Código UNSPSC 72101510 Clase De conformidad con el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015, se requiere de la elaboración de los documentos y estudios previos y del sector, que sirvan de soporte para la elaboración del proyecto de pliego de condiciones o del contrato.

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

Descripción de la necesidad de estudio previo

La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – REGIONAL OCCIDENTE tiene bajo su responsabilidad el cumplimiento de la misión institucional orientada a garantizar el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país.

Dentro de este esquema de manejo y control del espacio aéreo, una de sus funciones esenciales es velar por la seguridad aeroportuaria y brindar a los usuarios condiciones óptimas de operación. En este contexto, se proyecta la ejecución del objeto 63400C1215 realizar mantenimiento de las áreas administrativas, sala radar, SEI del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón.

Uno de los objetivos estratégicos de la Aeronáutica Civil es mantener en continuo estado de funcionamiento la infraestructura aeroportuaria a su cargo, incluyendo edificaciones administrativas, operacionales y de apoyo, con el fin de garantizar servicios seguros y eficientes. Lo anterior se enmarca en las medidas preventivas y correctivas relacionadas con la seguridad operacional, asegurando el cumplimiento de la normatividad vigente, principalmente lo establecido en el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC) y en el Anexo 14 de la OACI.

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, los servicios aeroportuarios, de navegación aérea y de intermodalidad cuenten con capacidad y eficiencia para atender el crecimiento de la demanda del sector en un contexto ambientalmente sostenible.

Actividades técnicas contempladas

- Mantenimiento de instalaciones sanitarias y redes hidráulicas
- Demolición de placas de concreto y pisos: intervención localizada para acceder a las redes hidrosanitarias subterráneas, cumpliendo con la NSR-10 – Reglamento Colombiano de Construcción Sismo Resistente, garantizando reposición estructural con materiales de alta resistencia.
- Ampliación y adecuación de cajas de inspección: construcción, reforzamiento y sustitución de cámaras de registro para mejorar la accesibilidad y el control de las redes, conforme a la NTC 4019 – Cajas de inspección para sistemas de alcantarillado.
- Mantenimiento preventivo y correctivo de tuberías hidrosanitarias: inspección, limpieza mecánica e hidráulica, reparación de juntas y sellos, y sustitución puntual de tramos

deteriorados, cumpliendo con la NTC 1500 – Instalaciones hidrosanitarias y el RAS 2017 – Reglamento Técnico del Sector de Agua Potable y Saneamiento Básico.
- Revisión y mantenimiento de accesorios hidráulicos: válvulas de compuerta, válvulas de retención, sifones y conexiones, asegurando hermeticidad y funcionalidad conforme a las especificaciones de la ICONTEC y la normativa técnica vigente.
- Pruebas hidráulicas y de estanqueidad: verificación de presión, caudal y hermeticidad en las redes intervenidas, siguiendo protocolos de la NTC 1500 y del RAS 2017, garantizando eficiencia y seguridad del sistema.

Estas actividades se enmarcan en las medidas preventivas y correctivas de la seguridad operacional aeroportuaria, asegurando el cumplimiento de la normatividad vigente (Reglamento Aeronáutico Colombiano – RAC, principalmente el RAC 14, el Anexo 14 de la OACI, la normativa nacional de construcción, la NTC 1500 – Instalaciones hidrosanitarias, la NTC 4019 – Cajas de inspección para alcantarillado y el RAS 2017 – Reglamento Técnico del Sector de Agua Potable y Saneamiento Básico).

El mantenimiento integral de las redes hidrosanitarias del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, incluyendo actividades técnicas como demolición de placas de concreto para acceso a redes, ampliación y adecuación de cajas de inspección, limpieza mecánica e hidráulica de tuberías, reparación de juntas y sellos, revisión de accesorios hidráulicos y pruebas de presión y estanqueidad, garantiza:

- Operaciones seguras y eficientes en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, asegurando la continuidad de los servicios aeroportuarios y la protección de los usuarios.
- Cumplimiento de estándares internacionales de aviación civil y nacionales de fontanería e hidráulica, conforme a lo estipulado en el RAC, el Anexo 14 de la OACI y las normas técnicas colombianas aplicables.
- Sostenibilidad y continuidad de la infraestructura aeroportuaria, mediante acciones preventivas y correctivas que preservan condiciones óptimas de operación en las redes hidrosanitarias.
- Alineación con el Plan de Acción de la Aeronáutica Civil, orientado a garantizar que la infraestructura y los servicios aeroportuarios cuenten con capacidad y eficiencia para atender el crecimiento de la demanda del sector en un contexto ambientalmente sostenible.

2. OBJETO

63400C1215 - realizar mantenimiento de las áreas administrativas, sala radar, SEI del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón.

2.1 CÓDIGOS UNSPSC

El futuro contrato del presente Proceso de Contratación está codificado en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC) hasta el tercer nivel, como se indica en la siguiente tabla:

Clasificación UNSPSC	Descripción
72102900	Código UNSPSC 72102900 Clase: Servicios de mantenimiento y reparación de instalaciones.
72103300	Código UNSPSC 72103300 Clase: Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura.
72101513	Código UNSPSC 72101513 Clase: Servicio de construcción fuera del sitio.
72101510	Código UNSPSC 72101510 Clase: Mantenimiento o reparación del sistema de plomería.
72121410	Código UNSPSC 72121410 Clase: Construcción de terminales y hangares de aeropuertos

2.2 CONTRATACIÓN REGISTRADA EN EL PLAN ANUAL DE ADQUISICIONES DE LA VIGENCIA

(Marcar con una X)

SI	**X**
NO	

2.3 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS:

Las especificaciones técnicas detalladas de la contratación se encuentran definidas en el Anexo 1- Anexo Técnico CCE-EICP-IDI-06 Menor Cuantía.

3. MODALIDAD DE SELECCIÓN.

De conformidad con lo establecido en el capítulo 2 Disposiciones Especiales del Sistema de Compras y Contratación Pública, Sección 1 Modalidades de Selección, del Decreto 1082 de 2015, la modalidad aplicable al presente proceso de selección es:

MODALIDAD DE SELECCIÓN		Marcar con una X
Licitación Pública	Licitación Pública – Obra Pública	
	Licitación pública (Diferente a Obra Pública)	
	Presentación de oferta de manera dinámica mediante subasta inversa	
Selección Abreviada	Subasta inversa presencial	
	Subasta inversa electrónica	
	De menor cuantía	X
	Por Acuerdo Marco de Precios	

MODALIDAD DE SELECCIÓN		Marcar con una X
	Por Bolsa de Productos	
Concurso de Méritos	Concurso de méritos abierto	
	Concurso de méritos con precalificación	
Mínima Cuantía	Grandes Superficies	
	Mínima Cuantía	
Contratación Directa	Urgencia manifiesta	
	Contratación de empréstitos	

3.1 Proceso Cobijado por un Acuerdo Marco de Precios

SI	
NO	**X**

4. TIPO DE CONTRATO A SUSCRIBIR

Teniendo en cuenta el alcance del objeto y actividades a ejecutar, el tipo de contrato a suscribir es:

Tipología		Marcar con una X
Prestación de servicios		
Consultoría	Interventoría	
	Supervisión	
	Estudios y/o diseños	
Obra pública		**X**
Compraventa		
Suministro		
Seguros		
Arrendamiento		
Otro (indicar)		
Orden de Compra	Compraventa	
	Prestación de Servicios	
	Suministro	
	Seguros	
	Otro (indicar)	

4.1 DE LOS CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA.

Pre factibilidad / factibilidad/diseños a detalle: Indique y describa el estado de maduración técnica de la contratación teniendo en cuenta las definiciones señaladas en el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013:

NO APLICA

Estado de madurez del proyecto:

NO APLICA

Gestión Predial:

NO APLICA

Gestión de licencias, aprobaciones, permisos o autorizaciones:

NO APLICA

4.2 DE LOS CONTRATOS DE COMPRAVENTA O SUMINISTRO:

NO APLICA

4.2.1 CERTIFICACIÓN DE EXISTENCIA DE BIENES EN EL ALMACÉN:

NO APLICA

5. VISITA:

NO APLICA

6. ESTUDIO DEL SECTOR

El gasto de las actividades de mantenimiento aeroportuario se clasifica en dos grandes grupos: seguridad operacional y preservación de infraestructura. Las actividades de seguridad operacional tienen como finalidad principal la prevención, reducción y eliminación de riesgos que puedan afectar las operaciones aéreas, mientras que las actividades de preservación de infraestructura buscan

conservar y mantener en óptimo estado los elementos físicos del aeródromo, garantizando su disponibilidad y evitando su deterioro.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Regional Occidente tiene bajo su responsabilidad el cumplimiento de la misión institucional orientada a garantizar el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país. Dentro de este esquema, una de sus funciones esenciales es velar por la seguridad aeroportuaria y brindar a los usuarios condiciones óptimas de operación.

En este contexto, las actividades contempladas en el presente proceso de contratación estatal, correspondientes al objeto 63400C1215 realizar mantenimiento de las áreas administrativas, sala radar, SEI del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, se enmarcan en la categoría de preservación de infraestructura aeroportuaria. Estas incluyen la demolición de placas de concreto para acceso a redes, la ampliación y adecuación de cajas de inspección, el mantenimiento preventivo y correctivo de tuberías hidrosanitarias, la revisión de accesorios hidráulicos y la ejecución de pruebas hidráulicas y de estanqueidad, conforme a lo estipulado en la NTC 1500 – Instalaciones hidrosanitarias, la NTC 4019 – Cajas de inspección para alcantarillado, el RAS 2017 – Reglamento Técnico del Sector de Agua Potable y Saneamiento Básico, además de la normativa nacional de construcción (NSR-10).

Su finalidad principal es mantener las condiciones físicas y operacionales del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, garantizando la seguridad de las operaciones aéreas y la continuidad del servicio. Estas acciones se desarrollan en cumplimiento de la normatividad vigente, principalmente lo establecido en el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC) y en el Anexo 14 de la OACI, asegurando que la infraestructura aeroportuaria se mantenga bajo estándares internacionales de seguridad, eficiencia y sostenibilidad, en concordancia con las políticas del Plan de Acción de la Entidad.

6.1 ASPECTOS GENERALES:

Las inversiones en infraestructura aeroportuaria y en sistemas de operación constituyen un componente esencial para garantizar la conectividad aérea, mejorar la productividad y fortalecer la competitividad regional y nacional. Estas intervenciones tienen impactos directos en la dinámica económica, en la movilidad de personas y mercancías, y en la generación de empleo especializado. El mantenimiento aeroportuario, en particular, se reconoce como una actividad estratégica dentro de la gestión pública, ya que asegura la continuidad de los servicios de transporte aéreo y contribuye al desarrollo de otros sectores económicos dependientes de la movilidad eficiente.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – Regional Occidente tiene bajo su responsabilidad el cumplimiento de la misión institucional orientada a garantizar el desarrollo ordenado de la aviación civil, de la industria aérea y la utilización segura del espacio aéreo colombiano, facilitando el transporte intermodal y contribuyendo al mejoramiento de la competitividad del país. En este contexto, una de sus funciones esenciales es velar por la seguridad aeroportuaria y brindar a los usuarios condiciones óptimas de operación, lo que hace indispensable la ejecución de actividades de mantenimiento preventivo y correctivo en la infraestructura aeroportuaria.

La gestión de infraestructura aeroportuaria se divide en dos componentes: el lado aire, que incluye pistas, calles de rodaje, plataformas y sistemas de drenaje; y el lado tierra, que abarca edificaciones administrativas, operacionales y de apoyo, cerramientos perimetrales y demás instalaciones técnicas. Las actividades de mantenimiento previstas en el presente proceso de contratación estatal —mantenimiento de instalaciones sanitarias y redes hidrosanitarias— se enmarcan en la categoría de preservación de infraestructura aeroportuaria.

Estas actividades comprenden la demolición de placas de concreto para acceso a redes, la ampliación y adecuación de cajas de inspección, la limpieza mecánica e hidráulica de tuberías, la reparación de juntas y sellos, la revisión de accesorios hidráulicos y la ejecución de pruebas hidráulicas y de estanqueidad. Todo ello conforme a lo estipulado en la NTC 1500 – Instalaciones hidrosanitarias, la NTC 4019 – Cajas de inspección para alcantarillado, el RAS 2017 – Reglamento Técnico del Sector de Agua Potable y Saneamiento Básico, además de la normativa nacional de construcción (NSR-10).

Estas acciones están directamente reguladas por el Reglamento Aeronáutico Colombiano (RAC) y el Anexo 14 de la OACI, que establecen los parámetros técnicos para garantizar la seguridad operacional y la eficiencia de los aeródromos. Además, se encuentran alineadas con las políticas del Plan de Acción de la Entidad, que busca asegurar que la infraestructura y los servicios aeroportuarios cuenten con capacidad y eficiencia para atender el crecimiento de la demanda del sector en un contexto ambientalmente sostenible.

La inversión en mantenimiento de redes hidrosanitarias se encuentra estrechamente ligada al crecimiento del comercio, al turismo y a la oferta de bienes y servicios a nivel local, nacional e internacional. Su ejecución es imprescindible para consolidar la competitividad frente a otras economías y para garantizar la integración territorial. Asimismo, este sector contribuye significativamente a la generación de empleo especializado y al fortalecimiento de la producción empresarial, generando un efecto multiplicador que dinamiza la demanda interna y asegura la sostenibilidad de las economías regionales.

