[25000XXX H4]

ANEXO 1

ANEXO 1— ANEXO TÉCNICO

53100C0962 REALIZAR EL MANTENIMIENTO Y/O ADECUACIÓN DEL LADO TIERRA DEL AEROPUERTO CANANGUCHAL DE VILLAGARZÓN.

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO:

La Unidad Administrativa Especial – Aeronáutica Civil como responsable de la prestación del servicio a los usuarios y del cumplimiento de los estándares de seguridad operacional aeroportuaria, identifica la necesidad de llevar a cabo el proceso, cuyo alcance será "**53100C0962 REALIZAR EL MANTENIMIENTO Y/O ADECUACIÓN DEL LADO TIERRA DEL AEROPUERTO CANANGUCHAL DE VILLAGARZON.**", actividades que brindarán condiciones de seguridad, operatividad, eficiencia, funcionalidad y servicio, bajo la normatividad y los lineamientos establecidos por la Entidad. lo anterior conforme a lo establecido en el artículo 2° de La Ley 336 de 1996 "*La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte." y en su Artículo 3º: "Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. (…)".*

El presente proyecto contempla la intervención de la infraestructura física del lado tierra del aeropuerto CANANGUCHAL, ubicado en el municipio de Villa Garzón (PUTUMAYO), mediante el desarrollo de actividades de mantenimiento correctivo y preventivo sobre edificaciones existentes, orientadas a mejorar las condiciones de funcionalidad, seguridad y habitabilidad de las instalaciones aeroportuarias. Dentro del alcance del proyecto se incluyen trabajos en la edificación y en la torre de control, tales como el mantenimiento general de cubiertas, reparación de elementos de cielo falso, resane de fisuras en muros, pintura interior y exterior, sellado de ventanas, reparación de juntas de dilatación y reposición de elementos deteriorados. Estas acciones permiten recuperar y preservar la infraestructura arquitectónica del aeropuerto, garantizando condiciones adecuadas para el desarrollo de las operaciones administrativas y de atención al usuario.

El proyecto de mantenimiento se encuentra alineado con las políticas del Plan de Acción de la Entidad, específicamente con el objetivo de lograr que la infraestructura aeroportuaria y sus servicios conexos cuenten con la capacidad técnica y funcional necesaria para atender de manera eficiente y segura la demanda creciente del transporte aéreo regional, en un contexto de sostenibilidad y optimización de los recursos públicos. A continuación, se presenta el diagnóstico general del aeropuerto y las actividades a realizar:

2. DESCRIPCIÓN OBRA ACTUAL O ZONA A INTERVENIR

El Aeropuerto Cananguchal se encuentra ubicado en el municipio de Villagarzón, Putumayo, al extremo sur de esta localidad, en las coordenadas 0°58'52.20"N y 76°36'13.70"W. Esta terminal aérea representa un activo estratégico para la conectividad aérea del departamento, con relevancia histórica y operativa tanto en el pasado como en el contexto actual.

Históricamente, el aeropuerto ha sido fundamental para el transporte en zonas de difícil acceso del sur del país, especialmente durante las décadas de 1950 y 1960, periodo en el cual sirvió de base para operaciones logísticas, militares y de abastecimiento en municipios como Planadas, Ataco, Río Blanco y el Cañón de las Hermosas.

En la actualidad, el Aeropuerto Cananguchal continúa desempeñando un papel esencial en el desarrollo regional. Se prevé que, a partir del segundo semestre de 2025, se reactive el transporte aéreo comercial mediante la operación de la aerolínea SATENA, fortaleciendo sectores estratégicos como el turismo, la agroindustria y el comercio en Villagarzón y municipios aledaños.

El aeropuerto también es utilizado con regularidad para operaciones de carácter militar, transporte de valores, ambulancias aéreas y misiones institucionales del Estado, lo que refuerza su carácter de infraestructura crítica en la región amazónica.

a. Localización:

Aeropuerto Cananguchal Villagarzón



Localización de Villagarzón –Putumayo en Colombia.
Fuente:
https://es.wikipedia.org/wiki/Villagarz%C3%B3n#:~:text=Villagarz%C3%B3n%20es%20un%20municipio%20de,una%20rica%20gama%20de%20biodiversidad.&text=426%20m%20s.%20n.%20m.&text=16%20668%20hab.

