Bucaramanga, 03 de junio de 2026

Señores:

POSIBLES OFERENTES Y VEEDURIAS

REF: Respuesta a observaciones al proyecto de pliego del proceso de LICITACION PUBLICA, **AD-LP-26-03,** cuyo objeto es: **"SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS PARA LOS DESPLAZAMIENTOS OFICIALES DEL GOBERNADOR DE SANTANDER, FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACIÓN DEPARTAMENTAL Y DEMÁS PERSONAL NECESARIO PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA ACCIÓN MISIONAL Y PARA LA ATENCION A EMERGENCIAS NO MEDICALIZADAS, TRASLADO DE PERSONAL OPERATIVO, OPERACIONES DE BUSQUEDA Y RESCATE, COMBATE AEREO DE INCENDIOS FORESTALES Y APOYO OPERATIVO PARA LA OFICINA DE GESTIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES DEL DEPARTAMENTO DE SANTANDER"**

Teniendo en cuenta las observaciones, por parte de los posibles proponentes o aspirantes a contratar dentro de la presente etapa, y con el ánimo de promover la transparencia, la Secretaría Administrativa Departamental, procede a analizar y a resolver las solicitudes elevadas, dentro de la oportunidad legal del proceso de la Referencia.

ETAPA

1. **Proyecto de Pliego de Condiciones** **X**
2. Pliego de Condiciones Definitivos
3. Informe de Evaluación o Requisitos Habilitantes

OBSERVANTE: SOCIEDAD AÉREA DE IBAGUÉ S.A.S

OBSERVACION:

"Es obligatorio que la empresa proponente deba contar resolución expedida por la Aeronáutica Civil, en donde conste el permiso de operación, ¿en el servicio aeronáutico de transporte público no regular de pasajeros y en trabajos aéreos especiales diferentes a aviación agrícola (búsqueda y rescate, combate aéreo de incendios forestales)?"

RESPUESTA:

La Entidad manifiesta que, puede adjuntarse la Resolución y/o II documento que acredita la validación del permiso de operación para operaciones de Taxi Aéreo y Operaciones Especiales, es decir, el Certificado de Operador, en el cuál debe constatarse que el proponente se encuentra habilitado bajo la normatividad RAC 135 y RAC 138.

OBSERVACION:

"La empresa proponente debe contar con los permisos de operación expedido por la Aeronáutica Civil para cada una de las modalidades aeronáuticas objeto de la licitación?"

RESPUESTA:

La Entidad manifiesta que, se trata de un solo permiso de operación, pero habilitado para Taxi Aéreo

(RAC 135) y Operaciones Especiales (RAC 138).

OBSERVACION:

"Como consecuencia de cada uno de los servicios aeronáuticos comprometidos, en especial en los trabajos aéreos especiales ¿implica que los pilotos asignados a la operación deberán contar con la habilitación correspondiente en su licencia de piloto en incendios forestales, búsqueda y rescate, y carga externa, de acuerdo con lo indicado en Reglamentación Aeronáutica RAC 2?"

RESPUESTA:

La Entidad manifiesta que de conformidad el RAC 2, no existe licencia de piloto para incendios forestales, búsqueda y rescate. Estas operaciones se realizan bajo licencias PCH.

OBSERVACION:

"¿La empresa proponente debe contar con aeronaves de la fija y ala rotaria para poder ofertar?"

RESPUESTA:

La respuesta es Sí, se requiere que la empresa proponente cuente con aeronaves de ala fija y ala rotatoria, teniendo en cuenta la necesidad operacional de la entidad y las características del servicio a contratar, las cuales demandan disponibilidad y capacidad en ambos tipos de aeronaves para garantizar el cumplimiento adecuado del objeto contractual.

OBSERVACION:

¿Se indica en el pliego que los servicios de transporte se señalan de manera enunciativa y no limitativa, esto significa, que el proponente cuando la reglamentación aeronáutica exige para esa actividad que se llegue a solicitar un permiso de operación, se debe contar con el para poder ofertar o al momento del prestar el servicio en caso de resultar favorecido con un permiso especifico, de manera que no se viole la reglamentación?

RESPUESTA:

La Entidad manifiesta que, el proponente al momento de presentar la oferta debe contar con Certificado de Operación habilitado bajo el RAC 135 y RAC 138.