Sector Económico:

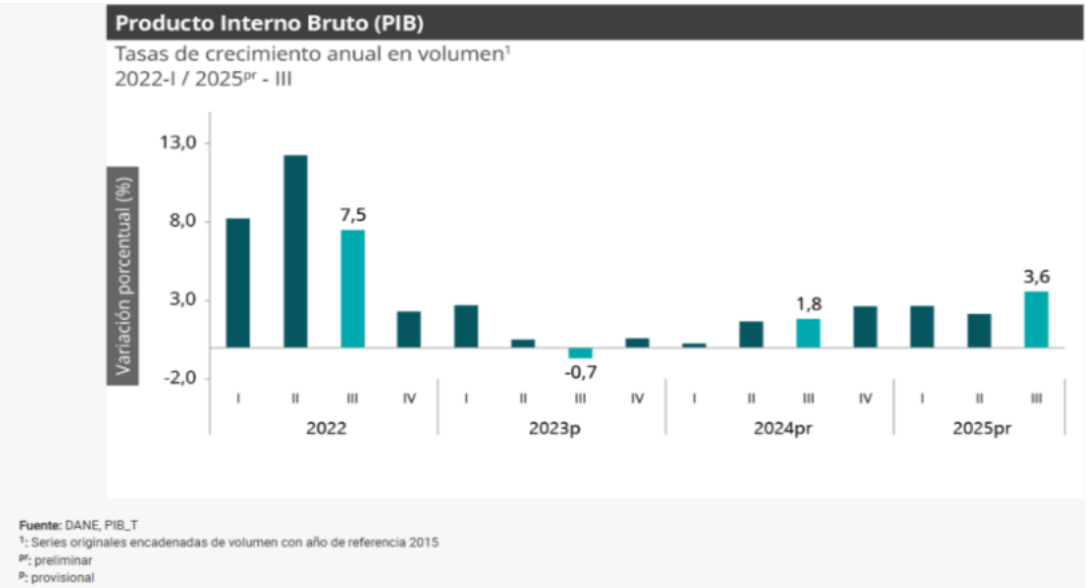
En el tercer trimestre de 2025^{pr}, el Producto Interno Bruto en su serie original, crece 3,6% respecto al mismo periodo de 2024$^{pr.}$ (Dane, 2026)

Las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado son:

- Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; Educación; Actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales crece 8,0% (contribuye 1,3 puntos porcentuales a la variación anual).

- Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; Transporte y almacenamiento; Alojamiento y servicios de comida crece 5,6% (contribuye 1,2 puntos porcentuales a la variación anual).

- Industrias manufactureras crece 4,1% (contribuye 0,5 puntos porcentuales a la variación anual).



Valor agregado por actividad económica

Construcción

En el tercer trimestre de 2025pr, el valor agregado de la construcción decrece 1,5% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 6): Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales decrece 2,5%.

Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales decrece 8,3%

- Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil crece 13,1%.

- Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) decrece 3,4%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de la construcción crece en 1,1%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales decrece 0,5%.

- Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil crece 3,5%.

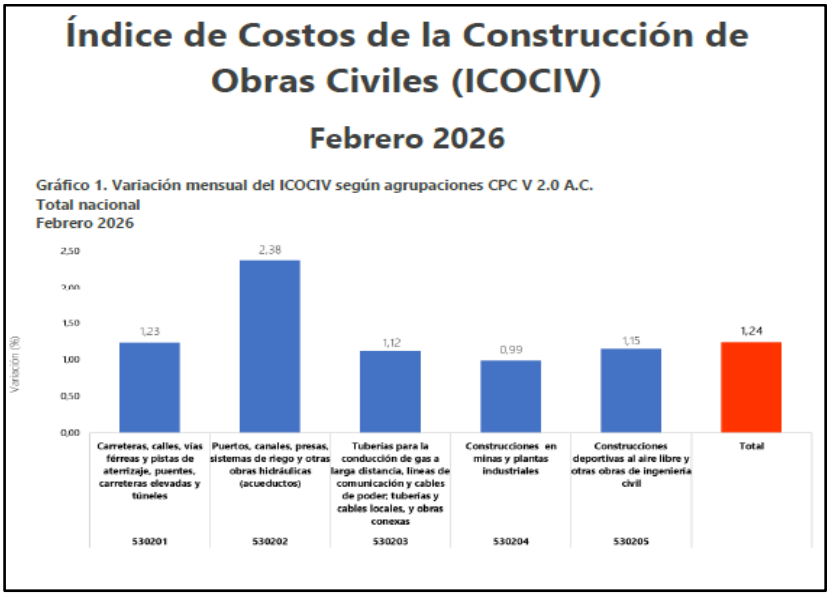
- Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores) crece 0,2%.

Tabla 6. Construcción
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Tercer trimestre 2025[pr]

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025[pr]-III / 2024[pr]-III	2025[pr]/ 2024[pr]	2025[pr]-III / 2025[pr]-II
Construcción de edificaciones residenciales y no residenciales	-8,3	-8,1	-0,5
Construcción de carreteras y vías de ferrocarril[2]	13,1	9,0	3,5
Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil[3]	-3,4	-3,5	0,2
Construcción	**-1,5**	**-2,7**	**1,1**

Fuente: DANE, PIB_T
[pr]preliminar
[1]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2]Construcción de carreteras y vías de ferrocarril, de proyectos de servicio público y de otras obras de ingeniería civil.
[3]Actividades especializadas para la construcción de edificaciones y obras de ingeniería civil (Alquiler de maquinaria y equipo de construcción con operadores).

ÍNDICE DE COSTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE OBRAS CIVILES (ICOCIV)



De acuerdo con la información más reciente divulgada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) en su boletín técnico del 31 de marzo de 2026, el Índice de Costos de la

Construcción de Obras Civiles (ICOCIV) refleja una variación anual caracterizada por un comportamiento de crecimiento moderado. Este resultado se ubica en niveles cercanos a los registrados en el año 2024, cuando la variación anual alcanzó el 3,78% frente al mismo periodo del año anterior, lo que evidencia cierta estabilidad en la evolución de los costos del sector de obras civiles.

El ICOCIV, diseñado para medir la variación promedio de los precios de una canasta representativa de insumos y servicios utilizados en la construcción de obras civiles, permite observar cómo diferentes agrupaciones de la Clasificación Central de Productos (CPC) presentan comportamientos heterogéneos. En particular, destacan aquellas vinculadas a la infraestructura de transporte y a las obras hidráulicas, tales como carreteras, calles, vías férreas, pistas de aterrizaje, puentes, canales, presas y sistemas de riego. Estas categorías muestran variaciones significativas dentro del índice, reflejando la incidencia directa de factores como el costo de los materiales de construcción, la remuneración de la mano de obra especializada y el uso de maquinaria y equipos.

El boletín también resalta que, en febrero de 2026, la variación mensual del ICOCIV fue de 1,24% respecto a enero del mismo año. Dentro de las agrupaciones CPC, las obras hidráulicas (puertos, canales, presas y sistemas de riego) registraron un incremento superior al promedio nacional, con una variación de 2,38%, mientras que otras categorías como carreteras y pistas de aterrizaje se ubicaron ligeramente por debajo del promedio. Este comportamiento evidencia que los costos asociados a proyectos de infraestructura hídrica tienen un mayor dinamismo en el contexto actual.

Tabla 1. ICOCIV. Variación y contribución mensual de las cinco agrupaciones de subclases CPC V 2.0 A.C. al total.
Total nacional
Febrero 2026

Código agrupación CPC	Nombre agrupación CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
			2026	2026
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	55,65	1,23	0,69
530202	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	5,78	2,38	0,13
530203	Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	19,46	1,12	0,21
530204	Construcciones en minas y plantas industriales	9,49	0,99	0,09
530205	Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil	9,63	1,15	0,11
Total		**100**	**1,24**	**1,24**

Fuente: DANE, ICOCIV.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

Por su parte, otras agrupaciones del sector presentan variaciones más moderadas, lo que en conjunto evidencia una dinámica de relativa estabilidad en los costos de las obras civiles, aunque con comportamientos particulares según el tipo de obra y los insumos asociados.

Tabla 2. ICOCIV. Variación y contribución mensual según 17 subclases CPC V 2.0 A.C.
Total nacional
Febrero 2026

Código CPC	CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución al total nacional (puntos porcentuales)
			2026	2026
53211	Carreteras (excepto carreteras elevadas); calles	48,71	1,25	0,61
53212	Ferrocarriles	0,58	1,35	0,01
53213	Pistas de aterrizaje	0,86	0,71	0,01
53221	Puentes y carreteras elevadas	2,40	0,96	0,02
53222	Túneles	3,09	1,22	0,04
53231	Acueductos y otros conductos de suministro de agua, excepto gasoductos	4,41	2,54	0,11
53232	Puertos, vías navegables e instalaciones conexas	0,46	1,13	0,01
53233	Represas	0,03	1,62	0,00
53234	Sistemas de riego y obras hidráulicas de control de inundaciones	0,89	2,23	0,02
53241	Tuberías de larga distancia	2,69	1,75	0,05
53242	Obras para la comunicación de larga distancia y las líneas eléctricas (cables)	4,94	0,88	0,04
53251_D3	Gasoductos locales, Alcantarillado y plantas de tratamiento de agua	6,27	1,25	0,08
53252	Cables locales y obras conexas	5,56	0,87	0,05
53261	Construcciones en minas	4,91	1,20	0,06
53262	Centrales eléctricas	4,58	0,75	0,03
53270	Construcciones deportivas al aire libre	2,26	1,19	0,03
53290	Otras obras de ingeniería civil	7,36	1,13	0,08
	Total	**100,00**	**1,24**	**1,24**

Fuente: DANE, ICOCIV.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

De acuerdo con la información divulgada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) sobre el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV), con corte al 31 de marzo de 2026, se confirma la continuidad de la tendencia observada en periodos anteriores. El comportamiento del índice refleja que las variaciones no son homogéneas, sino que dependen en gran medida del tipo de obra analizada, lo que pone de manifiesto la diversidad de dinámicas dentro del sector de la construcción de infraestructura civil.

Al revisar el desempeño correspondiente al año 2025, se evidencia que los principales factores que ejercieron presión sobre los costos fueron el incremento en los rubros de mano de obra, maquinaria y transporte. Estos componentes registraron variaciones significativas dentro de la estructura de costos: la mano de obra alcanzó un aumento cercano al 6,7%, la maquinaria se ubicó alrededor del 4,5%, y el transporte presentó un crecimiento próximo al 4,0%. Dichos valores consolidan a estos elementos como los determinantes más relevantes en la dinámica de los costos de las obras civiles durante ese periodo.

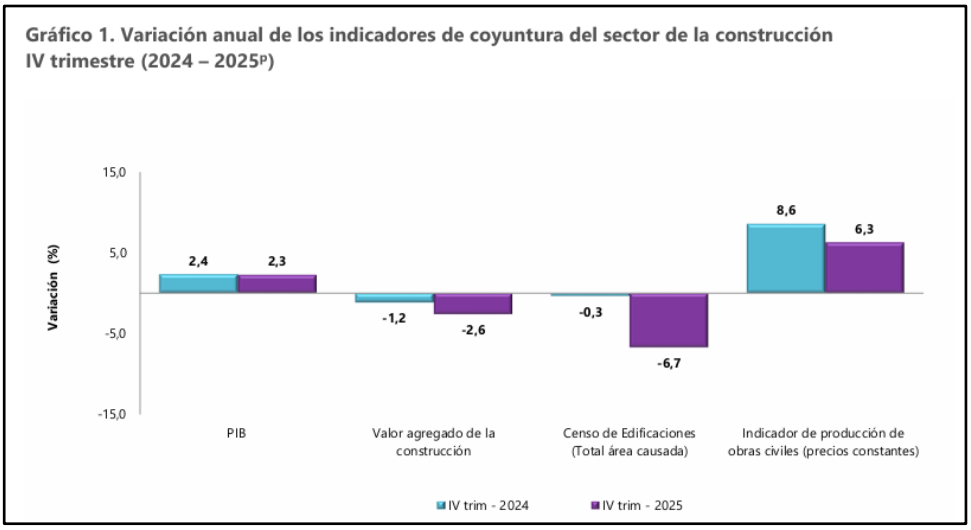
Este comportamiento refleja cómo la construcción de infraestructura en Colombia está directamente condicionada por la evolución de los precios de insumos críticos y servicios asociados. La mano de obra, por ejemplo, representa un componente esencial en la ejecución de proyectos, mientras que la maquinaria y el transporte inciden de manera significativa en la logística y en la eficiencia de los procesos constructivos. En conjunto, estos factores explican la presión que se ha venido ejerciendo sobre el índice y permiten comprender mejor las variaciones diferenciadas que se presentan según el tipo de obra.

Tabla 3. ICOCIV Variación y contribución mensual según grupos de costos
Total nacional
Febrero 2026

Grupo	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
		2026	2026
Materiales	51,31	0,20	0,11
Herramienta Menor	2,14	0,40	0,01
Maquinaria	12,71	1,49	0,18
Equipos	6,18	1,27	0,07
Mano de obra	16,89	3,76	0,69
Transporte	8,89	2,05	0,18
Equipos especiales para obra	1,89	0,84	0,02
Total	**100,00**	**1,24**	**1,24**

Fuente: DANE, ICOCIV.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.
Nota 2: Contribuciones al total nacional

La siguiente gráfica presenta la variación anual de los indicadores de coyuntura del sector de la construcción correspondiente al cuarto trimestre, permitiendo observar el comportamiento de las principales variables que inciden en la dinámica del sector, tales como producción, costos y actividad edificadora.



A continuación, se presenta en la Tabla No. 1 una serie de indicadores del sector de la construcción, que constituyen insumo para el análisis de la demanda y la oferta, permitiendo evaluar su comportamiento y la incidencia en la dinámica de precios del sector.