En la década de los años treinta, Villagarzón se conocía como Urcusique. En 1942 los pobladores de Urcusique decidieron construir nuevamente sus casas en la parte plana y baja, ya que el sitio anterior no favorecía el desarrollo del caserío dada la topografía ondulada. Fue fundado el 8 de diciembre de 1946 por el entonces comisario del Putumayo, Coronel (r) Julio César Garzón Moreno (1902-1982), originario de Túquerres, Nariño. En 1963 por Decreto Nacional se le dio carácter de corregimiento de Mocoa. Se constituyó en el cuarto municipio del departamento del Putumayo mediante Decreto N.º 574 del 14 de marzo de 1977, e inició sus actividades administrativas el 2 de mayo de 1977.

El nombre de Villa Amazónica cambió a "Villagarzón" en homenaje a su fundador, quien además fuera su primer alcalde. En 1971 se inician las obras para la construcción del aeropuerto y en 1973 se entrega la primera parte que, con un acceso pavimentado, queda a 8 minutos del casco urbano y a sólo 40 minutos de Mocoa. El primer vuelo de carácter oficial se realizó el 26 de febrero de 1973. Una de las características fundamentales en el proceso histórico de Villagarzón es que se constituye en la primera población creada por civiles, a diferencia de otras comunidades que nacieron por la intervención e iniciativa de comunidades religiosas como los capuchinos. El segundo hito histórico fue el proceso de asentamiento mestizo, que nace como una respuesta a la demanda de materias primas por parte de otras regiones del país. Debido a lo anterior se llegó a tener grandes expectativas respecto a la idea de

fundar cerca de Urcusique una nueva población, como estrategia para vincular más colonizadores, que, al relacionarse con las etnias de la región, diesen origen a una nueva cultura. https://es.wikipedia.org/wiki/Villagarz%C3%B3n

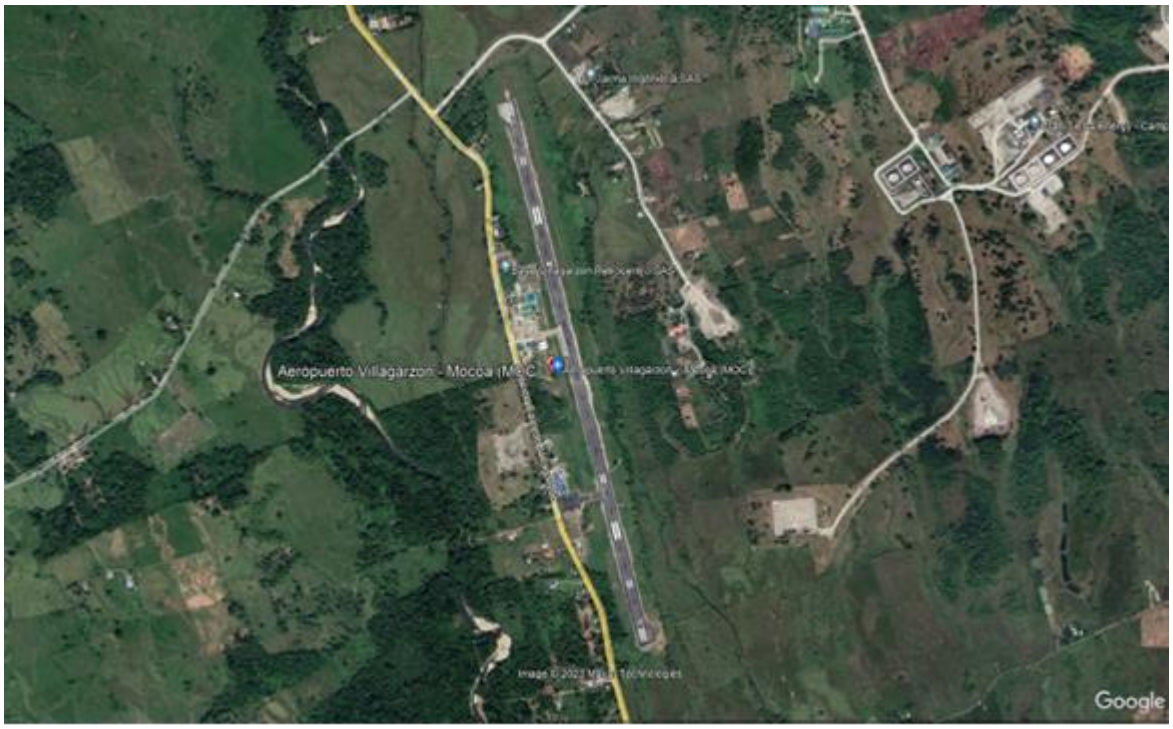


Figura 1.1. Localización geográfica del Aeropuerto Villagarzon/ Putumayo.

