISEÑOS A FASE III, MEJORAMIENTO DE ZONAS DE SEGURIDAD, SISTEMA DE DRENAJE, AYUDAS VISUALES, REHABILITACIÓN ÁREAS CABECERA 35 Y OBRAS COMPLEMENTARIAS, AEROPUERTO PALONEGRO, DE BUCARAMANGA (VF)"

❖ OBSERVACION: Realizada por El GRUPO ROING

OBSERVACION 1:

"(…) Riesgo número 15, que dice que oposición social al proyecto, acciones de facto, acciones tipificadas en la legislación penal ocasionadas por los grupos de interés o terceros que quebrante el orden público y que impidan el inicio de actividades o determinar la suspensión de esto.

Pues nosotros enviamos la observación en su momento, la entidad no acogió ninguna, pero pues somos reiterativos en que ese es un riesgo que no puede ser imputable al contratista, porque pues el contratista se la van a adjudicar unas obras. La Entidad ya tuvo que realizar en los estudios de prefactibilidad y factibilidad, unos estudios previos y estos fenómenos de orden político no pueden ser imputables al contratista, o sea, digamos que entendemos que no es resorte del contratista. Entonces, la solicitud es que el riesgo sea compartido con la entidad.

Respuesta:

La Entidad informa que, de conformidad con lo establecido en el CONPES 3714 DE 2011 y conforme al objeto de proceso de contratación, la asignación de los riesgos previsibles en los procesos de contratación depende de la capacidad de administración y mitigación de las partes. En este proceso de contratación, es el contratista quien cuenta con la información, experticia y formas para mitigar este riesgo acorde con la debida gestión del proyecto a la comunidad (de llegarse a presentar inconvenientes), por lo que la Aerocivil no estaría en la posibilidad de administrarlo y mitigarlo, pero sí de colaborar con la gestión necesaria como entidades del Estado, tanto así que dicho COMPES indica sobre los Riesgos Social y Políticos que pueden ser previsibles acudiendo a "(...) autoridades públicas competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (POLICIA NACIONAL, FUERZAS ARMADAS DE COLOMBIA, MINISTERIO DE LA PROTECCIÓN SOCIAL, etc.)".

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

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

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

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

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

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

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

OBSERVACION 2:

El riesgo número 21 - Falta de suscripción del contrato de Interventoría para el inicio del contrato. Entendemos que hay un tratamiento para este riesgo, sin embargo, este riesgo está cargado al contratista, o sea, tendría que ser en su defecto compartido con la entidad, puesto que pues si bien es cierto el contratista de obra, no tiene ningún tipo de injerencia en el proceso de selección de la interventoría, consideramos que no es procedente asignarle un riesgo de este tipo al contratista en cuanto no tiene ningún tipo de injerencia en el proceso de selección.

Respuesta:

La Aeronáutica informa que el riesgo No. 21, fue formulado de acuerdo con los lineamientos definidos en el documento CONPES 3714, así como lo establecido en la Ley 1150 de 2007 artículo 4 y los artículos 2.2.1.1.1.3.1 y 2.2.1.1.1.6.3. del Decreto 1082 de 2015, donde se define que este riesgo es previsible.

La asignación y el tratamiento de responsabilidades son compartidos entre el contratista y la Aerocivil. Por un lado, Aerocivil debe ejercer su debida diligencia para asegurar la suscripción oportuna del contrato de interventoría. Cualquier retraso en esta suscripción podría, a su vez, provocar demoras en la ejecución del contrato, como se señala en la matriz de riesgo. Además, el contratista no debe incurrir en gastos ni costos que no sean imprescindibles para perfeccionar el contrato, hasta recibir la confirmación de la firma del Acta de Inicio por parte de Aerocivil.

Teniendo en cuenta lo anterior, este riesgo se mantiene tal como se muestra en la matriz de riesgos, y no se acoge la observación de posible proponente.