OBSERVACION:

"¿Los tiempos para la recarga de combustible en los puntos autorizados, en desarrollo de una misión específica serán pagados por la Gobernación?"

RESPUESTA:.

La Entidad aclara al observante que el Departamento reconocerá los tiempos de vuelo asociados a las operaciones que se realicen bajo el concepto de ferry para reabastecimiento, cuando así lo exija la operación en el desarrollo de una misión específica.

No obstante, es importante precisar que no se reconocerá como valor reembolsable el costo del

combustible que sea reaprovisionado durante dichas operaciones.

OBSERVACION:

"¿Como se puede compatibilizar las evacuaciones no medicalizadas, cuando la Resolución 3100 del 2019, emitida por ministerio de salud, no permite prestar este servicio sino únicamente en aeronaves de ala fija medicalizadas?"

RESPUESTA:

La Entidad manifiesta al observante que el servicio solicitado no requiere de ambulancia aérea, modalidad la cual se encuentra regulada por la Resolución 3100 de 2019 y que efectivamente debe estar medicalizada. Para lo referente el alcance del presente proceso, se requiere el servicio de evacuación, búsqueda y rescate de personas cuyas condiciones físicas y psicológicas no requieren cuidado médico ni son clasificables como pacientes.

OBSERVACION:

"Solicitamos de más claridad a la descripción de las aeronaves, ya que nos preocupa que se restrinja el acceso de proponentes, si no se determina con claridad la descripción técnica de la aeronave, sobre todo en consideración de la topografía del departamento."

RESPUESTA:

La Entidad manifiesta que las condiciones y especificaciones técnicas de las aeronaves requeridas se encuentran descritas claramente en los numerales "7. DESCRIPCION DE LA NECESIDAD QUE LA ENTIDAD PRETENDE SATISFACER CON EL PROCESO DE CONTRATACIÓN.", "8.2. ESPECIFICACIONES DEL OBJETO. – ALCANCE", 11.2. JUSTIFICACION DEL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO - ANALISIS DEL PRECIO del estudio previo, así como entre otros documentos más del proceso, donde se detallan las características necesarias para atender adecuadamente las necesidades de la entidad, teniendo en cuenta las condiciones operacionales y la topografía del departamento, garantizando así la participación de proponentes que cumplan con los requerimientos establecidos.

OBSERVACION:

"Solicitamos que en la clasificación UNSPSC, para acreditar experiencia sea incluida la categoría correspondiente al servicio de bomberos (921016), con el detalle que se indica a continuación, y en todas las demás categorías de servicios que hagan parte del objeto de la licitación que se encuentren en dicha clasificación."

RESPUESTA:

La Entidad manifiesta que la observación no será de recibo frente a la inclusión del código UNSPSC 921016 correspondiente a servicios de bomberos dentro de la clasificación exigida para acreditar experiencia.

Lo anterior, en razón a que la necesidad que se pretende satisfacer mediante el presente proceso de selección es específica a la prestación de servicios asociados a operaciones aéreas, los cuales cuentan con una naturaleza técnica y operativa particular que no se encuentra reflejada ni guarda relación directa con el alcance del código UNSPSC propuesto por el observante.

En este sentido, la inclusión de categorías ajenas al objeto contractual desvirtúa los criterios de verificación de experiencia, afectando la idoneidad de los proponentes frente a las exigencias reales del servicio requerido.

Por lo tanto, la Entidad mantiene la clasificación establecida en los documentos del proceso, en coherencia con el objeto a contratar y en observancia de los principios de planeación y selección objetiva.

OBSERVACION:

¿Por favor se nos puede aclarar que significa "Productos Entregados"?

RESPUESTA:

La Entidad manifiesta que el término "Productos Entregados" hace referencia a los servicios efectivamente prestados y ejecutados por el contratista en cumplimiento del objeto contractual, conforme a las condiciones y requerimientos establecidos por la entidad.

OBSERVACION:

"¿Cuántas horas de vuelo se tienen previstas utilizar las aeronaves de ala fija y de ala rotaria en la vigencia del contrato?"

RESPUESTA:

La cantidad de horas de vuelo para las aeronaves de ala fija y ala rotatoria no puede determinarse previamente, toda vez que, como se puede evidenciar y conforme a la Nota 3 y Nota 7 del formato de propuesta económica, el contrato se ejecutará bajo la modalidad de monto agotable y la prestación del servicio se realizará de acuerdo con las necesidades de la entidad y los requerimientos efectuados por la supervisión del proceso. En ese sentido, el Departamento de Santander no garantiza un mínimo de horas de vuelo mensuales durante la ejecución contractual.