Fuente:https://www.google.com/maps/place/Aeropuerto+Villagarzon/@0.9829955,-76.6181345,14.08z/data=!4m6!3m5!1s0x8e28a4f3da6ec115:0x68c837db52ec49d8!8m2!3d0.9813589!4d-76.6044546!16s%2Fm%2F0405rht?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI1MDYyMy4yIKXMDSoASAFQAw%3D%3D

Con esta ubicación, en el AIP de Colombia se declaran los siguientes datos geográficos de interés para el desarrollo del presente proyecto:

- ARP: 0°58'44"N 76°36'20"O.

- Elevación: 2.976 M

3. ACTIVIDADES POR EJECUTAR Y ALCANCE:

El Aeropuerto Cananguchal, ubicado en el municipio de Villa Garzón, en el departamento del Putumayo, es una infraestructura esencial para la conectividad aérea del sur del país. Su rol estratégico trasciende el transporte comercial, al convertirse en un punto clave para operaciones institucionales, servicios públicos, atención de emergencias y dinamización del desarrollo territorial. Esta terminal aérea, en constante evolución, busca adaptarse a las exigencias operativas y de servicio, garantizando condiciones óptimas para el tránsito de pasajeros y el funcionamiento eficiente de sus instalaciones.

El proyecto de mantenimiento y adecuación del lado tierra del Aeropuerto Cananguchal, tal como se establece en el presupuesto oficial, contempla una intervención integral orientada a la modernización y mejora de las edificaciones

e instalaciones que conforman la infraestructura terrestre del aeropuerto. Estas acciones están diseñadas para mejorar la habitabilidad, eficiencia energética, funcionalidad técnica y la seguridad física de los espacios. Dentro de las obras previstas se encuentra la intervención arquitectónica de los espacios interiores y exteriores, que incluye el suministro e instalación de muros en sistema drywall, estucos plásticos de alta resistencia, pintura para interiores y fachadas, instalación de cielorrasos y reparación de cubiertas existentes. Estas acciones buscan mejorar las condiciones físicas de las áreas administrativas y operativas, al tiempo que elevan la calidad del ambiente para los usuarios y funcionarios.

En términos de mejoras técnicas y funcionales, el alcance contempla la intervención de redes eléctricas mediante la instalación de puntos eléctricos, luminarias LED empotradas, tomas GFCI, reflectores, interruptores y canalización eléctrica. También se integran nuevas unidades de aire acondicionado tipo Split y piso-techo, así como la instalación de sistemas de grifería y elementos de fontanería que mejoran la funcionalidad de los espacios de servicio.
Como parte fundamental del proyecto, se incluye el mantenimiento y adecuación de la torre de control, estructura clave para la operación del aeropuerto. Las intervenciones en este componente contemplan la pintura interior y exterior, la reposición de muros falsos, el sellado de ventanas y el tratamiento de fisuras y dilataciones en los elementos estructurales. Estas acciones buscan garantizar condiciones óptimas de habitabilidad, seguridad y operación para el personal encargado de la gestión aérea.

El proyecto también abarca trabajos de seguridad y confort, como la instalación de chapas de seguridad, películas polarizadas en ventanales de la sala de abordaje para control solar, selladores en ventanas, pintura de tráfico en exteriores y la adecuación de accesos, lo que contribuye al bienestar de trabajadores y visitantes. A esto se suma el mantenimiento de bajantes, canaletas, limpieza de cubiertas, impermeabilización y demarcaciones viales, asegurando condiciones funcionales y estéticas acordes con los estándares institucionales.

Finalmente, se incluye una bolsa de monto agotable destinada a la atención de imprevistos durante la ejecución del contrato, permitiendo dar respuesta oportuna a necesidades adicionales en redes eléctricas, sanitarias, hidráulicas o arquitectónicas del lado tierra.

En resumen, esta intervención integral representa un avance significativo en la modernización del Aeropuerto Cananguchal, fortaleciendo su infraestructura terrestre para garantizar mayor seguridad, funcionalidad y calidad en el servicio, alineado con los estándares del sector aeronáutico y con un enfoque sostenible, eficiente y proyectado hacia el futuro.