Tabla 1. Indicadores de coyuntura del sector construcción, periodo de publicación marzo 09 de 2026P

	Período			Período de referencia
	Actual	Doce meses	Anterior[1]	
MACROECONÓMICOS				
PIB total[β] (variación anual %)	2,3	2,6	3,6	IV trim 2025
Valor agregado de la rama construcción[β] (variación anual %)	-2,6	-2,8	-1,9	IV trim 2025
Valor agregado de obras civiles[β] (variación anual %)	6,3	8,3	13,0	IV trim 2025
Valor agregado de edificaciones[β] (variación anual %)	-6,5	-7,5	-8,0	IV trim 2025
Valor agregado de actividades especializadas[β] (variación anual %)	-2,7	-3,2	-3,2	IV trim 2025
Tasa de ocupación total nacional (participación %)	56,7	58,6	59,2	Enero 2026
OFERTA				
Producción de cemento gris (variación anual %)	3,1	4,5	3,8	Enero 2026
Área causada[A] (variación anual %)	-6,7	-7,1	-7,5	IV trim 2025
Área licenciada de edificaciones[¶] (variación anual %)	-28,1	6,1	-29,0	Diciembre 2025
Área iniciada de edificaciones[µ] (variación anual %)	0,1	-2,2	22,3	IV trim 2025
Área culminada de edificaciones[µ] (variación anual %)	-11,7	-9,3	-6,3	IV trim 2025
Indicador de producción de obras civiles[4] (variación anual%)	6,3	8,3	13,1	IV trim 2025
DEMANDA				
Despachos de cemento gris (variación anual %)	6,9	6,1	5,6	Enero 2026
Concreto Premezclado[Σ] (variación anual %)	-2,8	-3,6	-1,3	Diciembre 2025
Indicador de mezcla asfaltica (variación mensual %)	6,4	6,5	6,7	Diciembre 2025
Valor total de los créditos desembolsados para vivienda[4 ""] (variación anual %)	10,3	19,7	22,5	IV trim 2025
Valor desembolsado de créditos de vivienda[4] (variación anual %)	6,9	14,1	16,0	IV trim 2025
Valor desembolsado de leasing habitacional[4] (variación anual %)	30,4	56,4	69,0	IV trim 2025
Número de créditos desembolsados para vivienda[α] (variación anual %)	-3,2	1,6	3,4	IV trim 2025
Saldo de capital total[""] (variación anual %)	11,2	10,3	10,7	IV trim 2025
Saldo de créditos de vivienda[""] (variación anual %)	10,8	12,0	12,7	IV trim 2025
Saldo de capital de leasing habitacional[""] (variación anual %)	12,9	3,9	2,8	IV trim 2025
Número de créditos de la cartera hipotecaria de vivienda[α] (variación anual %)	3,5	4,1	4,0	IV trim 2025
PRECIOS Y COSTOS	Actual	Anual	Anterior[1]	
Índice de precios de vivienda nueva (variación trimestral %)	1,44	9,17	1,89	IV trim 2025
Índice de costos de la construcción de Edificaciones (variación mensual %)	3,69	5,51	0,59	Enero 2026
Índice de costos de la construcción de Obras Civiles (variación mensual %)	2,40	4,83	0,14	Enero 2026
IPP total (variación mensual %)	1,50	-1,98	-0,36	Enero 2026
IPP materiales de construcción[2] (variación mensual %)	1,10	0,15	0,04	Enero 2026

Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

El comportamiento de los indicadores presentados en la Tabla No. 1 permite evidenciar que el sector de la construcción en Colombia atraviesa un periodo de marcada heterogeneidad, en el cual se observan variaciones diferenciadas entre sus principales componentes. Esta dinámica refleja tanto los retos como las oportunidades que enfrenta la actividad constructora en el contexto económico actual.

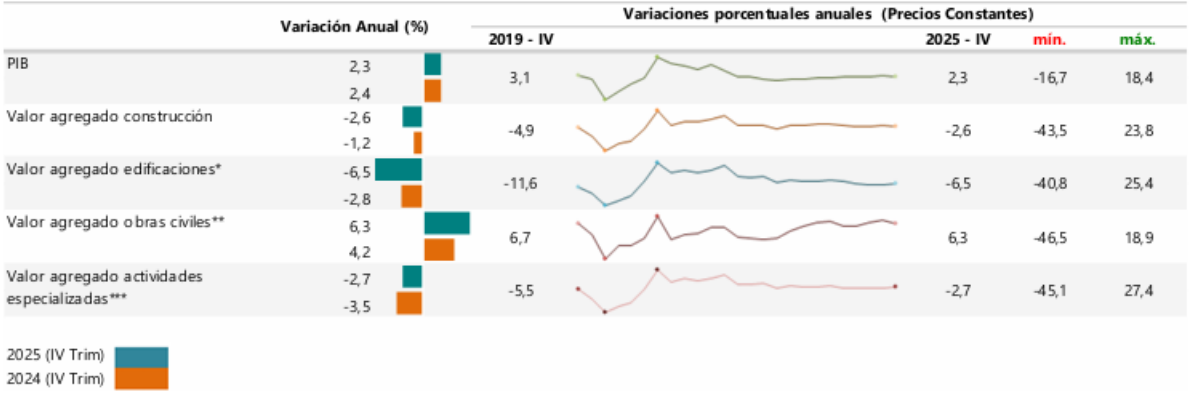
En términos generales, se aprecia que algunas actividades vinculadas a la construcción registran crecimientos moderados, mientras que otras muestran contracciones significativas. Este contraste pone de manifiesto la alta sensibilidad del sector frente a variables macroeconómicas como la inversión pública, la evolución de los costos de insumos, y las condiciones de financiamiento y demanda en el mercado. Por ejemplo, el valor agregado de las obras civiles mantiene un desempeño positivo con una variación anual de 6,3%, mientras que las edificaciones presentan una caída de -6,5%, lo que confirma la divergencia entre ambos subsectores.

Los indicadores de costos y precios también muestran una tendencia al alza. En particular, el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles registró una variación mensual de 2,40% en enero de 2026, mientras que el índice correspondiente a edificaciones alcanzó un incremento de 3,69% en el mismo periodo. Estos resultados reflejan el impacto de componentes como la mano de obra, la maquinaria y el transporte, que se consolidan como factores determinantes en la estructuración de presupuestos y en la definición de precios unitarios dentro de los proyectos de construcción.

Por otra parte, la dinámica de la producción y ejecución de obras evidencia que el subsector de obras civiles mantiene un comportamiento más estable y resiliente en comparación con el de edificaciones. Este desempeño se explica, en gran medida, por la continuidad de proyectos de inversión pública orientados al mantenimiento y mejoramiento de infraestructura, lo cual asegura una demanda sostenida y contribuye a mitigar la volatilidad que afecta a otros segmentos del sector.

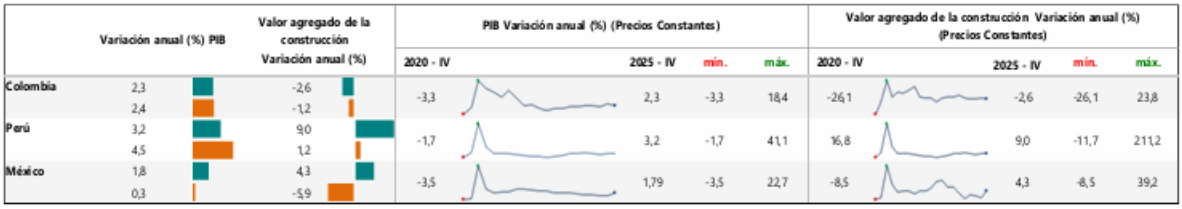
En este contexto, el análisis integral de los indicadores permite concluir que el sector de la construcción presenta condiciones de mercado activas, con variaciones controladas en los costos y una demanda relativamente sólida en actividades relacionadas con obras civiles. Este panorama resulta coherente con los objetivos de los procesos contractuales en curso, al evidenciar que, pese a las dificultades en edificaciones, la infraestructura civil continúa siendo un motor de estabilidad y crecimiento dentro del sector.

Gráfico 2. Variación anual del PIB total, valor agregado construcción y subsectores (precios constantes) 2019 – 2025ᵖ (IV trimestre)



Fuente: DANE, Cuentas trimestrales.

Gráfico 3. PIB total, valor agregado de la rama construcción para algunos países de Latinoamérica. Variación anual
2020 (IV trimestre) – 2025P (IV trimestre)



Fuente: DANE (Colombia), INEI (Perú), INEGI (México)

Gráfico 3. PIB total, valor agregado de la rama construcción para algunos países de Latinoamérica. Variación anual
2020 (IV trimestre) – 2025P (IV trimestre)

Fuente: DANE (Colombia), INEI (Perú), INEGI (México)

El análisis de los indicadores de variación anual del Producto Interno Bruto (PIB) en la rama de la construcción y sus principales subsectores confirma que el sector presenta un desempeño heterogéneo en los periodos más recientes. Mientras que el subsector de edificaciones evidencia contracciones significativas, con variaciones negativas que reflejan la disminución en la inversión privada y la menor dinámica del mercado inmobiliario, el subsector de obras civiles muestra un mejor desempeño relativo, con tasas de crecimiento positivas que responden a la continuidad de proyectos de infraestructura y a la incidencia de la inversión pública.

Este comportamiento se explica por la influencia de diversos factores macroeconómicos. Entre ellos destacan la reducción en la inversión privada destinada a edificaciones, el incremento sostenido en los costos de insumos de construcción como materiales, mano de obra y transporte, y las condiciones de financiamiento que han limitado la expansión del subsector inmobiliario. En contraste, la inversión

pública en infraestructura ha actuado como un motor de estabilidad, permitiendo sostener la actividad en obras civiles y garantizando la ejecución de proyectos estratégicos para el país.

Por otra parte, el análisis de la población ocupada en la rama de la construcción evidencia que, a pesar de las fluctuaciones en la actividad económica, el sector continúa siendo un generador relevante de empleo. La tasa de ocupación nacional se mantiene en niveles significativos, y la participación de la construcción dentro del total de ocupados confirma su papel como un componente esencial en la dinámica laboral del país.

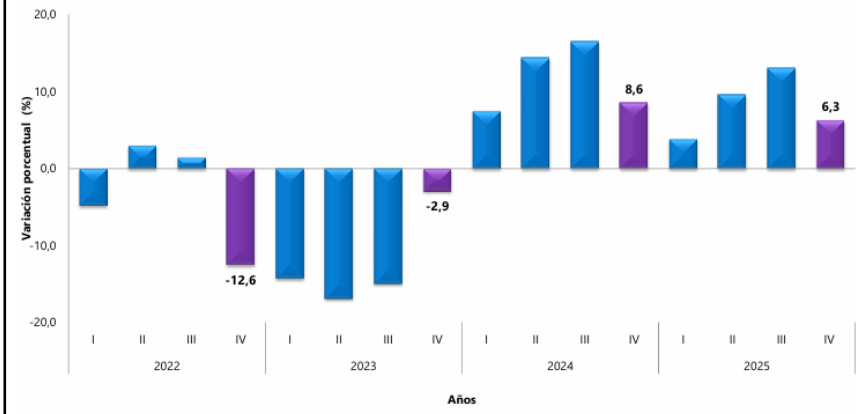
En este contexto, se concluye que, aunque el sector de la construcción enfrenta ajustes en algunos de sus componentes especialmente en edificaciones, el subsector de obras civiles, en el cual se enmarca el presente proceso contractual, conserva una dinámica más estable. Esta estabilidad se sustenta en la ejecución de proyectos de inversión pública y en la necesidad permanente de mantenimiento y conservación de la infraestructura existente.

Lo anterior respalda la pertinencia del proceso contractual en curso, al evidenciar que existe una demanda sostenida en actividades asociadas al mantenimiento de infraestructura, junto con condiciones de mercado que favorecen su adecuada ejecución. En consecuencia, el subsector de obras civiles se consolida como un espacio de oportunidad y continuidad dentro del sector construcción, garantizando tanto la generación de empleo como la satisfacción de las necesidades de infraestructura del país.

Indicador de Producción de Obras Civiles

El análisis de la variación anual del Indicador de Producción de Obras Civiles evidencia que este subsector ha presentado una dinámica relativamente más estable frente a otros componentes del sector de la construcción, aunque con fluctuaciones asociadas a los ciclos de inversión pública y ejecución de proyectos de infraestructura.

Gráfico 23. Variación anual del Indicador de Producción de Obras Civiles (precios constantes)
Total Nacional
2022 (I trimestre) – 2025ᵖ (IV trimestre)



Fuente: DANE, IPOC

En los periodos recientes, el análisis de los indicadores confirma que las obras civiles continúan desempeñando un papel estratégico dentro de la actividad constructora nacional. Este subsector ha mostrado señales de recuperación en determinados momentos, impulsadas principalmente por la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, el desarrollo de obras hidráulicas y las labores de mantenimiento de la infraestructura existente, que resultan esenciales para garantizar la conectividad y la sostenibilidad de los servicios públicos.

Si bien se observan variaciones en los niveles de producción, estas responden a factores coyunturales como la programación de obras, la disponibilidad de recursos provenientes de la inversión pública y las condiciones generales del entorno económico. Tales fluctuaciones no alteran la necesidad estructural de intervención y conservación de la infraestructura, que se mantiene como una prioridad constante para el país.

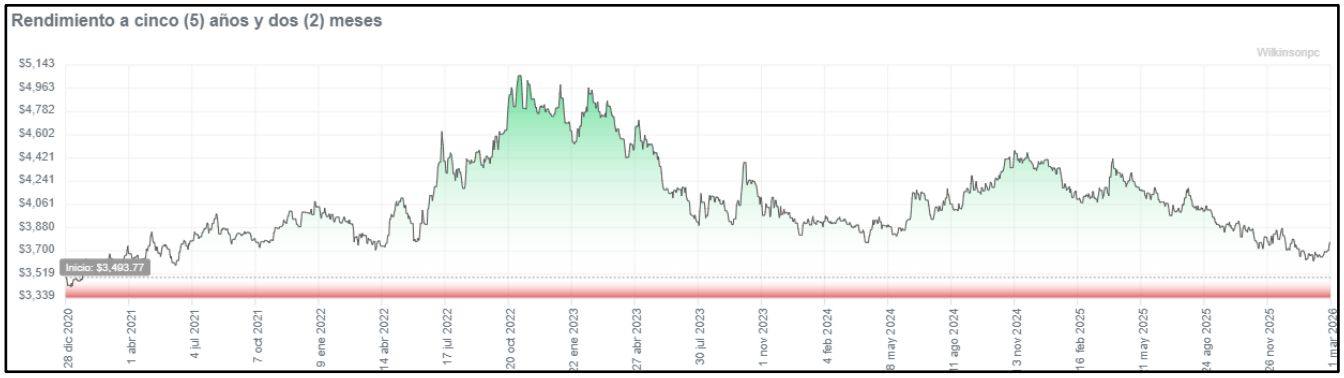
En este sentido, el comportamiento del Indicador de Producción de Obras Civiles, reportado por el DANE, respalda la existencia de una demanda sostenida en actividades relacionadas con el mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura. Este patrón es consistente con la continuidad de proyectos de inversión pública y con la necesidad permanente de garantizar la operatividad de carreteras, sistemas de riego, redes de transporte y obras hidráulicas.