OBSERVACION:

"¿El pliego indica que el servicio se desarrollara en todo el territorio nacional, eso implica que los de transporte aéreo, objeto de la licitación se pueden prestar en cualquier parte del país?"

RESPUESTA:

La respuesta es Si. La operación requerida podrá ser desde o hacia Bucaramanga desde o hacia cualquier ubicación del país conforme la necesidad del servicio.

OBSERVACION:

"Dado que se utilizará como baremo la hora de vuelo, solicitamos que la hora de vuelo sea tomada como lo indica el código de comercio, desde que se prenden los motores hasta cuando se apagan en el lugar de destino."

RESPUESTA:

La Entidad se permite manifestar que se acoge la solicitud en el sentido de precisar que la hora de vuelo será contabilizada conforme a lo establecido en la regulación aeronáutica aplicable, específicamente el RAC 13.001.

En este sentido, se entenderá por hora de vuelo el tiempo transcurrido desde el momento en que la aeronave enciende motores con el propósito de iniciar el vuelo, hasta el momento en que estos son apagados en el lugar de destino, en concordancia con lo dispuesto en dicha normativa.

Por lo anterior, la Entidad ajustará la definición correspondiente en el pliego de condiciones (NOTA 10. DEL FORMATO 09), garantizando claridad en el criterio de medición y uniformidad en su aplicación.

OBSERVACION:

"¿Por favor indicar cuál es el tiempo de desplazamiento previsto para atender de manera inmediata cualquiera de los servicios objeto de la licitación, teniendo en cuentas al establecer los tiempos mínimos y máximos de respuesta, solicitamos tener en cuenta los siguientes aspectos: que la aeronave no está contratada en un servicio de exclusividad para estar disponible permanentemente al servicio del contrato; las condiciones climáticas imperantes en el trayecto desplazamiento; las velocidades de la aeronave; la carga que lleva la aeronave; la nubosidad producida por los incendios forestales; las instrucciones impartidas por la autoridad que controla el espacio aéreo; que no estén los servicios solicitados en una zona prohibida o restringida por la autoridad; que no existan riesgos a la seguridad física y la seguridad operacional en el entorno de la prestación del servicio; en igual forma en este punto solicitamos se nos indique y emita copia de los protocolos de emergencia?"

RESPUESTA:

El tiempo de desplazamiento es indeterminado y dependerá de la necesidad de cada operación requerida. Sin embargo, es preciso anotar que la disponibilidad de la aeronave deberá ser inmediata, y por tal motivo, la Entidad requiere que el proponente posea hangar y opere en el aeropuerto Internacional Palonegro de la ciudad de Bucaramanga.

OBSERVACION:

"Solicitamos se incluya en la lista de esta sección que la empresa ofertante deberá presentar el Acto Administrativo del permiso de operación correspondiente en las modalidades de transporte público no regular de pasajeros y en la modalidad de trabajos aéreos especiales de carga externa, búsqueda y rescate e incendios forestales. Solicitamos esta inclusión del permiso, ya que no puede haber CDO ni OSPECS, si no ha sido otorgado previamente mediante resolución emanada de la autoridad aeronáutica, ya que el RUP, no se puede apreciar con precisión las capacidades de la empresa."

RESPUESTA:

La Entidad manifiesta que podrá presentarse Resolución proferida por el Grupo de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, y/o el documento que, posteriormente emite el Grupo de Certificación de Proveedores de Servicios de Aviación adscrito a la Autoridad a los Servicios Aéreos de la UAEAC, esto es el respectivo certificado de operación definitivo.

En este orden de ideas, es el Certificado de Operación el que debe adjuntarse, cuyas modalidades habilitadas deben corresponder a RAC 135 y RAC 138.

OBSERVACION:

"¿Cuándo se indica que en el objeto social de la sociedad debe estar relacionado las actividades objeto del presente proceso, se está refiriendo explícitamente que debe estar indicado el transporte público no regular de pasajeros y carga, a los trabajos aéreos especiales de carga externa e incendios forestales, de manera expresa?"