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, es necesario, conveniente, pertinente y oportuno, adelantar el proceso de selección abreviada de menor cuantía, con el fin de realizar el mantenimiento y adecuación del lado tierra del Aeropuerto *Cananguchal de Villagarzón.*

Ítems de pago:

Las incluidas en el formulario No. 1 – Presupuesto Oficial del presente proceso y descritas en el Formato 8A - Especificaciones técnicas.

a. Ítems de pago:

Los ítems de pago se encuentran descritos en el formulario 1 – Presupuesto Oficial.

4. PLAZO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo previsto para la ejecución de las actividades que se deriven del presente proceso es el establecido en la sección 1.1. del pliego de condiciones, el cual se contará en la forma prevista en el Anexo 5 – Minuta del Contrato.

El plazo de ejecución del contrato es de 100 días calendario, contados a partir de la firma del acta de inicio, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución del contrato.

El plazo de ejecución incluye la etapa de diagnóstico que se establece en 10 días calendario contados a partir del acta de inicio..

FASE DE DIAGNÓSTICO: DIEZ (10) DÍAS CALENDARIO.

5. FORMA DE PAGO

CONTRA ENTREGA	
MENSUALIDADES VENCIDAS	
ACTAS PARCIALES	x
OTRA	

El contrato, será pagado por precios unitarios y cantidades efectivamente ejecutadas, recibidas a satisfacción por la Supervisión conforme a lo establecido en el Programa Detallado de Trabajo (PDT). Previamente a la autorización del pago de la primera cuenta de cobro presentada por el CONTRATISTA, deberá encontrarse aprobado el PDT por la SUPERVISIÓN del contrato.

La AEROCIVIL pagará mediante actas parciales conformadas por las actividades/ítems de obra que se ejecuten con aprobación y aceptación de la SUPERVISIÓN, conforme a lo establecido en el Programa Detallado de trabajo aprobado por la misma.

El CONTRATISTA, deberá elaborar y radicar a la SUPERVISIÓN el acta parcial correspondiente a la ejecución de la obra, máximo dentro de los cinco (5) días calendario posteriores al corte, el cual corresponde a los días veinte (20) de cada mes, so pena del inicio de los procesos administrativos que se consideren pertinentes. El valor básico de cada acta parcial será la suma de las tareas ejecutadas correspondiente a las actividades programadas en el Programa Detallado de Trabajo aprobado y de acuerdo con los precios unitarios pactados en el contrato o por los precios acordados para ítems no previstos que resulten durante el desarrollo de este.

Las actas de obra parcial tendrán carácter provisional en lo que se refiere a la calidad y a las cantidades de obra. La Supervisión podrá, en actas posteriores, hacer correcciones o modificaciones a cualquiera de las actas anteriores aprobadas por él, y deberá indicar el valor correspondiente a la parte o partes de los trabajos que no se hayan ejecutado a su entera satisfacción a efecto de que la AEROCIVIL se abstenga de pagarlos al CONTRATISTA o realice los descuentos correspondientes, hasta que el SUPERVISOR dé el visto bueno. Ninguna constancia de parte del SUPERVISOR que no sea la de recibo definitivo de la totalidad, o de parte de las obras, podrá considerarse como constitutiva de aprobación de algún trabajo u obra.

El trámite del último pago del contrato será formalizado, previa aprobación de las garantías a que haya lugar y presentación del Acta de Recibo Final por parte del CONTRATISTA y aprobación de esta por parte del Supervisor del contrato; en este documento deberá quedar constancia de la cantidad y descripción detallada de las actividades ejecutadas en el curso del contrato, dando cumplimiento al PDT presentado, Así mismo con el Acta de Recibo Final

deberá entregar el Informe Final y el Manual de Mantenimiento(MM) aprobado por el supervisor, acompañados de la prórroga de la garantía única debidamente aprobada por la AEROCIVIL.

Documentos requeridos para el pago:

- Oficio remisorio.
- Acta de recibo parcial (balance financiero), firmado por: representante legal del CONTRATISTA y SUPERVISOR.
- Informe mensual de la ejecución del contrato.
- Formato de liquidación de IVA, firmada por: representante legal del CONTRATISTA y SUPERVISOR.
- Certificación de factura.
- Certificación de la cuenta bancaria.
- Certificación de pago de parafiscales firmado por el revisor fiscal o represéntate legal del CONTRATISTA, de acuerdo con los requerimientos de ley. En caso de ser firmada por el revisor fiscal deberá, anexar: tarjeta profesional, certificado de antecedentes disciplinarios de la tarjeta profesional vigente.
- Pre-acta con sus memorias de cálculo firmada por el CONTRATISTA y SUPERVISOR.
- Para la **primera cuenta**: Contrato Legalizado, Acta de Inicio y Programa Detallado de Trabajo aprobado por la SUPERVISIÓN.