De esta manera, el análisis de los indicadores permite concluir que el subsector de obras civiles conserva una dinámica estable y resiliente frente a las condiciones cambiantes del mercado. Ello resulta plenamente coherente con el objeto del presente proceso contractual, al evidenciar que existe una base sólida de demanda y un entorno favorable para la adecuada ejecución de proyectos orientados al mantenimiento y conservación de la infraestructura nacional.

TASA REPRESENTATIVA DEL MERCADO – TRM

La Tasa Representativa del Mercado (TRM) corresponde a la cantidad de pesos colombianos por un dólar de los Estados Unidos de América (USD/COP). Este indicador refleja el comportamiento del mercado cambiario y se calcula con base en las operaciones de compra y venta de divisas realizadas entre los intermediarios financieros autorizados en Colombia.

La TRM es certificada diariamente por la Superintendencia Financiera de Colombia, con fundamento en las operaciones registradas el día hábil inmediatamente anterior, considerando transacciones con cumplimiento el mismo día (T+0).



El comportamiento de la Tasa Representativa del Mercado (TRM) en Colombia durante los últimos cinco (5) años ha estado marcado por una alta volatilidad, resultado de la interacción de factores macroeconómicos tanto internos como externos. Entre los más relevantes se encuentran la inflación global, las tasas de interés internacionales —particularmente las decisiones de la Reserva Federal de Estados Unidos—, la evolución de los precios de las materias primas como el petróleo y el carbón, y la estabilidad fiscal y monetaria del país. Estos elementos han incidido directamente en la dinámica cambiaria, generando episodios de depreciación y apreciación del peso colombiano frente al dólar.

En este periodo, la TRM ha mostrado una tendencia general de depreciación del peso colombiano, alcanzando niveles superiores a los $4.000 COP/USD en distintos momentos, especialmente en coyunturas de incertidumbre internacional o de presiones inflacionarias internas. Las fluctuaciones han sido relevantes y constantes, reflejando la sensibilidad de la economía nacional frente a los movimientos de los mercados financieros globales.

No obstante, en los años más recientes se ha evidenciado una relativa estabilización dentro de un rango cercano entre $3.800 y $4.200 COP/USD, lo que permite identificar un comportamiento más predecible del mercado cambiario. Esta estabilidad parcial ha sido favorecida por una mayor disciplina fiscal, el control de la inflación interna y la recuperación gradual de la actividad económica, aunque sigue estando sujeta a variaciones propias del entorno económico global y de la dinámica de los flujos de capital.

Para el presente proceso contractual, se considera que la incidencia de la TRM es indirecta, en la medida en que algunos insumos, equipos o materiales pueden estar asociados a precios internacionales y, por tanto, sujetos a la variación del tipo de cambio. Sin embargo, dado que la mayoría de los costos del contrato corresponden a mano de obra, materiales y servicios adquiridos en el mercado nacional, el impacto de la tasa de cambio se estima como moderado y no compromete de manera significativa la estructura económica del proyecto.

En consecuencia, la TRM no representa un factor determinante de riesgo para la estructuración económica del presente proceso contractual. No obstante, debe ser considerada como una variable externa de seguimiento, dado que puede incidir marginalmente en la variación de los costos en caso de que se requieran insumos importados o equipos especializados. Su monitoreo constante asegura

una adecuada gestión de riesgos y permite anticipar posibles ajustes en la planeación financiera del contrato.

Aspectos técnicos

El control de costos en proyectos de mantenimiento y conservación de infraestructura aeroportuaria requiere un enfoque integral que permita identificar, cuantificar y gestionar cada uno de los elementos que inciden en la ejecución de las obras. Este sistema debe garantizar la trazabilidad financiera, la eficiencia en el uso de recursos y la alineación con los estándares de seguridad operacional establecidos por la OACI (Anexo 14) y el Reglamento Aeronáutico de Colombia (RAC 14).

Los costos directos comprenden materiales, mano de obra y equipos. En el caso de los materiales, se deben considerar las cantidades requeridas, los precios de mercado y los desperdicios asociados, asegurando que todos cumplan con las Normas Técnicas Colombianas (NTC), en particular la NTC 1500 – Instalaciones hidrosanitarias, la NTC 4019 – Cajas de inspección para alcantarillado, y el RAS 2017 – Reglamento Técnico del Sector de Agua Potable y Saneamiento Básico. La mano de obra se calcula en función de las tarifas salariales, cargas prestacionales, productividad y estructura organizacional del proyecto. Los equipos y herramientas incluyen tanto los costos fijos de posesión como los variables de operación, además de la eficiencia en su utilización.

Los costos indirectos abarcan la logística de apoyo en campo, transporte y fletes, gastos administrativos y de operación, así como los subcontratos de mano de obra y de servicios especializados. Estos elementos son críticos en proyectos aeroportuarios, donde la coordinación entre contratistas, interventoría y la autoridad aeronáutica debe garantizar la continuidad de las operaciones aéreas durante la ejecución de las obras.

En términos técnicos, las actividades de mantenimiento previstas —demolición de placas de concreto para acceso a redes, ampliación y adecuación de cajas de inspección, limpieza mecánica e hidráulica de tuberías, reparación de juntas y sellos, revisión de accesorios hidráulicos y pruebas de presión y estanqueidad— requieren la aplicación de especificaciones particulares de diseño, planos y memorias de cálculo, así como la verificación de rendimientos y productividad en cada frente de trabajo. La gestión de costos debe contemplar indicadores de desempeño (KPIs) como costo unitario por metro lineal de tubería intervenida, costo por caja de inspección rehabilitada y costo por prueba hidráulica ejecutada, lo que permite evaluar la eficiencia y tomar decisiones correctivas en tiempo real.

Actividades profesionales, científicas y técnicas

En el tercer trimestre de 2025pr, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 1,1% en su serie original, respecto al mismo periodo de 2024pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos (ver tabla 11):

- Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 0,7%.
- Actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 1,4%.

Respecto al trimestre inmediatamente anterior en su serie ajustada por efecto estacional y calendario, el valor agregado de las actividades profesionales, científicas y técnicas; y actividades de servicios administrativos y de apoyo decrece en 0,1%, cuando se observa el comportamiento de las actividades económicas relacionadas:

- Actividades profesionales, científicas y técnicas crece 0,1%.
- Actividades de servicios administrativos y de apoyo crece 0,1%.

Tabla 11. Actividades profesionales, científicas y tecnicas[1]
Tasas de crecimiento en volumen[2]
Tercer trimestre 2025pr

Actividad económica	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025pr-III / 2024pr-III	2025pr / 2024pr	2025pr-III / 2025pr-II
Actividades profesionales, científicas y técnicas	0,7	0,9	0,1
Actividades de servicios administrativos y de apoyo	1,4	1,6	0,1
Actividades profesionales, científicas y técnicas[1]	**1,1**	**1,3**	**-0,1**

Fuente: DANE,PIB_T
Pr preliminar
[1]Actividades profesionales, científicas y técnicas; Actividades de servicios administrativos y de apoyo.
[2]Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.

PIB desde el enfoque del gasto

En el tercer trimestre de 2025pr, el Producto Interno Bruto en su serie original crece 3,6% respecto al mismo periodo de 2024pr. Esta dinámica se explica por los siguientes comportamientos del componente del gasto (ver tabla 14):

- Gasto en consumo final crece 5,7%.
- Formación bruta de capital crece 2,2%.
- Exportaciones crecen 2,2%.
- Importaciones crecen 10,0%.

Tabla 14. Componentes del gasto
Tasas de crecimiento en volumen[1]
Tercer trimestre 2025[pr]

Componentes del gasto	Tasas de crecimiento (%)		
	Serie original		Serie ajustada por efecto estacional y calendario
	Anual	Año corrido	Trimestral
	2025[pr]-III / 2024[pr]-III	2025[pr] / 2024[pr]	2025[pr]-III / 2025[pr]-II
Gasto de consumo final[2]	5,7	4,4	1,3
Formación bruta de capital[3]	2,2	5,4	0,5
Exportaciones	2,2	1,4	1,5
Importaciones	10,0	10,6	2,4
Producto Interno Bruto	**3,6**	**2,8**	**1,2**

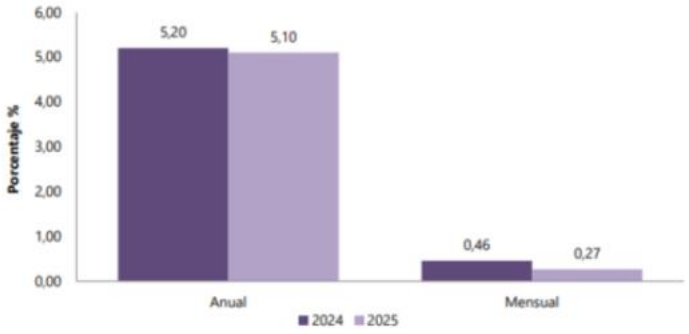
Fuente: DANE, PIB_T
[pr] preliminar
[1] Series encadenadas de volumen con año de referencia 2015.
[2] El gasto en consumo final incluye el gasto de consumo final individual de los hogares; gasto de consumo final de las instituciones sin fines de lucro que sirven a los hogares y gasto de consumo final del gobierno general.
[3] La formación bruta de capital incluye la formación bruta de capital fijo, la variación de existencias y la adquisición menos disposición de objetos valiosos.

Inflación

Índice de Precios al Consumidor (IPC)

Diciembre 2025

Gráfico 1. IPC Variaciones
Total Nacional
Diciembre 2024 - 2025



Fuente: DANE, IPC.

En el mes de diciembre de 2025, el IPC registró una variación de 5,10% en comparación con diciembre de 2024. En el último año, las divisiones Restaurantes y hoteles (7,91%), Educación (7,36%), Salud (7,20%), Bebidas alcohólicas y tabaco (6,37%) y; por último, Transporte (5,35%) se ubicaron por encima del promedio nacional (5,10%). Entre tanto, las divisiones Alimentos y bebidas no alcohólicas (5,07%), Bienes y servicios diversos (4,97%), Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles (4,76%),

Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar (3,31%), Prendas de vestir y calzado (2,12%), Recreación y cultura (1,85%) y; por último, Información y comunicación (1,22%) se ubicaron por debajo del promedio nacional (Dane, 2026).

Cuadro 1. IPC Variación y contribución anual
Según divisiones de gasto
Diciembre 2024 - 2025

		2024		2025	
Divisiones de Gasto	Peso (%)	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales	Variación (%)	Contribución Puntos Porcentuales
Restaurantes y hoteles	9,43	7,87	0,85	7,91	0,87
Educación	4,41	10,62	0,41	7,36	0,30
Salud	1,71	5,54	0,09	7,20	0,12
Bebidas alcohólicas y tabaco	1,70	5,57	0,09	6,37	0,11
Transporte	12,93	5,19	0,70	5,35	0,72
TOTAL	100,00	5,20	5,20	5,10	5,10
Alimentos y bebidas no alcohólicas	15,05	3,31	0,63	5,07	0,95
Bienes y servicios diversos	5,36	3,33	0,18	4,97	0,26
Alojamiento, agua, electricidad, gas y otros combustibles	33,12	6,96	2,13	4,76	1,48
Muebles, artículos para el hogar y para la conservación ordinaria del hogar	4,19	2,18	0,09	3,31	0,13
Prendas de vestir y calzado	3,98	2,06	0,07	2,12	0,07
Recreación y cultura	3,79	-0,21	-0,01	1,85	0,06
Información y comunicación	4,33	-0,93	-0,03	1,22	0,03

Fuente: DANE, IPC.
Nota: La diferencia en la suma de las variables obedece al sistema de aproximación en el nivel de dígitos trabajados en el índice.

De acuerdo con la información divulgada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) sobre el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV), con corte al 31 de marzo de 2026, se confirma la continuidad de la tendencia observada en periodos anteriores. El comportamiento del índice refleja que las variaciones no son homogéneas, sino que dependen en gran medida del tipo de obra analizada, lo que pone de manifiesto la diversidad de dinámicas dentro del sector de la construcción de infraestructura civil.

Al revisar el desempeño correspondiente al año 2025, se evidencia que los principales factores que ejercieron presión sobre los costos fueron el incremento en los rubros de mano de obra, maquinaria y transporte. Estos componentes registraron variaciones significativas dentro de la estructura de costos: la mano de obra alcanzó un aumento cercano al 6,7%, la maquinaria se ubicó alrededor del 4,5%, y el transporte presentó un crecimiento próximo al 4,0%. Dichos valores consolidan a estos elementos como los determinantes más relevantes en la dinámica de los costos de las obras civiles durante ese periodo.

Este comportamiento refleja cómo la construcción de infraestructura en Colombia está directamente condicionada por la evolución de los precios de insumos críticos y servicios asociados. La mano de obra, por ejemplo, representa un componente esencial en la ejecución de proyectos, mientras que la maquinaria y el transporte inciden de manera significativa en la logística y en la eficiencia de los procesos constructivos. En conjunto, estos factores explican la presión que se ha venido ejerciendo sobre el índice y permiten comprender mejor las variaciones diferenciadas que se presentan según el tipo de obra.

REGULATORIO:

Es esta sección solo se retomará los requisitos legales que rigen la industria de la construcción; ya que las demás normas que aplican a las empresas que pretenden realizar actividades económicas en Colombia son abordadas en los requisitos habilitantes y en la sesión de acuerdos internacionales.

La aeronáutica civil, destaca el siguiente compendio de normas en sus procesos de construcción, mantenimiento y/o adecuación de infraestructura aeroportuaria Para atender a las necesidades legislativas y el cumplimiento de la normatividad vigente, a continuación, se menciona la normatividad más importante relacionada con el objeto del presente proyecto.