RESPUESTA:

La Entidad se permite manifestar que, No se requiere que en el objeto social del proponente se encuentren descritas de manera expresa y detalladas actividades específicas como el transporte público no regular de pasajeros y carga, ni los trabajos aéreos especiales de carga externa e incendios forestales.

Bastará con que el objeto social contemple de manera general el desarrollo de actividades de transporte aéreo, siempre que ello guarde coherencia con el objeto del presente proceso.

Lo anterior, en la medida en que dicha referencia general resulta suficiente para acreditar la capacidad del proponente, sin que sea necesario exigir una descripción taxativa de cada una de las actividades específicas, garantizando así la pluralidad de oferentes sin desconocer la idoneidad requerida.

Por tanto, se mantiene lo establecido en los documentos del proceso en los términos señalados.

OBSERVACION:

"¿Cuándo el proponente no es plural se debe presentar el certificado Redam?"

RESPUESTA:

La Entidad aclara al observante manifestando que Si, todo proponente debe presentar certificado REDAM, bien sea a nombre propio (proponente persona natural), de su representante legal (persona jurídica) o de los representantes legales de los integrantes del proponente plural (uniones temporales y consorcios).

OBSERVACION:

"¿Proponemos que para garantizar la solidez, posicionamiento y permanencia en el mercado del proponente y se garantice la seguridad operacional del servicio, y dada la especialidad del servicio que ya esta establecido en el sector aeronáutico, se elimine la posibilidad de que el proponente tenga labores iguales o similares al objeto contractual?"

RESPUESTA:

La Entidad manifiesta que la observación no será de recibo, ya que la solicitud de eliminar la posibilidad de que el proponente desarrolle labores iguales o similares al objeto contractual no resulta procedente, en la medida en que el futuro contrato no contempla cláusula de exclusividad.

En este sentido, no es viable exigir a los proponentes que se abstengan de continuar desarrollando actividades propias de su objeto social, toda vez que ello constituiría una limitación injustificada al

ejercicio de la libre empresa y competencia.

Adicionalmente, la ejecución simultánea de actividades similares no implica, por sí misma, una afectación a la seguridad operacional del servicio, la cual se garantiza a través del cumplimiento de los requisitos técnicos, operativos y regulatorios establecidos en el proceso.

Por tanto, se mantiene lo establecido en los documentos del proceso.

OBSERVACION:

"Para efectos de experiencia y con el propósito de la licitación y con el fin de garantizar la seguridad solicitamos se incluya la experiencia de los pilotos, los cuales además de la licencia correspondiente, deberán contar con la habilitación especifica correspondiente en su licencia de piloto en incendios forestales y carga externa y búsqueda y rescate, ¿de acuerdo con lo indicado en RAC 2?"

RESPUESTA:

La Entidad se permite manifestar que la observación presentada no es de recibo, toda vez que, en primer lugar, conforme al marco normativo aeronáutico vigente en Colombia, las licencias de piloto, entre ellas la Licencia de Piloto Comercial de Helicóptero (PCH), constituyen el requisito habilitante para el ejercicio de actividades de vuelo, incluyendo aquellas asociadas a trabajos aéreos especiales.

Si bien existen entrenamientos, certificaciones operacionales y cursos específicos relacionados con actividades como extinción de incendios forestales, operaciones con carga externa y misiones de búsqueda y rescate, dichas competencias no corresponden a habilitaciones autónomas que deban figurar expresamente en la licencia del piloto, en los términos planteados por el observante. Por el contrario, se trata de capacidades que son acreditadas y verificadas en el marco de la operación aérea por parte del explotador y bajo la supervisión de la autoridad aeronáutica.

En ese sentido, incluir "habilitaciones específicas" en la licencia de piloto para incendios forestales, carga externa y búsqueda y rescate, tal como se solicita, carece de sustento normativo expreso dentro de los RAC y podría constituir una restricción injustificada a la participación, en contravía de los principios de pluralidad de oferentes y selección objetiva consagrados en la normativa de contratación estatal.

OBSERVACION:

"Sobre la experiencia de los pilotos solicitamos que se incluya, que no sea válida la experiencia adquirida, si no se cuenta con la habilitación correspondiente, bien en carga externa o en incendios forestales o búsqueda y rescate, como lo tiene previsto la reglamentación aeronáutica. Aceptar este tipo de experiencia sin la habilitación correspondiente, se puede constituir en un fraude a la reglamentación aeronáutica y un riesgo a la seguridad operacional."