Cuando la contratación se realice con personas jurídicas, se deberá acreditar el pago a los sistemas de salud, ARP, pensiones y aportes parafiscales a las cajas de compensación familiar, ICBF y SENA, mediante certificación expedida por el revisor fiscal cuando éste exista de acuerdo con los requerimientos de Ley, o por el representante legal durante un lapso equivalente al que exija el respectivo régimen de contratación para que se hubiere constituido la sociedad, el cual en todo caso no será inferior a los seis (6) meses anteriores a la celebración del contrato.

De acuerdo con el acta presentada, con toda la documentación y una vez haya surtido el debido proceso de revisión y Vo.Bo. de la SUPERVISIÓN, esta procederá a solicitarle al CONTRATISTA, la emisión de Factura Electrónica, firmada por el representante legal del CONTRATISTA.

Notas:

1. La Entidad no se hace responsable por las demoras presentadas en el trámite para el pago al contratista cuando ellas fueren ocasionadas por encontrarse incompleta la documentación de soporte o no ajustarse a cualquiera de las condiciones establecidas en el Contrato.
2. La Entidad hará las retenciones a que haya lugar sobre cada pago de acuerdo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.
3. Los pagos deberán tramitarse y publicarse a través de la plataforma SECOP II.
4. Para el último pago se deben cumplir las condiciones anteriormente señaladas y prórroga de las garantías a que haya lugar, debidamente aprobadas por la Unidad, cuando a ello hubiere lugar

6. CONDICIONES PARTICULARES DEL PROYECTO

El futuro contratista deberá realizar una inspección en el aeropuerto a intervenir antes de iniciar la ejecución de actividades, donde verifique el estado del área a intervenir y se consideren los equipos, mano de obra y demás requeridos para la correcta ejecución de éste.

Remitirse al documento de Formato 8 - Especificaciones Técnicas del presente proceso de contratación.

a. Materiales

Los materiales, suministros y demás elementos que hayan de utilizarse en la construcción de las obras, deberán ser los que se exigen en las especificaciones y adecuados al objeto a que se destinen. Para los materiales que requieran procesamiento industrial, éste deberá realizarse preferiblemente con tecnología limpia. El proponente favorecido con la adjudicación del contrato se obliga a conseguir oportunamente todos los materiales y suministros que se requieran para la construcción de las obras y a mantener permanentemente una cantidad suficiente para no retrasar el avance de los trabajos.

b. Documentos que entregará la Entidad para la ejecución del contrato

El CONTRATISTA deberá presentar informe semanal de actividades, (con corte los sábados) en el cual relacione y evidencie el estado en la ejecución de las actividades contractuales, el porcentaje de avance en la ejecución vs porcentaje programado. Las cantidades ejecutadas en el periodo del informe, el estado de las áreas intervenidas antes y después, y la valoración de los riesgos contractuales en el periodo de informe según la matriz del contrato.

La AEROCIVIL entregará al contratista los formatos de actas, informe semanal y programa de inversiones para el cumplimiento del diligenciamiento de estos a manera de modelo, (los formatos pueden ser descargados por el CONTRATISTA desde ISOLUCION, de la página de la Aerocivil)

El CONTRATISTA deberá presentar las respuestas a consultas internas o externas, trasladadas por el Supervisor del Contrato, a efectos de responder derechos de petición, reclamaciones, tutelas y/o cualquier solicitud o documento que requiera atención y respuesta inmediata, para lo cual El CONTRATISTA deberá presentar la información pertinente en un término de un (1) día calendario.

7. INFORMACIÓN SOBRE EL PERSONAL PROFESIONAL:

Para efectos del análisis de la información del personal, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

a. Las hojas de vida y soportes del personal vinculado al proyecto serán verificadas una vez se adjudique el contrato y no podrán ser pedidas durante la selección del contratista para efectos de otorgar puntaje o como criterio habilitante.

b. Si el contratista ofrece dos (2) o más profesionales para realizar actividades de un mismo cargo, cada uno de ellos deberá cumplir los requisitos exigidos en los pliegos de condiciones para el respectivo cargo. Un mismo profesional no puede ser ofrecido para dos o más cargos diferentes.

c. El contratista debe informar la fecha a partir de la cual los profesionales ofrecidos ejercen legalmente la profesión.

d. Las certificaciones de experiencia de los profesionales deben ser expedidas por la persona natural o jurídica con quien se haya establecido la relación laboral o de prestación de servicios.

e. El contratista es responsable de verificar que los profesionales propuestos tienen la disponibilidad real para la cual se vinculan al proyecto. De comprobarse dedicación inferior a la aprobada se aplicarán las sanciones a que haya lugar.