Para el presente proceso son aplicables los principios de la Constitución Política, el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública - Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, Ley 1882 de 2018 y Decreto 1082 de 2015 y sus decretos reglamentarios, y en lo no regulado particularmente, las normas civiles y comerciales, las reglas previstas en estos pliegos de condiciones y los adendas y aclaraciones que se expidan durante el desarrollo del presente proceso de contratación.

El pliego de condiciones describe aspectos técnicos, legales, financieros, contractuales, de experiencia y cumplimiento, entre otros, que La UAEAC, Considera que el oferente debe tener en cuenta para elaborar y presentar su propuesta.

Es esta sesión solo se retomará los requisitos legales que rigen el sector energético ya que las demás normas que aplican a las empresas que pretenden realizar actividades económicas en Colombia son abordadas en los requisitos habilitantes y en la sesión de acuerdos internacionales.

Los contratistas o quienes aspiren a contratar con el estado, deberán respetar y estar al día con las obligaciones al Sistema General de Seguridad Social (Salud, Pensiones y Riesgos Profesionales) y aportes parafiscales (Cajas de Compensación Familiar, SENA e ICBF), conforme a lo dispuesto en el art. 50 de la Ley 789 de 2002 y las demás normas concordantes con la materia.

Normatividad aplicable

- La ejecución de estas actividades debe ajustarse a la normativa aeronáutica y técnica vigente:
- Anexo 14 de la OACI y RAC 14, numeral 14.2.2, sobre estudio, construcción y reformas de aeródromos, garantizando seguridad y calidad en la prestación de servicios.
- Ley 400 de 1997 y decretos reglamentarios (33 de 1998 y 34 de 1999), que establecen el régimen de construcción en Colombia.
- Manual de gestión socioambiental para la construcción, aplicable a proyectos de infraestructura aeroportuaria.
- NTC 1500 (Código Colombiano de Fontanería), y demás normas técnicas específicas.
- Reglamento técnico del sector de agua potable y saneamiento básico – RAS 2000.
- Resolución 02413 de 1979 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, sobre higiene y seguridad en la industria de la construcción.
- RETIE (Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas).

- Todos los materiales, equipos y procedimientos deben cumplir con las normas técnicas colombianas o, en ausencia de estas, con estándares internacionales reconocidos, garantizando la calidad, seguridad y sostenibilidad de las obras, así como el estricto cumplimiento de la regulación ambiental vigente, promoviendo prácticas responsables que minimicen el impacto ecológico y aseguren la protección de los recursos naturales.

ESTUDIO DE LA OFERTA:

El sector de la infraestructura en Colombia constituye uno de los principales motores de la economía nacional. De acuerdo con las **Cuentas Nacionales del DANE**, el sector de construcción aporta alrededor del **6% al PIB nacional** y genera cerca de **1,5 millones de empleos directos e indirectos**. Dentro de este sector, la oferta de servicios se divide en dos grandes líneas: la construcción de nuevas obras y la conservación o mantenimiento de las existentes. Ambas son fundamentales para garantizar la continuidad de los servicios públicos y privados, así como para asegurar la competitividad y productividad de los territorios.

La contratación pública en infraestructura se realiza bajo procesos abiertos y competitivos, regulados por la **Ley 80 de 1993**, la **Ley 1150 de 2007** y sus decretos reglamentarios, lo que garantiza transparencia y condiciones de igualdad entre los oferentes. Sin embargo, la participación empresarial se concentra principalmente en compañías medianas y grandes, mientras que las pequeñas acceden a los proyectos a través de esquemas de subcontratación, lo que limita el reconocimiento de su experiencia en licitaciones públicas.

Cómo vende el sector

El sector de infraestructura se comercializa principalmente a través de procesos de contratación estatal, en los cuales los oferentes compiten en igualdad de condiciones por la adjudicación de contratos. La participación depende del cumplimiento de criterios habilitantes de capacidad técnica, financiera y experiencia, que aseguran la idoneidad en la ejecución de las obras.

Según el **DANE (Encuesta Anual de Comercio y Construcción)**, cerca del **49% de los contratos estatales en infraestructura** se concentran en medianas y grandes empresas, mientras que las pequeñas representan alrededor del **30%**, accediendo principalmente mediante subcontratación. Esta situación refleja una baja oferta de proyectos para firmas pequeñas y consultoras, lo que genera concentración de mercado y limita la competitividad.

Cadena de suministro

La cadena de suministro en infraestructura se concibe como un sistema integrado de actores, recursos y procesos que permiten transformar una necesidad en un producto final. Según el **DANE**, el subsector de obras civiles representa aproximadamente el **30% del valor agregado de la construcción**, lo que evidencia la relevancia de este flujo productivo en la economía nacional.

El proceso inicia con la **demanda efectiva del cliente** (Estado o sector privado), que se traduce en especificaciones técnicas, planos, memorias de cálculo y permisos. A continuación, se desarrolla la **fase de aprovisionamiento**, que incluye la adquisición de materiales certificados, la contratación de equipos especializados y la selección de proveedores.

La cadena también involucra la **gestión logística**, que asegura el transporte, almacenamiento y distribución de insumos hacia los frentes de obra, y la **coordinación contractual**, que articula contratistas principales, subcontratistas y proveedores bajo esquemas de cumplimiento normativo y financiero.

Finalmente, la cadena se completa con la **puesta en servicio y mantenimiento recurrente**, que garantiza la sostenibilidad de la infraestructura y retroalimenta el ciclo productivo. Este modelo encadenado genera efectos multiplicadores en la economía, pues involucra sectores como transporte, logística, servicios financieros y aseguramiento, fortaleciendo la competitividad regional.

Dinámica de producción y distribución

La dinámica de producción en infraestructura está determinada por las condiciones técnicas y contractuales establecidas en los pliegos de selección. En esta fase se definen los métodos constructivos, los cronogramas de ejecución y los indicadores de desempeño que permiten medir la eficiencia del proyecto.

La **producción** combina mano de obra operativa con personal profesional idóneo para la dirección técnica, asegurando que las actividades se desarrollen bajo estándares de calidad y seguridad. Los materiales y equipos se adquieren de proveedores especializados, con trazabilidad en costos y cumplimiento de normas técnicas como **NTC**, **RETIE**, **RETILAP** y **RAS 2000**.

La **distribución** se refiere a la forma en que los recursos se asignan y movilizan dentro del proyecto: desde la planificación de suministros hasta la entrega final de la obra. Incluye la gestión de transporte, la coordinación de inventarios y la implementación de planes de seguridad y salud ocupacional, así como el cumplimiento de licencias ambientales y de tránsito.

De acuerdo con el **DANE**, la construcción es uno de los sectores con mayor efecto multiplicador en la economía, ya que dinamiza la demanda interna y fortalece la producción empresarial. La correcta distribución de recursos dentro de los proyectos garantiza que la infraestructura se ejecute bajo parámetros de sostenibilidad, eficiencia y competitividad.

El área técnica en el marco del estudio de la oferta identificó empresas que puedan ser potenciales proveedores, para lo cual realizo la consulta mediante la plataforma SECOP II, buscando procesos con objetos similares o que la entidad haya publicado en años anteriores, obteniendo como resultado lo siguiente:

Estas son las empresas que han contratado con la Aeronáutica Civil u otra entidad a nivel nacional**.**

PROVEEDORES INTERESADOS (PRESENTARON OFERTAS)	OBJETO	VIGENCIA
SOLTEC PROYECTOS DE INGENIERIA S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
BERMORI GRANADA VALENCIA	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
COASH S.A.S.	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
BRAJOT	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
SANTISA INGENIERIA S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
CONSTRUCTION SUPPLIES AND CONSULTING S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
ENAR AJ	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
PROJECTING DESIGNING AND BULDING LTDA	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
A.D.C & CO S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
CONSORCIO INFRAEREA	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
PROYECTAR INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
BALER INGENIERIA S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
SERIN S.A.S.	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
EUROINCO S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
MULTISERVICIOS DINA S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025

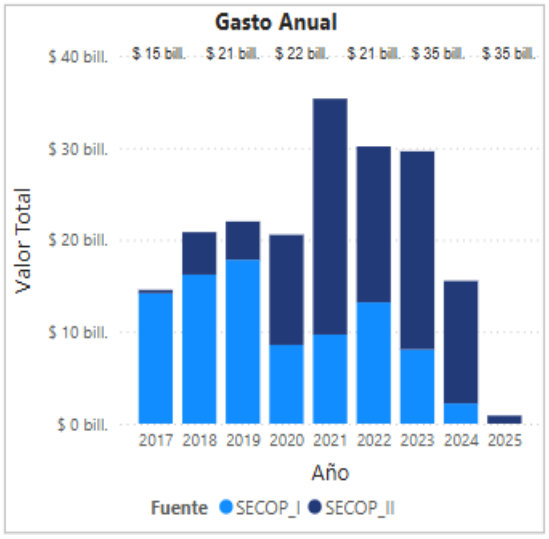
PROVEEDORES INTERESADOS (PRESENTARON OFERTAS)	OBJETO	VIGENCIA
IOC FR S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
CASTRILLON	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
DIMAR OBRAS DE INGENIERIA S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
DIEGO PAVA INGENIEROS – DPI S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
GV INGENIERIA INTEGRAL S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
PROCONTEC PLUS S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
CONSORCIO EDIFICACIONES VALLE MR	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
CONSORCIO JHS SAN MATEO	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
GHS INGENIERIA S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
CONSTRUCTORA AHA S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
INARCO PYC S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
INFINIA S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
INGEVILL S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
CONSTRUCCIONES CONSULTORIAS E INGENIERIA S.A.S CONIN S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
TRANSFORMAR	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025

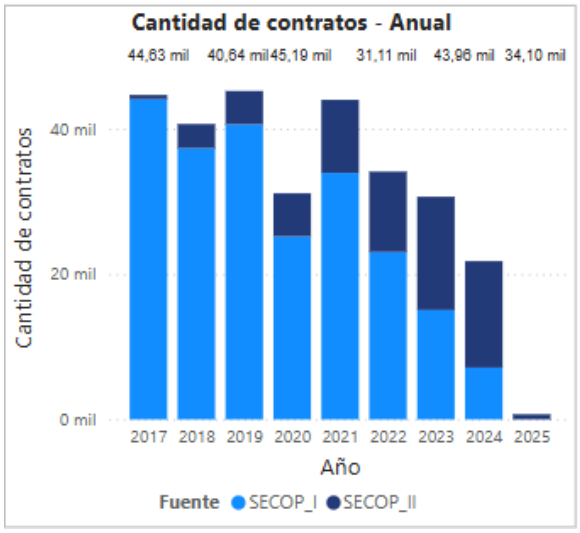
PROVEEDORES INTERESADOS (PRESENTARON OFERTAS)	OBJETO	VIGENCIA
E&J INGENIERIA S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
F&Y CONSTRUCCIONES S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
CONSTRUCCIONES E INGENIERIA MQ	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
SIRIUS INGENIERIA	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
CONSORCIO CALI HH	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
UAC S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
JJC INGENIERIA Y CONSTRUCCIONES S.A.S.	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
SAMAR CONSTRUCTORES Y CONSULTORES S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
PROYECTOS Y CONSTRUCCIONES ESTRATEGIAS PROEX S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
W&E INGENIERIA S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
HALBAR S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
JYL INVERSIONES S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
ICIVICOL S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
LGA INGENIERIA S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
IAL INFRAESTRUCTURA S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025

PROVEEDORES INTERESADOS (PRESENTARON OFERTAS)	OBJETO	VIGENCIA
LOGIA 3	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
ACTIVOZ SAI S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
OASIS INGENIERIA S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
BASA DISEÑO S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
SPACAS	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
CVL INGENIERIA S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
ASRICON CONTRATISTAS S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025
M&C CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS S.A.S	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LAS AREAS ADMINSTRATIVAS, SALA RADAR, SEI DE LA SEDE REGIONAL OCCIDENTE	2025

Como se puede evidenciar en el cuadro anterior, se cuenta con una gran variedad proveedores que podrían participar en el presente proceso de contratación.