OBSERVACION 3:

El riesgo número 33 - Ejecución de actividades sobre áreas que tengan afectación de garantías de contratos anteriores. No entendemos, digamos que el riesgo, puesto que se supone que le van a entregar al contratista a unas áreas de intervención en la obra y el contratista va a intervenir en los espacios donde va a ser alcance para ejecutar el objeto contractual. Entonces no entendemos el riesgo de que afectación a garantías de contratos anteriores, solicitamos respetuosamente que este riesgo sea compartido con la entidad o en su defecto, que la entidad suma al 100% del riesgo.

Respuesta:

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

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

De acuerdo con lo citado, su solicitud NO procede.

OBSERVACION 4:

El riesgo número 44 – Presencia - contagio el personal de obra con COVID, envenenamiento por picaduras de reptiles, insectos venenosos y demás, nos preocupa que aún se siga asignando un riesgo de una pandemia como el COVID, pues estas enfermedades son, digamos que pandémicas como su nombre lo dice, son de orden mundial, pues el contratista no puede ser imputable a este tipo de riesgos. La OMS ha dicho que es una enfermedad pandémica. Por eso solicitamos respetuosamente que se excluya el texto que dice contagio del personal de obras con COVID 19 o en su defecto que sea compartido.

Respuesta:

En relación con la solicitud presentada, la Aerocivil aclar que, como se indica en el tratamiento del riesgo la responsabilidad por la gestión de riesgos en la obra, incluyendo los relacionados con la salud y seguridad de los trabajadores, sigue estando a cargo del contratista, tal como se establece en la matriz de riesgos.

Si bien se reconoce que el COVID-19 es una situación de índole global que ha sido controlada, las medidas preventivas, la protección del personal y las acciones correctivas frente a posibles contagios continúan siendo responsabilidad del contratista, quien deberá cumplir con las normativas de salud y seguridad pertinentes y con los protocolos establecidos para mitigar los riesgos derivados de la pandemia.

Por lo anterior expuesto, su observación No procede su solicitud

❖ OBSERVACION: Realizada por El Grupo HYCSA

OBSERVACION 1:

Riesgo número 8 que se refiere a los mayores estudios y diseños a los exigidos contractualmente, que requiere el proyecto conforme con el análisis del consultor y el concepto aprobatorio de la interventoría, porque no se contaba con todos los documentos o con todo para poder analizar, pues de una manera contundente y clara, y queríamos que ustedes nuevamente revisarán este riesgo.

Respuesta:

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

Por lo anterior, el contratista cuenta con la información suficiente para realizar el costeo y adoptar los mecanismos adecuados para la mitigación del riesgo, con el fin de asegurar la continuidad del proyecto y cumplir con los plazos y obligaciones establecidas contractualmente. Además, al estar a cargo de él los diseños, el contratista tiene un mayor control sobre los supuestos, programas, planos y costos asociados a la realización de las obras e intervenciones necesarias para la ejecución del proyecto, Asimismo, la Aerocivil aclara que el alcance del contrato incluye la realización. de los estudios y diseños hasta la fase III, por lo que se ha destinado un monto específico en el presupuesto de obra para cubrir esta actividad.

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

OBSERVACION 2:

Riesgo número 11, también tenemos los incrementos inesperados en los costos de insumos, materiales, transporte y equipos, debido a fluctuaciones del mercado ocasionados por campos intempestivos en las condiciones macroeconómicas. Esto es algo que ni la entidad ni nosotros podemos prever, entonces creemos que dentro de los ajustes que ustedes tienen previstos para la parte anual que dicen que van a hacer los cambios anualmente o que eso va a ser ajustada anualmente la entidad tenga previsto también porque se va a generar un desequilibrio económico para el contratista o el adjudicatario del proceso.

Respuesta:

La Entidad informa que, bajo la premisa de contar con información suficiente y con las condiciones necesarias para llevar a cabo el objeto contractual, el riesgo se traslada 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".

Así mismo, Aerocivil aclara que los riesgos económicos hacen parte del modelo económico del futuro contratista y debe ser tenido en cuenta en su oferta Económica, por lo cual, esto es acorde con el tratamiento del riesgo en cuestión, toda vez que implica acciones por parte del contratista para evitar la materialización de las consecuencias de la ocurrencia del riesgo, acciones que están por fuera de la órbita de acción de la Entidad contratante.