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 especifica o viceversa.

El personal relacionado debe estar contratado o contemplado dentro de la planta de personal del contratista y su costo debe incluirse dentro de los gastos de administración general del contrato.
El personal requerido es el siguiente:

- Un (1) Director de Obra
- Un (1) Residente de Obra
- Un (1) Inspector SST
- Un (1) Ingeniero Ambiental

a. Requisitos del personal

Todos los profesionales exigidos, deben cumplir y acreditar, como mínimo, los siguientes requisitos de formación y experiencia:

Profesional Ofrecido para el Cargo	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
Un (1) Director de Obra: Dedicación 30%	Ingeniero Civil O Ingeniero en Transportes y Vías, con Experiencia profesional de mínimo DIEZ (10) años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional; con Matrícula profesional vigente.	Experiencia como de mínimo CINCO (5) años, en cualquiera de las siguientes opciones o mediante la suma de las dos: 1) Ejercicio profesional en la empresa privada como: ingeniero Director en proyectos de obra de construcción y/o mejoramiento y/o rehabilitación y/o ampliación y/o mantenimiento de infraestructura del transporte y/o edificaciones no residenciales. 2) Ejercicio profesional en entidades oficiales y/u 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 estructuración de proyectos de obra o interventoría para la: construcción y/o mejoramiento y/o rehabilitación y/o ampliación y/o mantenimiento de infraestructura del transporte y/o edificaciones no residenciales.

Un (1) Residente de Obra: Dedicación 100%	Ingeniero Civil O Ingeniero en Transportes y Vías, con Experiencia profesional de mínimo CINCO (5) años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional; con Matrícula profesional vigente.	Experiencia como mínimo de DOS (2) años, en cualquiera de las siguientes opciones o mediante la suma de las dos: 1) Ejercicio profesional en la empresa privada como: ingeniero en proyectos de obra de construcción y/o ampliación y/o mejoramiento y/o mantenimiento y/o rehabilitación de: infraestructura del transporte y/o edificaciones no residenciales. 2) Ejercicio profesional en entidades oficiales y/u 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 estructuración de proyectos de obra o interventoría para la: construcción y/o ampliación y/o mejoramiento y/o mantenimiento y/o rehabilitación de: infraestructura del transporte y/o edificaciones no residenciales.
Un (1) Inspector SST Dedicación 50%	Un profesional con título en Seguridad y Salud en el trabajo. Debe contar con licencia en seguridad y salud en el trabajo expedida por la secretaria departamental o distrital de salud que corresponda. Experiencia profesional de mínimo dos (2) años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional; con Matrícula profesional vigente.	Experiencia como mínimo de UN (1) año, en cualquiera de las siguientes opciones o mediante la suma de las dos: 1) Ejercicio profesional en la empresa privada como: ingeniero en proyectos de obra de construcción y/o ampliación y/o mejoramiento y/o mantenimiento y/o rehabilitación de: infraestructura del transporte y/o edificaciones no residenciales. 2) Ejercicio profesional en entidades oficiales y/u 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 estructuración de proyectos de obra o interventoría para la: construcción y/o ampliación y/o mejoramiento y/o mantenimiento y/o rehabilitación de: infraestructura del transporte y/o edificaciones no residenciales.
Un (1) Ingeniero Ambiental Dedicación 30%	Un profesional con título en ingeniería ambiental. Experiencia profesional de mínimo dos (2) años contados a partir de la expedición de la tarjeta profesional; con Matrícula profesional vigente.	Experiencia como mínimo de UN (1) año, en cualquiera de las siguientes opciones o mediante la suma de las dos: 1) Ejercicio profesional en la empresa privada como: ingeniero en proyectos de obra de construcción y/o ampliación y/o mejoramiento y/o mantenimiento y/o rehabilitación de: infraestructura del

		transporte y/o edificaciones no residenciales. 2) Ejercicio profesional en entidades oficiales y/u 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 estructuración de proyectos de obra o interventoría para la: construcción y/o ampliación y/o mejoramiento y/o mantenimiento y/o rehabilitación de: infraestructura del transporte y/o edificaciones no residenciales.