Se realizó una consulta en la plataforma oficial de **Colombia Compra Eficiente**, con el propósito de aplicar metodologías de **Abastecimiento Estratégico** orientadas al fortalecimiento de los procesos de adquisición en las entidades públicas. La búsqueda se efectuó mediante la utilización de filtros asociados a los códigos del **Clasificador de Productos y Servicios UNSPSC**, identificando la información pertinente para el análisis de la oferta y la categorización de los bienes y servicios relacionados con el objeto contractual:





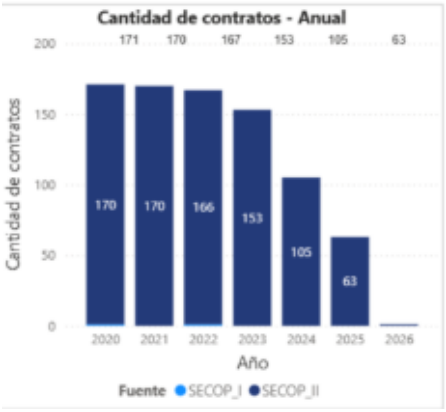




Filtrado solo para la Aerocivil









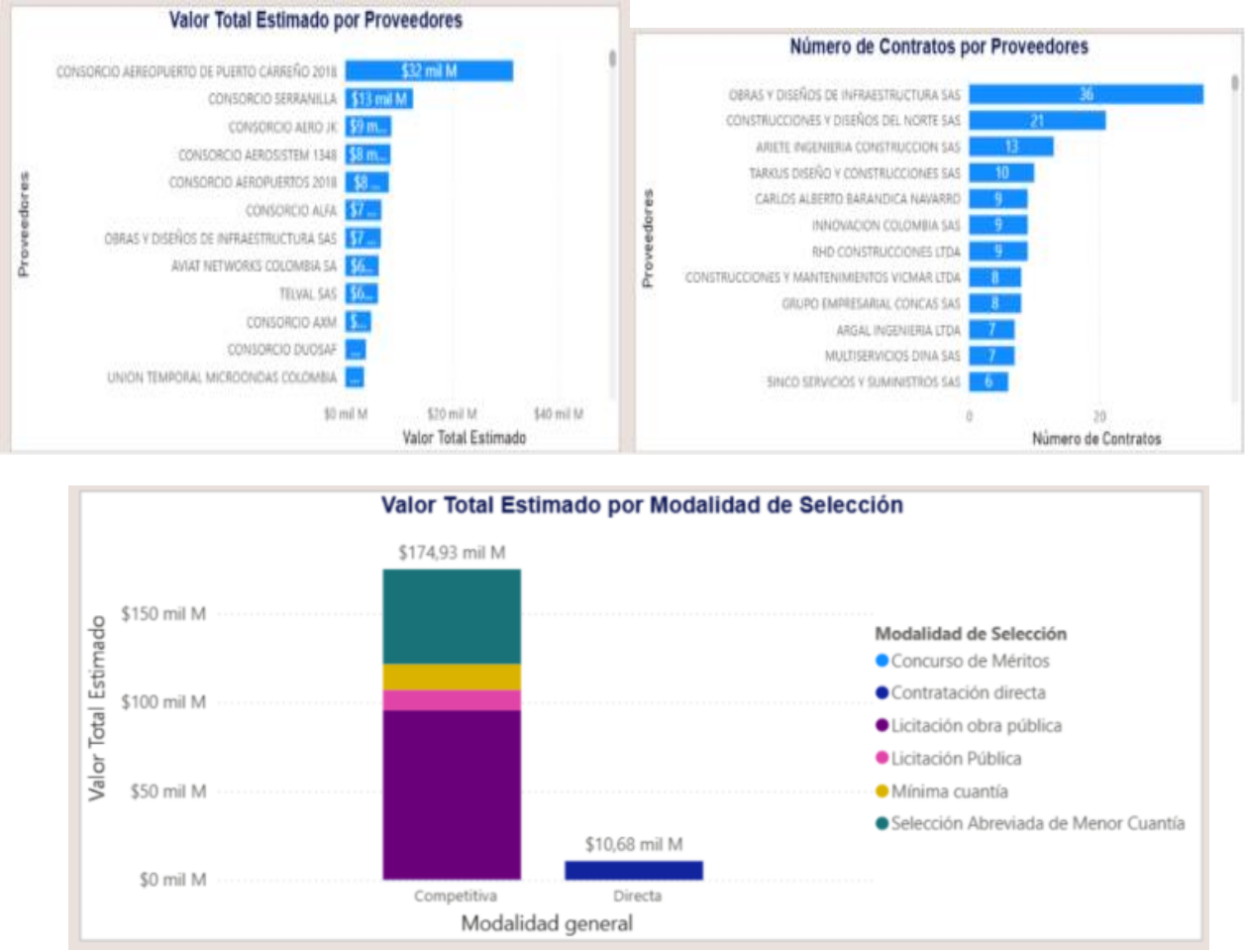
Una vez adelantadas las consultas y el estudio de la información obtenida, se encuentra una amplia concurrencia de empresas del sector de mantenimiento de instalaciones y/o infraestructura que pueden tener injerencia en la prestación de los servicios y el desarrollo de las actividades que la entidad pretende contratar a través del presente proceso de selección.

6.2 ESTUDIO DE LA DEMANDA:

Este estudio se realizó por medio de la plataforma SECOP II, la cual es empleada por todas las entidades estatales y allí se consigna la información pertinente de los contratos celebrados se evidencio cómo ha comprado la aeronáutica civil como otras entidades del estado colombiano en donde se identificó la siguiente información: Entidad, objeto, modalidad de selección, tipo de contrato y numero de proponentes que se han presentado por proceso y la vigencia.







Este estudio se realizó por medio de la plataforma SECOP II, la cual es empleada por todas las entidades estatales y allí se consigna la información pertinente de los contratos celebrados se evidencio cómo ha comprado la aeronáutica civil como otras entidades del estado colombiano en donde se identificó la siguiente información: Entidad, objeto, modalidad de selección, tipo de contrato y numero de proponentes que se han presentado por proceso y la vigencia

ENTIDAD	OBJETO	MODALIDAD DE SELECCIÓN	TIPO DE CONTRATACIÓN	NUMERO. DE PROPONENTES	AÑO
Aerocivil	REALIZAR ADECUACIONES Y MEJORAMIENTO LADO TIERRA DEL AEROPUERTO EL ALCARAVAN DE YOPAL	Menor Cuantía	Obra	9	2025
Aerocivil	REALIZAR EL MANTENIMIENTO DEL LADO TIERRA DEL AEROPUERTO	Menor Cuantía	Obra	5	2025

	JUAN JOSE RONDON DE PAIPA, BOYACA				
Aerocivil	REALIZAR EL MANTENIMIENTO RUTINARIO LADO TIERRA EN EL AEROPUERTO PALONEGRO DE BUCARAMANGA, SANTANDER	Menor Cuantía	Obra	25	2025
Aerocivil	REALIZAR EL MANTENIMIENTO RUTINARIO LADO TIERRA EN EL AEROPUERTO CAMILO DAZA DE CUCUTA, NORTE DE SANTANDER	Menor Cuantía	Obra	2	2025
Aerocivil	REALIZAR EL MANTENIMIENTO RUTINARIO LADO TIERRA EN EL AEROPUERTO YARIGUIES DE BARRANCABERMEJA, SANTANDER	Menor Cuantía	Obra	4	2025
Aerocivil	REALIZAR EL MANTENIMIENTO RUTINARIO LADO TIERRA EN EL AEROPUERTO LOS COLONIZADORES DE SARAVENA, ARAUCA	Menor Cuantía	Obra	3	2025
Aerocivil	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DE EDIFICACIONES LADO TIERRA AEROPUERTO JUAN CASIANO SOLIS DE GUAPI	Menor Cuantía	Obra	25	2025

Como se pude evidenciar en el cuadro inmediatamente anterior, la Aeronáutica civil han realizado la contratación bajo la modalidad de Selección abreviada menor cuantía, el tipo de contratación que se utilizó fue obra. Lo cual indica que la modalidad que se está implementando y el tipo de contratación empleada por la aeronáutica civil regional occidente para el presente año coinciden con los demás procesos de contratación.

6.3 ESTUDIO DE MERCADO Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

El estudio de mercado realizado para establecer los precios de los insumos requeridos para la ejecución de los trabajos de mantenimiento del área administrativa, sala radar, SEI del Aeropuerto Alfonso Bonilla

Aragón; Ubicado en el municipio de Palmira, consistió en la actualización de valores históricos de los siguientes contratos:

- Contrato No. 25001073 H4 “REALIZAR EL MANTENIMIENTO DE PISOS, MUROS Y PINTURA EN EL AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGÓN QUE SIRVE A LA CIUDAD DE CALI”.

- Contrato No. 25001042 H4 “REALIZAR EL MANTENIMIENTO DE LA TORRE DE CONTROL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL ALFONSO BONILLA ARAGÓN QUE SIRVE A LA CIUDAD DE CALI”.

- Contrato No. 23000959 H4 “MANTENER LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DE EDIFICACIONES LADO TIERRA DEL AEROPUERTO ALFONSO BONILLA ARAGÓN DE CALI”.

Los valores de referencia fueron indexados a valor presente con base en los índices oficiales del DANE, específicamente el Índice de Costos de Construcción de Obras Civiles (ICOCIV). Adicionalmente, se elaboraron Análisis de Precios Unitarios (APU) para cada actividad de mantenimiento, empleando como insumos la base de datos de INVIAS versión 2026-1, valores de referencia de Construdata y cotizaciones solicitadas a proveedores especializados del sector.

En el desarrollo del análisis técnico y económico se consideraron las condiciones operativas, logísticas y de mercado propias del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, reconociendo que las actividades de mantenimiento en las áreas administrativas, sala Rada y SEI —como demolición y reposición de placas de acceso, adecuación de cajas de inspección, mantenimiento preventivo y correctivo de redes hidrosanitarias, impermeabilización de muros y pisos, sellado de juntas y fisuras, pruebas hidráulicas y de estanqueidad, así como reposición de acabados posteriores a las intervenciones— requieren personal especializado, ejecución en horarios compatibles con la operación aeroportuaria y cumplimiento de protocolos de seguridad operacional. Estas condiciones inciden directamente en la estructuración de los costos unitarios.

Asimismo, se incorporaron variables como el transporte de materiales, la logística de suministro y la disponibilidad de equipos en la región, que presentan particularidades derivadas de la ubicación geográfica y la necesidad de abastecimiento desde centros de producción externos. Dichos factores incrementan los costos asociados al cargue, descargue y traslado de insumos, lo cual fue reflejado en el presupuesto oficial.

Para las demás actividades de mantenimiento, cuyo costo depende principalmente de mano de obra, insumos de uso común y procedimientos constructivos estándar, se adoptaron valores unitarios homogéneos, aplicando el principio de economía y garantizando coherencia en la estructuración del presupuesto.

Adicionalmente, se contempló una bolsa de monto agotable destinada a atender actividades no previstas, mayores cantidades de obra y/o intervenciones adicionales necesarias para garantizar la

operatividad y seguridad de las áreas administrativas, sala Rada y SEI del aeropuerto. Esta bolsa se constituye como un mecanismo técnico que permite atender necesidades que no pueden definirse completamente en la etapa de planeación, y su ejecución estará sujeta a la aprobación de la supervisión, con soporte en APU y documentación técnica conforme al Manual de Contratación de la Aeronáutica Civil.

El valor asignado a dicha bolsa no podrá ser modificado en su destinación ni en su cuantía dentro del presupuesto oficial. En caso de no ser ejecutado total o parcialmente durante el plazo contractual, los recursos deberán ser reintegrados a la entidad conforme a la normativa vigente.

De acuerdo con el análisis técnico y económico realizado, se determina un valor estimado de $574.350.400,00 para la ejecución de las actividades de mantenimiento en las áreas administrativas, sala Rada y SEI del Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón, garantizando suficiencia presupuestal, coherencia con las condiciones operativas de las instalaciones aeroportuarias y respaldo técnico para la adecuada ejecución del proceso contractual.

7. PRESUPUESTO OFICIAL ESTIMADO

La entidad considera técnica, jurídica y económicamente viable adelantar un único proceso de contratación por un valor aproximado de **QUINIENTOS SETENTA Y CUATRO MILLONES TRESCIENTOS CINCUENTA MIL CUATROCIENTOS PESOS ($574.350.400)** incluido IVA sobre utilidad y todos los impuestos que haya al lugar.

El presente presupuesto se formula en cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, en el marco del principio de planeación que rige la contratación estatal. Su finalidad es proporcionar una estimación razonable y sustentada de los costos asociados a la ejecución del proyecto, constituyendo un insumo técnico y jurídico para la estructuración del proceso contractual.

Las actividades y cantidades aquí consignadas fueron estimadas a partir de las necesidades identificadas directamente en el aeropuerto, atendiendo los requerimientos de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria. Cabe señalar que este presupuesto fue suministrado al suscrito estructurador para efectos de la planeación y elaboración del proceso contractual, lo cual asegura que se construya sobre información previamente consolidada y verificada, sin que ello implique que el estructurador haya definido de manera autónoma las cantidades o precios unitarios.

Se deja constancia expresa de que los valores aquí presentados son estimativos y no constituyen obligación contractual definitiva. Las cantidades y precios unitarios podrán ser ajustados en la etapa de estudios definitivos y durante la ejecución del contrato, conforme a las condiciones reales de obra, las especificaciones técnicas y las decisiones que adopte la entidad contratante en ejercicio de sus competencias.

En este marco, se incluye una bolsa de monto agotable equivalente al 10% del subtotal de obras, destinada a cubrir actividades de mantenimiento no previstas en el diagnóstico inicial. Este componente asegura la flexibilidad del contrato, permite atender eventualidades propias de la operación aeroportuaria y garantiza la continuidad de las obras sin necesidad de trámites adicionales que puedan retrasar la ejecución.

De esta manera, el presupuesto cumple con los principios de planeación, transparencia, responsabilidad y selección objetiva, y se presenta como soporte técnico y jurídico para la toma de decisiones, dejando claro que fue elaborado con base en información suministrada para la respectiva estructuración, lo cual constituye un respaldo institucional frente a eventuales ajustes derivados de la etapa contractual y de la dinámica del mercado.

i. Será una causal de rechazo el superar el valor unitario de los ítems ofrecidos en la propuesta con respecto al valor establecido para cada actividad del presupuesto oficial.

ii. En los proyectos de obra pública y demás contratos que incluyan obras civiles, aplica la contribución o Impuesto de Guerra.

iii. El valor bolsa de monto agotable para repuestos y accesorios requeridos en instalaciones y redes hidráulicas y/o sanitarias, insumos, herramientas y/o equipos especiales requeridos en mantenimiento de reparaciones locativas de edificación es fijo, es decir no se debe modificar.

7.1 PROPUESTA ARTIFICIALMENTE BAJA

En el evento en el que el precio de una oferta no parezca suficiente para garantizar una correcta ejecución del contrato, de acuerdo con la información recogida durante la etapa de planeación y particularmente durante el estudio del sector, la entidad aplicará el proceso descrito en el artículo 2.2.1.1.2.2.4. del Decreto 1082 de 2015, además podrá acudir a los parámetros definidos en la Guía para el manejo de ofertas artificialmente bajas en procesos de Contratación de Colombia Compra Eficiente, como un criterio metodológico.

No obstante, como criterio metodológico, para el presente proceso se consideran ofertas con precios artificialmente bajos, todas aquellas que se encuentren por debajo del **90%** o menos del valor del Presupuesto oficial, lo anterior de conformidad con lo establecido en el inciso penúltimo del capítulo III Herramientas para identificar ofertas que pueden ser artificialmente bajas de la GUÍA PARA EL MANEJO DE OFERTAS ARTIFICIALMENTE BAJAS EN PROCESOS DE CONTRATACIÓN: “La Entidad Estatal puede fijar un valor mínimo aceptable distinto de acuerdo con la información que tenga disponible y la pendiendo (sic) de los datos que esté analizando”.