RESPUESTA:

En efecto, no existe en la normativa aeronáutica una habilitación en la licencia de piloto denominada "incendios forestales", "búsqueda y rescate (SAR)" o "carga externa". Estas actividades corresponden a trabajos aéreos especiales cuya idoneidad se acredita mediante la experiencia certificada y el entrenamiento operacional del piloto, bajo la supervisión del operador aéreo y la autoridad competente, y no a través de una anotación específica en la licencia.

En consecuencia, no resulta procedente invalidar la experiencia de los pilotos por la ausencia de una habilitación inexistente, ni afirmar que ello constituya un incumplimiento normativo. Exigir dicho requisito implicaría imponer condiciones no previstas en la regulación y limitar injustificadamente la participación.

OBSERVACION:

"Cuando se habla de permiso, debemos creer que se debe acreditar en el proceso, el permiso o autorización de las modificaciones realizadas a la aeronave para la prestación de uno de los servicios objeto de la licitación, en especial de trabajos aéreos especiales, por ejemplo, incendios o carga extema, tener el permiso de la instalación del STC que permita que la ejecución del vuelo de manera segura, así que sugerimos que este punto debe ser acreditado como requisito."

RESPUESTA:

La Entidad manifiesta que lo observado no será de recibo, frente a incorporar como requisito adicional la acreditación específica de permisos o autorizaciones relacionadas con modificaciones a las aeronaves, tales como la instalación de STC para la ejecución de trabajos aéreos especiales.

Lo anterior, en consideración a que dentro del proceso ya se exige que los proponentes cuenten con un Certificado de Operación vigente conforme a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) 135 y RAC 138, según corresponda.

En este sentido, se entiende que la Autoridad Aeronáutica competente, en el marco de sus funciones de inspección, vigilancia y control, ya ha verificado y validado las condiciones técnicas, operativas y de aeronavegabilidad de las aeronaves, incluyendo las modificaciones que resulten necesarias para la adecuada prestación del servicio.

Por lo tanto, exigir acreditaciones adicionales sobre aspectos que ya han sido objeto de validación por parte de la autoridad competente resultaría redundante e innecesario dentro del presente proceso de selección.

OBSERVACION:

"¿De qué lugares se va a tomar el agua en caso de incendios forestales; y si son predios privados se cuenta con la autorización para ello?"

RESPUESTA:

En atención a la observación presentada, la Entidad se permite manifestar que la fuente de abastecimiento de agua para la atención de incendios forestales dependerá del lugar específico donde se presente la emergencia que dé origen a la prestación del servicio.

En este sentido, las condiciones particulares de cada evento determinarán los puntos de captación disponibles, los cuales podrán corresponder a fuentes hídricas naturales o artificiales cercanas a la zona de operación. En caso de requerirse el uso de predios privados, se gestionarán las autorizaciones correspondientes conforme a la normativa aplicable y a las condiciones propias de la atención de la emergencia.

Por lo expuesto, no es posible establecer de manera previa y generalizada los puntos específicos de abastecimiento.

OBSERVACION:

"Respecto de este requisito, solicitamos que sea modificado o eliminado, en atención a que su cumplimiento podría resultar desproporcionado y restrictivo de la pluralidad de oferentes. En primer lugar, el aeropuerto de Bucaramanga opera bajo un esquema de concesión, por lo que no es jurídicamente procedente exigir un contrato con la Aeronáutica Civil para acreditar la disponibilidad de hangar. En segundo lugar, los espacios disponibles en dicho aeropuerto son limitados y, aun en el evento de existir disponibilidad, la gestión contractual correspondiente difícilmente podría adelantarse y perfeccionarse dentro de los plazos previstos en la presente licitación. Adicionalmente, imponer al proponente la obligación de asumir el costo de un hangar para la ejecución de un contrato que no contempla horas garantizadas ni un esquema de disponibilidad permanente genera un riesgo financiero significativo, que podría afectar la viabilidad económica de la oferta. Finalmente, esta exigencia podría traducirse en una ventaja para operadores que ya cuentan con infraestructura instalada en la zona, limitando así la libre concurrencia y la igualdad entre proponentes."