Para el personal solicitado se deberán anexar la siguiente documentación:

- ✓ **Hoja de vida**

- ✓ **Título profesional:** Copia del diploma o acta de grado, expedido por la respectiva Universidad debidamente acreditada conforme a la legislación colombiana.

- ✓ **Matrícula profesional:** Copia de la matrícula, tarjeta profesional o licencia para profesionales colombianos en caso de que aplique. Los profesionales extranjeros, deberán cumplir con las exigencias para el ejercicio de la profesión conforme a la legislación del país de origen.

- ✓ **Certificado vigencia de la matrícula profesional:** Certificado de la vigencia de la matricula profesional o equivalente, vigente a la fecha de cierre del presente proceso, para profesionales colombianos.

- ✓ **Permiso temporal para ejercer sin matrícula a personas tituladas y domiciliadas en el exterior:** En el evento que el profesional sea residente en el extranjero, deberá contar con el permiso temporal para ejercer sin matrícula con el lleno de los requisitos exigidos en el artículo 23 de la Ley 842 de 2003.

- ✓ **Certificación expedida por el contratante de la prestación del servicio donde se indique claramente el nombre del profesional, cargo desempeñado, objeto del contrato de obra o interventoría ejecutado, fecha de iniciación, fecha de terminación, lugar de ejecución.**

b. Maquinaria mínima del proyecto

El CONTRATISTA considerará y utilizará el tipo de equipo o maquinaria más apropiada para la realización del mantenimiento, de acuerdo con las características del terreno y de los trabajos del contrato, los cuales no deberán producir daños ni a construcciones ni a cultivos; y garantizarán el avance físico de ejecución, según el programa detallado de trabajo.

Los equipos y maquinaria mínima requerida serán verificada una vez se adjudique el contrato y no podrá ser pedida durante la selección del CONTRATISTA para efectos de otorgar puntaje o como criterio habilitante.

El equipo mínimo requerido es el siguiente:

1. Herramienta menor y equipos para trabajos con elementos metálicos y/o de vidrio.

2. Herramienta y equipos certificados para trabajo en alturas.

3. Herramienta menor y equipos para trabajos hidráulicos y sanitarios.

4. Herramienta menor y equipos para trabajos de albañilería.

5. Herramienta menor y equipos para trabajos en sistemas de energía (Eléctricos)

6. Planta Eléctrica de batería o combustible (contemplar para trabajos en jornada nocturna)

7. Reflectores y/o torres luminarias (contemplar para trabajos en jornada nocturna)

8. Los demás descritos en el formato 8A - especificaciones técnicas, para la correcta ejecución de cada una de las actividades a desarrollar de conformidad con la especificación.

La maquinaria mínima requerida será verificada una vez se adjudique el contrato y no podrá ser pedida durante la selección del contratista para efectos de otorgar puntaje o como criterio habilitante.

8. POSIBLES FUENTES DE MATERIALES PARA EL PROYECTO:

Es responsabilidad del proponente bajo su cuenta y riesgo inspeccionar y examinar el sitio donde se van a desarrollar las obras e informarse sobre la disponibilidad de las fuentes de materiales necesarios para su ejecución, con el fin de establecer si las explotará en su calidad de constructor y/o si las adquirirá a proveedores debidamente legalizados.

Las fuentes seleccionadas por el CONTRATISTA deben ser previamente autorizadas por la respectiva SUPERVISIÓN, previo al inicio de las obras. El CONTRATISTA se obliga a realizar la explotación respetando las recomendaciones técnicas establecidas para evitar impactos ambientales; igualmente se obliga a cumplir la normativa ambiental y minera aplicable a la obra.

El proponente debe verificar, previa a la presentación de la oferta, las distancias de acarreo de las posibles fuentes de materiales existentes en el área de influencia del proyecto que sean susceptibles de utilizar, así como verificar que éstas se encuentran en funcionamiento y que cumplen con todos los requisitos legales ambientales y mineros, de tal forma que pueda garantizar la utilización para el proyecto. En consecuencia, las distancias de acarreo correspondientes deben ser consideradas por el Proponente en los análisis de precios unitarios de la propuesta a presentar y será su responsabilidad.