7.2 LISTA DE PRECIOS DE REFERENCIA

Para el presente proceso se contará con lista de precios de referencia, la cual se desarrollará en el **Formulario 1 - Propuesta económica - Documento tipo de selección abreviada de menor cuantía**

- versión 2, Las ofertas que superen los precios de referencia establecidos incurrirán en causal de rechazo.

SI	**X**
NO	

7.3 VIGENCIAS FUTURAS:

SI	
NO	**X**

7.4 CERTIFICADO DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

Los recursos para atender el objeto de la presente contratación provienen del presupuesto de la Aeronáutica Civil, correspondiente a la presente vigencia fiscal de 2.026, de conformidad con el certificado de disponibilidad presupuestal SIIF Nación No.12726 del 30 de abril de 2026.

8. CONDICIONES DEL CONTRATO

8.1 PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo de ejecución del contrato será de ciento ochenta (180) días sin exceder el 18 de diciembre de la vigencia 2026, previa expedición del registro presupuestal y aprobación de las garantías contado a partir de la suscripción del acta de inicio.

8.2 LUGAR DE EJECUCIÓN DEL OBJETO CONTRACTUAL:

El lugar de ejecución del contrato es en el Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón , previa coordinación con el supervisor del contrato.

8.3 FORMA DE PAGO

Tipo	Marcar con una X
Contra entrega	
Mensualidades Vencidas	
Actas Parciales	**X**
La establecida en el A.M.P	
Otra (Indicar)	

EXPLIQUE:

Los pagos se realizarán a través de actas parciales de acuerdo con los avances de las obras objeto de la misma, soportadas en informes por parte del supervisor del contrato y se encuentren cumplidos los requisitos de pago a los aportes al sistema de seguridad social integral y parafiscal si fuere del caso. El último pago estará condicionado a la suscripción del acta por parte del supervisor y representante legal del contratista y el informe de cumplimiento final de las obligaciones derivadas del contrato, suscrito por el supervisor del contrato.

De igual manera, el último pago se realizará previa presentación del ACTA DE RECIBO FINAL y acompañamiento de pagos parafiscales del contratista y sus empleados. Cuando la contratación se realice con personas jurídicas, se deberá acreditar el pago a los sistemas de salud, ARL, 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.

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. Cuando la ejecución del contrato deba desarrollarse en diferentes aeropuertos o sitios de ejecución y se determine un apoyo a la supervisión por cada sitio de ejecución, para cada pago, se deberá anexar certificación de recibo a satisfacción por cada apoyo a la supervisión para proceder con el trámite de pago. Dichas certificaciones deben estar dirigidas al supervisor designado en el contrato.

5. Los pagos deberán tramitarse y publicarse a través de la plataforma SECOP II.

6. 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.

Cuando el contrato se suscriba con personas jurídicas se debe acreditar el pago de seguridad social y aportes legales mediante certificación suscrita por el Revisor Fiscal, de acuerdo con los requerimientos de Ley, o por el Representante Legal, bajo la gravedad del juramento, cuando no se requiera Revisor Fiscal, en la que conste el pago de los aportes de sus empleados a los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje, cuando a ello haya lugar.

Cuando el contrato se suscriba con personas naturales se debe acreditar el pago de seguridad social y aportes legales mediante certificación, de acuerdo con la normativa aplicable, en la que conste el pago de sus aportes y el de sus empleados a los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje, cuando a ello haya lugar, junto con las planillas de pago respectivas.

8.3.1 ANTICIPO

SI		**%**
NO	**X**	

JUSTIFICACIÓN: **NO SE REALIZARÁ ANTICIPO**

NO APLICA

8.4 FOMENTO A LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO – ARTICULO 2.2.1.2.4.2.16 DEL DECRETO 1082 DE 2015 (APLICA PARA LICITACIÓN PÚBLICA, SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA Y CONCURSO DE MÉRITOS)

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 hasta el (5% hasta el 10%) 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.

Marcar con una X, si dentro del estudio previo se justificó esta provisión.

SI	
NO	**X**

JUSTIFICAR: : La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL no incluye en el presente proceso contractual la referida disposición (artículo 2.2.1.2.4.2.16 Decreto 1082 de 2015), teniendo en cuenta el objeto contractual, el alcance de las obligaciones contractuales, las especificaciones técnicas requeridas y los bienes y servicios a contratar, según las cuales para la ejecución del contrato que se pretende celebrar, no es posible establecer la obligación de vincular personas en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional, ya que por la naturaleza del objeto del contrato, el contratista deberá contratar personal especializado y con experiencia específica para su correcta ejecución.

9. ANÁLISIS DE RIESGOS

9.1 RIESGOS PREVISIBLES DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

En cumplimiento del artículo 4º de la ley 1150 de 2007 y siguiendo la metodología establecida en el CONPES 3714 de 2017 y la Guía de Colombia Compra Eficiente "Manual para Identificación y Cobertura de Riesgos en los Procesos de Contratación", se realizará un análisis de riesgos del proceso contractual objeto del presente proceso, los cuales están contenidos en **Matriz 3 - Riesgos CCE-EICP-FM 13 Menor Cuantía.**

ANÁLISIS DE LOS RIESGOS AMPARADOS EN GARANTÍAS

De acuerdo con el objeto del contrato a celebrar, la naturaleza y características, se identifican los siguientes riesgos a amparar de acuerdo con la información consignada en la siguiente tabla

AMPAROS O PÓLIZAS A SOLICITAR	RIESGO QUE PROTEGE	CUANTÍA DE COBERTURA	VIGENCIA INICIAL	VIGENCIA FINAL
Cumplimiento	Cumplimiento tardío, defectuoso o incompleto del contrato, pago de multas impuestas, de la cláusula penal pecuniaria y declaración de caducidad del contrato.	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato.	A partir de la fecha de suscripción del contrato	Hasta la fecha de terminación del contrato y cuatro (4) meses más.
Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales	Incumplimiento de las obligaciones laborales del contratista, de las obligaciones con los sistemas de seguridad social, salud y parafiscales, accidentes laborales.	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato.	A partir de la fecha de suscripción del contrato	Hasta la fecha de terminación del contrato y 3 años más.
Calidad del servicio	Deficiencias en la calidad de los servicios, estudios, diseños o productos entregados, que afecten la idoneidad técnica, la utilidad o el cumplimiento de los estándares exigidos en el contrato.	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato	A partir de la fecha de recibo a satisfacción del objeto del contrato	Hasta la fecha de terminación del contrato y seis (6) meses más.

AMPAROS O PÓLIZAS A SOLICITAR	RIESGO QUE PROTEGE	CUANTÍA DE COBERTURA	VIGENCIA INICIAL	VIGENCIA FINAL
Estabilidad y calidad de la obra	Calidad de las obras recibidas, ruina o afectación de las obras.	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato, con una vigencia de cinco (5) años contados a partir del Acta de recibo final.	A partir de la fecha de recibo a satisfacción del objeto del contrato	Por cinco (5) años más.
Póliza de Responsabilidad Extracontractual:	Daños a terceros derivados de la ejecución contractual	En una cuantía equivalente a (200) SMMLV. (verificar la suficiencia aplicable al proceso conforme a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.3.1.17. del decreto 1082 de 2015 y presupuesto oficial del proceso	A partir de la fecha de suscripción del contrato	Hasta la fecha de terminación del plazo de ejecución.

10. CRITERIOS PARA SELECCIONAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE Y SU JUSTIFICACIÓN:

10.1 Requisitos Habilitantes de Contenido Jurídico

LOS DESCRITOS EN EL DOCUMENTO BASE O DOCUMENTO TIPO CCE-EICP-GI-02 MENOR CUANTÍA.

10.2 Requisitos Habilitantes de Contenido Financiero

LOS DESCRITOS EN EL DOCUMENTO BASE O DOCUMENTO TIPO CCE-EICP-GI-02 MENOR CUANTÍA

10.3 Requisitos Habilitantes de Contenido Técnico

SEGÚN LO DEFINIDO EN EL DOCUMENTO BASE O DOCUMENTO TIPO CCE-EICP-GI-02 MENOR CUANTÍA

Requisitos
Experiencia general del proponente
Experiencia específica del proponente
Aspectos técnicos de obligatorio cumplimiento

10.4 Experiencia general del proponente

SEGÚN LO DEFINIDO EN EL DOCUMENTO BASE O DOCUMENTO TIPO CCE-EICP-GI-02 MENOR CUANTÍA

Las consideraciones a tener en cuenta para la acreditación de la experiencia general se encuentran definidas en el Documento Base o Documento Tipo CCE-EICP-FM-11 Matriz1 Experiencia Selección Abreviada Menor cuantía V3 30-07-2024.

La complejidad técnica del proyecto se establece de la siguiente manera, en concordancia con lo previsto en la **Matriz 1 -Experiencia CCE-EICP-FM-11 Menor cuantía (Transporte), V5 .**

JUSTIFICACIÓN DE LA COMPLEJIDAD TÉCNICA:

La complejidad técnica del proyecto se establece de la siguiente manera, en concordancia con lo previsto en la "Matriz 1 – Experiencia":

	Baja - Media Complejidad	Alta Complejidad
Complejidad técnica del proyecto y Matriz 1 – Experiencia	**X**	
Justificación de la complejidad técnica de la Matriz 1 - Experiencia	La complejidad técnica del proceso se clasifica como baja–media, teniendo en cuenta que las actividades a ejecutar corresponden principalmente a intervenciones de mantenimiento correctivo y rutinario, tales como bacheo localizado con mezcla asfáltica en caliente, mantenimiento de sistemas de drenaje, intervención de cerramientos, demarcación horizontal y actividades de descontaminación de pista, las cuales se consideran procedimientos estandarizados dentro del sector de infraestructura vial y aeroportuaria. No obstante, la ejecución del contrato se desarrollará en el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Palmira, lo que implica condiciones particulares asociadas a: • Operación en las áreas administrativas, sala radar y SEI, bajo estrictos requerimientos de seguridad operacional aeronáutica. • Necesidad de coordinación permanente con la operación aeroportuaria (restricciones de horarios, ventanas de intervención, control de accesos). • Ejecución en diferentes ubicaciones geográficas, con condiciones climáticas y logísticas diversas. • Control de riesgos asociados a FOD (Foreign Object Debris) y a la operación de aeronaves.	

	Por lo anterior, si bien las actividades constructivas no corresponden a procesos de alta complejidad estructural, su ejecución en entornos aeroportuarios activos exige que el contratista cuente con experiencia específica en actividades similares, que garantice una adecuada planeación, control operativo, logística y calidad en las intervenciones, minimizando riesgos para la infraestructura y la seguridad operacional.

De conformidad con la Matriz 1 - **Experiencia CCE-EICP-FM-11 Menor cuantía (Transporte)**, correspondiente al Documento Tipo de Infraestructura de Transporte – versión 3, el presente proceso se enmarca en los siguientes numerales, teniendo en cuenta las actividades identificadas en el Formulario No. 1 – Presupuesto Oficial, dentro de las cuales se destacan: (i) Operación en la áreas administrativas, sala radar y SEI (ii) mantenimiento red hidrosanitaria, y (iii) demolición y construcción de placas.

En este sentido, la experiencia habilitante se estructurará a partir de una combinación de experiencia general y específica, conforme a los numerales 8.4 de la citada matriz, así:

- **Actividad principal:**

8.4 PROYECTOS DE CONSERVACIÓN O ADECUACIÓN O MANTENIMIENTO O REPARACIONES LOCATIVAS DE EDIFICACIONES AEROPORTUARIAS O TORRES DE CONTROL AEROPORTUARIAS	GENERAL	OBRAS DE CONSTRUCCCION O RECONSTRUCCIÓN O AMPLIACIÓN O CONSERVACIÓN O ADECUACIÓN O MANTENIMIENTO O REFORZAMIENTO ESTRUCTURAL O REHABILITACIÓN ESTRUCTURAL DE: EDIFICACIONES NO RESIDENCIALES Nota: Solamente son válidos los siguientes tipos de edificaciones no residenciales: - Edificaciones educativas; Edificios de Oficinas; Edificios Institucionales; Hospitales o Clínicas; Centros comerciales; Terminales de sistemas de Transporte Masivo: aéreos o ferroviarios; Estaciones de bomberos; Torres de control aeroportuarias; Edificaciones gubernamentales
	ESPECIFICA	Por lo menos uno (1) de los contratos válidos aportados como experiencia general deberá acreditar la CONSTRUCCCION O RECONSTRUCCIÓN O AMPLIACIÓN O CONSERVACIÓN O ADECUACIÓN O MANTENIMIENTO O REFORZAMIENTO ESTRUCTURAL O REHABILITACIÓN ESTRUCTURAL DE UNA TORRE DE CONTROL AEROPORTUARIA
		Factor XX%

	% DIMENSIONAMIENTO	50%

10.4.1 Experiencia específica del proponente

De conformidad con la Matriz 1 -Experiencia CCE-EICP-FM-11 Menor cuantía (Transporte), V5

Las consideraciones a tener en cuenta para la acreditación de la experiencia específica se encuentran definidas en el Documento Base o Documento Tipo CCE-EICP-GI-02 Menor Cuantía. a. Requisitos del personal.

a. Requisitos del personal

El personal relacionado deberá estar contratado o contemplado dentro de la planta de personal del CONTRATISTA, y su costo deberá incluirse dentro de los gastos de administración general del contrato.

El personal requerido es el siguiente:

Un (1) Profesional en Ingeniería Civil.

Dos (2) Ingenieros Civiles y/o Ingenieros Sanitarios.

Un (1) Técnico o Tecnólogo en Construcción de Obras Civiles y/o Maestro de Obra certificado.

Un (1) Profesional en Seguridad y Salud en el Trabajo.