Adicional a lo anterior, se le reitera que para el desarrollo del contrato se contará con la fórmula de reajuste de precios conforme al apartado - Fórmula del reajuste de precios - del numeral 8.3 - FORMA DE PAGO de los estudios previos, la cual será empleada para todos y cada uno de los costos directos contemplados en el presupuesto oficial y de conformidad con los valores ofertados por quien resulte adjudicatario del presente proceso.

Por lo anteriormente informado la Entidad adopto lo siguiente:

"*La Entidad realizará el reajuste de precios para las futuras vigencias así:*

La fórmula por aplicar para el reajuste de precios es la establecida por el Boletín del DANE para el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV)

VUajus=VUi((Índice mes de referencia) / (Índice mismo mes año anterior))*

$$VUa = VUvi * \left(\frac{Indice\ mes\ de\ referencia}{Indice\ mismo\ mes\ año\ anterior}\right)$$

Donde:

VUajus: Valor Unitario Ajustado

VUi: Valor Unitario vigencia anterior.

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

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

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

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

De acuerdo con lo citado, su solicitud NO procede.

OBSERVACION 3:

Compartimos los riesgos de los que hizo exposición Jairo que representa a Robert, porque entendemos que la entidad no puede, por ejemplo, en el riesgo de la interventoría la falta de suscripción del contrato de Interventoría, que es el riesgo 21, están de alguna manera, pensando que nosotros, como contratistas, podemos asumir un riesgo que es inherente única y exclusiva a la entidad, entonces queremos que la entidad acoja la observación de tomar el 100% del riesgo y no trasladárselo al contratista."

Respuesta:

La Aeronáutica informa que el riesgo No. 21, fue formulado de acuerdo con los lineamientos definidos en el documento CONPES 3714, así como lo establecido en la Ley 1150 de 2007 artículo 4 y los artículos 2.2.1.1.1.3.1 y 2.2.1.1.1.6.3. del Decreto 1082 de 2015, donde se define que este riesgo es previsible.

La asignación y el tratamiento de responsabilidades son compartidos entre el contratista y la Aerocivil. Por un lado, Aerocivil debe ejercer su debida diligencia para asegurar la suscripción oportuna del contrato de interventoría. Cualquier retraso en esta suscripción podría, a su vez, provocar demoras en la ejecución del contrato, como se señala en la matriz de riesgo. Además, el contratista no debe incurrir en gastos ni costos que no sean imprescindibles para perfeccionar el contrato, hasta recibir la confirmación de la firma del Acta de Inicio por parte de Aerocivil.

Teniendo en cuenta lo anterior, este riesgo se mantiene tal como se muestra en la matriz de riesgos, y no se acoge la observación de posible proponente.

❖ OBSERVACION: Realizada por El Grupo ROVER

OBSERVACION 1:

"(…) Para complementar, hay un riesgo que nos llama la atención y es el riesgo número 26, presencia de Foreign Object de Match four, que son como los daños que pueda ocasionarse a las aeronaves por algún objeto. Si bien es cierto, pues entendemos la obligación que tenemos de limpieza y en el tema de los frentes de obra. Consideramos que este riesgo es muy amplio para el contratista, entonces debería ser compartido en la medida que pues habrán casos que no serían imputables al contratista, ni siquiera de la Aerocivil, sino a otros a agentes o cosas externas. Entonces consideramos que la entidad debería revisar un poco más de fondo este tema".

Respuesta:

La Aeronáutica aclara que es responsabilidad del contratista realizando un monitoreo constante y un control permanente para asegurar el cumplimiento de:

1. El Plan de Gestión Integral de Residuos (PGIR) en las áreas de operación y en las zonas de ejecución
2. La implementación del concepto de Seguridad Operacional en todas las actividades, con especial énfasis en el control de acceso a las áreas restringidas.
3. La supervisión del Plan de Seguridad y Salud en el Trabajo.
4. La implementación del Plan de Manejo Ambiental (PMA), con el fin de evitar que la operación del aeropuerto se vea afectada

El contratista deberá garantizar que estas acciones se ejecuten de manera continua, cumpliendo con las normativas correspondientes para prevenir cualquier impacto negativo en las actividades del aeropuerto.