RESPUESTA:

En atención a la observación presentada, la Entidad manifiesta que no será de recibo ya que, la exigencia relacionada con la disponibilidad de infraestructura en la ciudad de Bucaramanga obedece a la necesidad inminente de garantizar el menor tiempo de reacción posible frente a la ocurrencia de emergencias, en especial aquellas asociadas a incendios forestales y demás eventos que demandan una respuesta inmediata.

En este sentido, resulta necesario que la aeronave tenga su base de operaciones en la ciudad de Bucaramanga o en sus inmediaciones, lo cual implica contar con las condiciones logísticas mínimas que permitan una atención oportuna y eficiente del servicio.

La Entidad precisa que el requisito no se limita exclusivamente a la suscripción de un contrato con una autoridad específica, sino a la acreditación de la disponibilidad de la infraestructura necesaria para la operación, en concordancia con el objeto del contrato.

Por lo anterior, la exigencia establecida no constituye una restricción indebida a la pluralidad de oferentes, sino una condición razonable y proporcional orientada a garantizar la adecuada prestación del servicio y la protección del interés general.

Por tanto, se mantiene lo establecido en los documentos del proceso.

OBSERVACION:

"Solicitamos que este requisito sea modificado, toda vez que exigir una certificación de no sanciones desde la fecha de constitución de la sociedad podría resultar contrario a principios constitucionales de proporcionalidad y razonabilidad. En efecto, una sanción impuesta en el pasado no puede generar una carga indefinida o permanente para el proponente. Por ello, proponemos que el período de verificación se limite a los últimos cinco años, en concordancia con lo previsto en la normativa contencioso-administrativa sobre la vigencia de las sanciones."

RESPUESTA:

La Entidad informa que acoge la observación presentada, en atención a los principios de proporcionalidad y razonabilidad que rigen la actuación administrativa.

En consecuencia, se modificará el requisito en el sentido de limitar el periodo de verificación de antecedentes sancionatorios a los últimos cinco (5) años, en concordancia con los criterios aplicables

en materia contencioso-administrativa sobre la vigencia de las sanciones. Por lo anterior, se realizará el ajuste correspondiente en el pliego de condiciones.

OBSERVACION:

"Por favor solicitamos se nos indique qué tipo de certificación o puntualmente a que estándares deben ser acreditados su cumplimiento. En este punto se está haciendo referencia al sistema de gestión de seguridad operacional establecido por la Aeronáutica civil, caso en el cual con que documento se dé acreditar su cumplimiento."

RESPUESTA:

La Entidad se permite precisar que los pliegos de condiciones establecen de manera clara que el cumplimiento de los estándares en materia de seguridad operacional y gestión del riesgo podrá acreditarse mediante cualquier certificación válida existente, siempre que esta haya sido expedida por un organismo certificador competente.

En ese sentido, no se limita a un único tipo de certificación o estándar específico, en la medida en que se busca garantizar la pluralidad de oferentes, permitiendo la acreditación a través de distintos esquemas reconocidos, siempre que cumplan con los requisitos de idoneidad y validez.

Finalmente, se aclara que la acreditación de estándares mínimos de seguridad y gestión del riesgo será objeto de evaluación y ponderación por parte de la Entidad, de conformidad con lo establecido en el literal B.1 de los pliegos de condiciones.

OBSERVACION:

"B.1 Tipo de Certificación de Cumplimiento de Estándares Mínimos de Seguridad y Gestión de Riesgos (Hasta 39 Puntos). Solicitamos se aclare a qué hace referencia la certificación BARS, así como la finalidad de exigir este estándar internacional dentro del presente proceso, teniendo en cuenta que se trata de una operación de alcance nacional. Si con la certificación BARS se está haciendo referencia a un estándar internacional de seguridad operacional en aviación, consideramos necesario revisar la pertinencia de su exigencia dentro del presente proceso. En la práctica, este tipo de certificación suele ser requerido principalmente por compañías multinacionales, especialmente del sector minero y extractivo, en operaciones con estándares corporativos específicos. Adicionalmente, su obtención y mantenimiento representan un costo significativo para el operador, que puede rondar los 30.000 dólares, valor que necesariamente incide en la estructura tarifaria de la oferta. Esta situación resulta especialmente relevante en un proceso como el presente, en el que no se contemplan horas mínimas garantizadas que permitan amortizar dicha inversión de manera razonable. En consecuencia, mantener esta exigencia podría generar una barrera económica de entrada, afectar la pluralidad de oferentes y comprometer el principio de selección objetiva, razón por la cual solicitamos se aclare su alcance y se evalúe la necesidad de exigirla en este proceso."