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
Director de proyecto	Experiencia profesional mínima de seis (6) años, contados a partir de la expedición de la matrícula profesional.	Experiencia mínima de tres (3) años en la ejecución de contratos de obra o mantenimiento de infraestructura civil, incluyendo actividades relacionadas con redes hidrosanitarias,

Profesional Ofrecido para el Cargo	Requisitos de Experiencia General	Requisitos de Experiencia Específica
		instalaciones sanitarias o infraestructura aeroportuaria.
Ingeniero residente de obra	Experiencia profesional mínima de cuatro (4) años, contados a partir de la expedición de la matrícula profesional.	Experiencia mínima de dos (2) años en la ejecución de obras de mantenimiento o construcción de redes hidrosanitarias, instalaciones sanitarias y sistemas de drenaje, desempeñándose como residente de obra o en cargos similares en campo.
Maestro de obra o técnico constructor	Experiencia mínima de tres (3) años en ejecución de obras civiles.	Experiencia en ejecución de actividades de construcción y mantenimiento de redes hidrosanitarias, cajas de inspección, tuberías y obras de drenaje.
Profesional o tecnólogo en Seguridad y Salud en el Trabajo (SST)	Experiencia mínima de dos (2) años en el ejercicio de actividades relacionadas con Seguridad y Salud en el Trabajo.	Experiencia en implementación de sistemas de seguridad y salud en el trabajo en obras civiles o de infraestructura, incluyendo actividades de redes hidrosanitarias y obras sanitarias.

10.4.2 Aspectos técnicos de obligatorio cumplimiento

A. Anexo 1- Anexo Técnico CCE-EICP-IDI-06 Menor Cuantía

Contiene las condiciones y especificaciones técnicas de los bienes y/o servicios requeridos por la Entidad, las cuales deberán ser cumplidas por el contratista para la correcta ejecución del objeto contractual.

Los requerimientos allí establecidos constituyen las condiciones mínimas exigidas, son de obligatorio cumplimiento y harán parte integral del contrato.

Con la presentación y suscripción de la Carta de Presentación de la Oferta, el proponente declara que conoce, entiende y acepta en su totalidad el contenido del Anexo Técnico.

En consecuencia, no será necesario que el proponente allegue el Anexo Técnico debidamente suscrito con la oferta, sin perjuicio de que su contenido será verificado durante la ejecución del contrato y exigible en su integridad al contratista.

B. Carta de Compromiso.

NO APLICA

C. Certificado de Representación y/o Agenciamiento y/o Distribución Autorizada de los Bienes.

NO APLICA

D. Certificado de Garantía de los Bienes o Servicios.

NO APLICA

E. Fichas Técnicas.

NO APLICA

10.5 FACTORES DE EVALUACIÓN O SELECCIÓN

LOS DEFINIDOS EN EL DOCUMENTO BASE O DOCUMENTO TIPO CCE-EICP-GI-02 MENOR CUANTÍA

10.5.1 Factores Ponderables

Para efectos de la asignación de puntaje, se considerarán únicamente las propuestas hábiles, es decir, aquellas que cumplan con los requisitos mínimos habilitantes de carácter jurídico, financiero y técnico. El ofrecimiento más favorable para la Entidad será aquel que, teniendo en cuenta los factores de escogencia definidos, obtenga el mayor puntaje.

La Entidad determinará la oferta más favorable con base en la ponderación de los elementos de calidad y precio, mediante la asignación de puntajes y la aplicación de las fórmulas correspondientes, de conformidad con lo establecido en el Capítulo IV del Documento Base del Proceso, en concordancia con el Documento Base o Documento Tipo CCE-EICP-GI-02 para procesos de contratación de infraestructura de transporte.

10.5.1.1 Oferta Económica

El valor de la propuesta económica debe presentarse en pesos colombianos y contemplar todos los costos directos e indirectos para la completa y adecuada ejecución de la obra del presente proceso, los riesgos y la administración de estos.

Al formular la oferta, el proponente acepta que estarán a su cargo todos los impuestos, tasas y contribuciones establecidos por las diferentes autoridades nacionales, departamentales o municipales y dentro de estos mismos niveles territoriales, los impuestos, tasas y contribuciones establecidos por las diferentes autoridades.

Los estimativos técnicos que hagan los proponentes para la presentación de sus ofertas deben tener en cuenta que la ejecución del contrato se regirá íntegramente por lo previsto en los documentos del proceso y que en sus cálculos económicos deben incluir todos los aspectos y requerimientos necesarios para cumplir con todas las obligaciones contractuales y asumir los riesgos previstos en dichos documentos.

El oferente deberá aportar el Formulario 1 – Formulario del presupuesto oficial, conforme a lo establecido en el Documento Base o Documento Tipo CCE-EICP-GI-02 del proceso.

La evaluación de la oferta económica se realizará de conformidad con la metodología definida en el Capítulo IV del Documento Base del Proceso.

10.5.1.2 Factor Técnico de Calidad

Los descritos en el Documento Base o Documento Tipo CCE-EICP-GI-02 Menor Cuantía

10.5.1.2.1 Factor de Calidad

La Entidad asignará el puntaje de factor de calidad como sigue:

Concepto	Puntaje
presentación de un plan de calidad	10
criterios ambientales y sociales;	20
Total	30

PRESENTACIÓN DE UN PLAN DE CALIDAD

El Proponente que se comprometa a presentar un Plan de Calidad específico para el proyecto, elaborado conforme a los parámetros establecidos en la última actualización de las normas NTC ISO 9001:2015 y NTC ISO 10005:2018 mediante la suscripción del Formato 7C - Plan de calidad.

La supervisión verificará el cumplimiento de este criterio conforme a lo establecido en las normas mencionadas sin requerir la presentación de certificación alguna.

El Plan de Calidad se elaborará en relación con el proyecto a ejecutar, por lo que el proponente no debe presentar ningún certificado de gestión de calidad. Sin embargo, para elaborar el Plan de Calidad debe tener en cuenta las normas técnicas señaladas en el primer párrafo de este numeral.

10.5.1.2.2 Criterios Ambientales y Sociales

La Entidad asignará veinte (20) puntos al Proponente que durante la ejecución del contrato se comprometa a implementar los siguientes criterios ambientales y sociales.

Para la acreditación del compromiso y asignación de puntaje el proponente deberá presentar el Formato 14 – Criterios Ambientales y Sociales, debidamente suscrito y bajo la gravedad de juramento conste el compromiso que en este sentido asume, de realizar las siguientes actividades:

- Establecer, medir y hacer seguimiento a un indicador de impacto ambiental adicional a los establecidos en el Plan de Manejo Ambiental - PMA y/o licencia ambiental y/o demás instrumentos definidos por la Normatividad y/o Autoridad Ambiental.

- Garantizar que, durante la ejecución de la obra, el personal que vincule el contratista cuente con espacios y programas adecuados para el uso de medios de transporte alternativos.

- Realizar acciones efectivas que conlleven a capacitaciones y educación alternativa en temas de sostenibilidad para la comunidad y personal de la obra, adicionales a lo establecido en los planes de Gestión Social, para lo cual se podrá gestionar espacios de formación a través de entidades como el Sena, las Aseguradoras de riesgos laborales, o algunas entidades estatales o a través de organizaciones no gubernamentales, entre otras.

10.5.1.3 APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL

Los Proponentes pueden obtener puntaje de apoyo a la industria nacional por: i) Servicios Nacionales o con Trato Nacional o por ii) la incorporación de componente nacional en servicios extranjeros. La Entidad en ningún caso otorgará simultáneamente el puntaje por ambos aspectos.

Los puntajes para estimular a la industria nacional se relacionan en la siguiente tabla:

Concepto	Puntaje
Promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional	20
Incorporación de componente nacional en servicios extranjeros	5

10.5.1.4. Emprendimiento o Empresas de Mujeres (0,25 Puntos)

La Entidad asignará un puntaje de cero puntos veinticinco (0.25) puntos al Proponente que acredite la calidad de emprendimientos y empresas de mujeres con domicilio en el territorio nacional de conformidad con la previsto en el artículo 2.2.1.2.4.2.14. del Decreto 1082 de 2015 o la norma que lo modifique, sustituya o complemente.

Para que el Proponente obtenga este puntaje debe diligenciar el Formato 12 – Acreditación de emprendimientos y empresas de mujeres y aportar la documentación requerida. Si el Proponente debió

subsanar la entrega de dicho formato y/o los documentos exigidos para probar esta condición será válido para el criterio diferencial en cuanto al requisito habilitante relacionado con el número de contratos aportados para demostrar la experiencia solicitada. Sin embargo, no se tendrán en cuenta para la asignación de puntaje, por lo que obtendrá cero (0) puntos por este criterio de evaluación.

10.5.1.5 MIPYME DOMICILIADA EN COLOMBIA

La Entidad otorgará un puntaje de cero puntos veinticinco (0.25) puntos al Proponente que acredite la calidad de Mipyme domiciliada en Colombia de conformidad con el artículo 2.2.1.2.4.2.4 del Decreto 1082 de 2015, en concordancia con el parágrafo del artículo 2.2.1.13.2.4 del Decreto 1074 de 2015, o la norma que lo modifique, complemente o sustituya.

Así las cosas, para obtener el puntaje, el Proponente entregará copia del certificado del Registro Único de Proponentes, el cual deberá encontrarse vigente y en firme al momento de su presentación. Si el Proponente debió subsanar la entrega del RUP, éste será válido para los criterios diferenciales en cuanto a los requisitos habilitantes relacionados con el número de contratos aportados para demostrar la experiencia solicitada y los índices de la Capacidad Financiera y Organizacional. Sin embargo, el certificado, no se tendrá en cuenta para la asignación del puntaje adicional, por lo que obtendrá cero (0) puntos por este factor de evaluación.

11. ACUERDOS COMERCIALES

La Aeronáutica tiene notas distintas en los Acuerdos Comerciales, las cuales se enumeran a continuación de mayor a menor grado de exclusión:

i. Estados AELC, Canadá, Chile, Estados Unidos, Corea

- Excluye toda la contratación

ii. Unión Europea, Israel, Panamá

- Aplica únicamente trato nacional y no discriminación a todos sus Procesos de Contratación; excepto los Procesos de Contratación relacionados con la infraestructura para el sistema aeroportuario o para el sistema nacional del espacio aéreo a los cuales no les aplica ninguna disciplina del Acuerdo.

iii. Alianza Pacífico

- Excluye únicamente los Procesos de Contratación relacionados con la infraestructura para el sistema aeroportuario o para el sistema nacional del espacio aéreo.

De conformidad con el Manual para el Manejo de los Acuerdos Comerciales en procesos de contratación publicado por Colombia Compra Eficiente, se realizó la siguiente verificación para establecer si la presente contratación se encuentra cobijada por los mismos, a fin de asignar el puntaje establecido para estimular la industria nacional.

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**
Alianza Pacífico	Chile	SI	SI	SI	14	NO
	Perú	SI	NO	SI	14	NO
	México	SI	SI	SI	14	NO
Costa Rica		SI	NO	SI	14	NO
Canadá		SI	NO	SI	14-45	NO
Chile		SI	SI	SI	14-45	NO
Estados Unidos		SI	NO	SI	14-45	NO
Triángulo Norte	Guatemala	SI	SI	SI	14	NO
	Salvador	SI	SI	SI	14	NO
	Honduras	SI	SI	SI	14	NO
Estados AELC	Islandia, Liechtenstein	SI	NO	SI	14-45	NO
	Noruega, Suiza	SI	NO	SI	14-45	NO
México		SI	NO	SI	14	NO
Unión Europea	Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca	SI	NO	SI	14	NO
	Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría	SI	NO	SI	14	NO
	Irlanda, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania, Suecia	SI	NO	SI	14	NO
Comunidad Andina de Naciones	Bolivia, Ecuador, Perú, Venezuela	SI	SI	SI	14	NO

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
Corea	SI	NO	SI	14-45	NO
Israel	SI	NO	SI	14-45	NO
Reino Unido e Irlanda del Norte	SI	NO	SI	14	NO

*Excepción: 14 - Las convocatorias limitadas a Mipyme

*Excepción: 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

*Excepción: 45 - Las contrataciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL

En consecuencia, las ofertas presentadas por proponentes extranjeros de países con los cuales Colombia tiene Acuerdos Comerciales que cubren el presente proceso de contratación serán tratadas como ofertas de nacionales colombianos. Así las cosas, se establece un plazo no inferior a 30 días calendario entre la publicación del aviso de convocatoria y el cierre del proceso para la presentación de la oferta, de conformidad con lo establecido en el Manual para el Manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación CCE-EICP-MA-03 V1. 24/11/202, publicado por Colombia Compra Eficiente o documento que lo modifique o complemente.

16 INSTANCIA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL CONTRATO

INSTANCIA DE SEGUIMIENTO	APLICA (Marcar con una X)	CONDICIONES DE IDONEIDAD	NOMBRE Y CARGO
Supervisor (únicamente funcionarios)	X	Según lo establecido por el ordenador del gasto, a través del área de contratación.	Según lo establecido por el ordenador del gasto, a través del área de contratación.

INSTANCIA DE SEGUIMIENTO	APLICA (Marcar con una X)	CONDICIONES DE IDONEIDAD	NOMBRE Y CARGO
Apoyo a la supervisión (pueden ser funcionarios o contratistas)	X	Según lo establecido por el ordenador del gasto, a través del área de contratación.	Según lo establecido por el ordenador del gasto, a través del área de contratación.

	NOMBRE Y CARGO	ÁREA EJECUTORA	FIRMA
FUNCIONARIO ESTRUCTURADOR TECNICO	Gustavo Adolfo Sánchez Pulido Profesional aeronáutico II	Dirección Regional	
FUNCIONARIO ESTRUCTURADOR JURIDICO	Nicolas F. Castiblanco L. Abogado Contratista	Oficina de Contratación.	
JEFE O DIRECTOR DEPENDENCIA SOLICITANTE	ITALO FABIAN CRESPO LORZA Director Aeronáutico – Regional Occidente	Dirección Regional	

Nota: Los documentos deben constar en la carpeta correspondiente al área solicitante, en Términos de Referencia BOG 8