Previo al inicio de las obras, los materiales que la entidad identifique como indispensables en la ejecución del proyecto deben ser sometidos a ensayos para la aceptación o el rechazo por parte de la interventoría, según la normativa aplicable. Los permisos de explotación deben ser tramitados por cuenta del CONTRATISTA, antes del inicio de las obras. De igual manera, las fuentes seleccionadas por el CONTRATISTA deben ser previamente autorizadas por la respectiva interventoría, previo al inicio de las obras.

9. OBRAS PROVISIONALES:

Durante su permanencia en la obra serán a cargo del constructor, la construcción, mejoramiento y conservación de las obras provisionales o temporales que no forman parte integrante del proyecto, tales como vías provisionales, vías de acceso y vías internas de explotación a las fuentes de materiales así como: las obras necesarias para la recuperación morfológica cuando se haya explotado por el constructor a través de las autorizaciones temporales; y las demás que considere necesarias para el buen desarrollo de los trabajos, cercas, oficinas, bodegas, talleres y demás edificaciones provisionales con sus respectivas instalaciones, depósitos de combustibles, lubricantes y

explosivos, de propiedades y bienes de la entidad o de terceros que puedan ser afectados por razón de los trabajos durante la ejecución de los mismos, y en general toda obra provisional relacionada con los trabajos.

En caso de que sea necesario el proponente dispondrá de las zonas previstas para ejecutar la obra y la obtención de lotes o zonas necesarias para construir sus instalaciones, las cuales estarán bajo su responsabilidad.

Adicionalmente, correrán por su cuenta los trabajos necesarios para no interrumpir el servicio en las vías públicas usadas por él o en las vías de acceso cuyo uso comparta con otros contratistas.

El proponente debe tener en cuenta el costo correspondiente a los permisos y a las estructuras provisionales que se requieran cuando, de conformidad con el proyecto cruce o interfiera corrientes de agua, canales de desagüe, redes de servicios públicos, etc. En el caso de interferir redes de servicios públicos, estos costos serán reconocidos mediante aprobación de precios no previstos, incluidos en las correspondientes actas de obra aprobadas por el interventor. Para lo anterior deberá tramitar la correspondiente aprobación de los precios no previstos del proyecto ante el ordenador, y en los casos que se requiera el permiso correspondiente ante la autoridad competente.

A menos que se hubieran efectuado otros acuerdos, el proponente favorecido con la adjudicación del contrato deberá retirar todas las obras provisionales a la terminación de los trabajos y dejar las zonas en el mismo estado de limpieza y orden en que las encontró. Así mismo, será responsable de la desocupación de todas las zonas que le fueron suministradas para las obras provisionales y permanentes.

10. SEÑALIZACIÓN

De ser necesario, son de cargo del proponente favorecido todos los costos requeridos para colocar y mantener la señalización de obra en la ejecución del contrato, de las áreas de intervención, las cuales deberán estar debidamente señalizadas e identificadas. Delimitando las zonas en las cuales, por el tipo de actividad contratadas, la ejecución represente riesgo para el tránsito de personas, vehículos y/o aeronaves.

11. PERMISOS, LICENCIAS Y AUTORIZACIONES

El CONTRATISTA deberá gestionar y coordinar con la administración de cada uno de los aeropuertos y complejos aeronáuticos incluidos en el presente contrato, los permisos necesarios para la ejecución de las obras, en procura de no generar afectaciones al tránsito aéreo. El trámite y costo de los permisos y/o licencias a que haya lugar en la ejecución del contrato serán de entera responsabilidad del CONTRATISTA.

12. NOTAS TÉCNICAS ESPECÍFICAS PARA EL PROYECTO:

Los procedimientos aplicados por el CONTRATISTA deberán en todo momento asegurar el tránsito aéreo en cada uno de los aeropuertos objeto del presente contrato, así mismo deberá procurar el cuidado y conservación de los equipos y/o radares de las estaciones aeronáuticas. Adicionalmente deberá considerar en todo momento el cumplimiento de la normatividad señaladaa continuación, sin perjuicio de la normatividad citada en los documentos complementarios al pliego de condiciones:

- Anexo 14 de la OACI.
- Reglamento Aeronáutico Colombiano, RAC.
- Manual de Diseño de Aeródromos de la OACI (2014).
- Manual de Contratación de la AEROCIVIL vigente.

13. DOCUMENTOS TÉCNICOS ADICIONALES: No aplica.

En constancia, se firma en Bogotá D.C., a los 28 días del mes de Julio de 2025.



JULIAN CAMILO OJEDA MOSCOSO
Profesional Especializado
Contratista Dirección Regional Centro Sur