Establecer coordinación permanente con el Gerente del Aeropuerto para disponer contingencias cuando se restrinja movilidad, este riesgo se mantiene tal como se muestra en la matriz de riesgos, y no se acoge la observación de posible proponente.

❖ OBSERVACION: Realizada por la Constructora Saín Ingeco S.A.S.:

"(…) Básicamente también acogemos como todas esas observaciones que han hecho, pues los del Grupo Icsa y los del Grupo Roe muchas gracias".

Respuesta:

Observacones antendidas en los puntos anteriores

3º Intervención de los asistentes frente al contenido del Pliego de Condiciones:

❖ OBSERVACION: Realizada por El GRUPO ROING

OBSERVACION 1:

"(…) Vemos con gran preocupación que la Aerocivil ahora tiene algo que se llama aviso de los precios de artificialmente bajos. Para el último proceso que se adjudicó, que fue el de Aerocivil Flandes, allá tenían un umbral del 95% del

presupuesto oficial, es decir, todo oferta por debajo del 25% se consideraba como artificialmente bajo. Para este proceso en específico, la entidad saco un primer aviso, donde definía el 80% del presupuesto oficial como artificialmente bajo. Si bien es cierto, la entidad se flexibiliza un poco y ya bueno que no sea el 80 que sea el 90. Vemos mucha preocupación de que la entidad defina un umbral del 90%, cuando Colombia Compra Eficiente, tiene definido unos porcentajes para definir cuáles son los precios artificialmente bajos y la preocupación va encaminada a que pues si vemos el Presupuesto, la entidad definió un AIU del 27%, una administración del 21%, un imprevisto el 1% y calculo una utilidad del 5%. Cuando la entidad abre un espacio o una puerta para decirle a los contratistas venga oferte hasta el 90%, quiere decir que la entidad sobredimensiona el contrato, es decir, ¿este contrato tiene una utilidad superior al 5%?

Creería que no porque la entidad, entiendo que es un estudio muy juicioso, muy detallado, donde define, digamos, cuál es el porcentaje de utilidad, porque pues todas las empresas que estamos aquí somos empresas con ánimo de lucro y lo que nos hemos visto es abocados a la guerra del centavo, el que oferte menos.

Entonces, solicitamos respetuosamente a la entidad definir como mínimo el 95%, así como lo hizo la Aerocivil en Flandes y no deje ese umbral tan amplio como es 90%, nos preocupa, digamos que no haya en este caso en equidad para las empresas que no somos de la zona, porque también entendemos que la entidad quiere seleccionar, es al contratista que técnicamente y financieramente sea la solución. La oferta más barata no siempre es la mejor. Entonces, de nuevo, reiteramos a la entidad ajustar ese porcentaje al 95 o en su defecto, suprimir ese documento y hacerlo como se hace en todas las selecciones de licitación pública que hacen entidades de orden nacional y orden territorial que es acogiéndose a los porcentajes que se definen de acuerdo con los cálculos estadísticos definidos por Colombia".

Respuesta:

La Aerocivil aclara que la determinación del porcentaje se establece en función de la complejidad del aeropuerto. En el presente proceso, se considera que su complejidad es media.

Aeropuertos de Complejidad Media: Estos aeropuertos se localizan en ciudades principales o municipios que disponen de fuentes de material e insumos a menos de 100 km. Además, deben contar con vías pavimentadas o carreteables transitables más del 90% del año por vehículos de carga liviana y pesada. También es necesario que tengan una densidad de tráfico aéreo que permita realizar trabajos de adecuación tanto en el lado aire como en el lado tierra, sin afectar la operación habitual del aeropuerto, lo que ofrece ventanas operacionales que facilitan la ejecución de las obras.

En estas condiciones, y de acuerdo con los índices de mercado de las ofertas presentadas a la entidad, se define un 90% como el límite para un valor artificialmente bajo.

Cordialmente,

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

Revisó:
MARCO ANDRES FAJARDO GUTIERREZ
Coordinador Grupo de Infraestructura Aeroportuaria Norte - Nor Oriente
DIAA