RESPUESTA:

En atención a la observación presentada, la Entidad se permite manifestar que la observación no será de recibo ya que la certificación BARS (Basic Aviation Risk Standard) corresponde a un estándar internacional orientado a la gestión de riesgos en operaciones aéreas, mediante la implementación de buenas prácticas que permiten identificar, evaluar y mitigar riesgos asociados a la prestación del servicio, garantizando niveles superiores de seguridad operacional.

Ahora bien, es importante precisar que la acreditación de dicha certificación no constituye un requisito habilitante dentro del presente proceso de selección, por lo que los proponentes podrán presentar oferta sin necesidad de contar con la misma. No obstante, la Entidad ha previsto su valoración como un factor de ponderación que otorga puntaje adicional, en la medida en que su implementación evidencia la adopción de estándares superiores a los mínimos exigidos por la regulación aeronáutica, lo cual resulta de especial relevancia dada la naturaleza del servicio a contratar.

En este sentido, la consideración de este tipo de certificaciones permite a la Entidad evaluar de manera diferenciada las propuestas que incorporan mejores prácticas en gestión de riesgos y seguridad operacional, contribuyendo a reducir la probabilidad de incidentes o accidentes y fortaleciendo la confiabilidad en la ejecución del contrato.

Por lo anterior, la inclusión de la certificación BARS como criterio de asignación de puntaje no constituye una barrera de acceso ni limita la pluralidad de oferentes, sino que incentiva la mejora continua y la adopción de estándares internacionales, en armonía con los principios de selección objetiva y calidad del servicio.

OBSERVACION:

"B.2 Disponibilidad de Aeronave Backup (Hasta 30 Puntos). Solicitamos se aclare si las aeronaves de backup exigidas en el proceso deben estar ubicadas en el hangar solicitado por la entidad o si pueden estar basadas en otro lugar del territorio nacional, siempre que se garantice su disponibilidad en los tiempos de respuesta requeridos."

RESPUESTA:

La Entidad se permite aclarar al observante que las aeronaves de respaldo (backup) podrán estar ubicadas en una locación distinta a la base principal de operaciones o al hangar requerido por la Entidad.

No obstante, será responsabilidad del proponente garantizar la disponibilidad efectiva de dicha aeronave dentro de los tiempos de respuesta del proceso, de manera que no se afecte la continuidad, oportunidad y eficiencia en la prestación del servicio.

En consecuencia, la Entidad evaluará el cumplimiento de este aspecto con base en la capacidad real del proponente para atender los requerimientos operacionales en los tiempos establecidos, independientemente de la ubicación física de la aeronave de respaldo.

OBSERVACION:

"Con el debido respeto, manifestamos nuestra objeción integral a la minuta contractual propuesta, en la medida en que su estructura y contenido no parecen corresponder a la naturaleza del servicio objeto de la presente licitación. En efecto, varias de sus disposiciones reflejan un esquema propio de un contrato de obra pública, el cual no guarda relación técnica, operativa ni jurídica con la contratación de servicios aéreos especializados. Esta situación puede generar interpretaciones inadecuadas sobre las obligaciones del contratista, los riesgos asumidos, la forma de ejecución del contrato y los criterios de supervisión y cumplimiento. Adicionalmente, la utilización de una minuta que no se encuentra alineada con las particularidades de la operación aérea puede afectar la adecuada estructuración de la oferta, introducir cargas contractuales impropias y comprometer el equilibrio económico del contrato. Por lo anterior, solicitamos que la minuta sea revisada y ajustada de manera integral, con el fin de que responda realmente a las características, exigencias técnicas y condiciones

operacionales del servicio que se pretende contratar."

RESPUESTA:

La Entidad agradece la observación realizada y precisa que la situación advertida puede obedecer a un aspecto de carácter formal o a una eventual inconsistencia de tipo mecanográfico en la estructuración de los formatos del proceso, concretamente en lo referente a la minuta contractual.

En este sentido, se procederá a realizar la revisión correspondiente de los formatos incluidos en el pliego de condiciones, con el fin de ajustarlos y armonizarlos con la naturaleza jurídica, técnica y operativa del objeto contractual, garantizando su coherencia con la prestación de servicios aéreos especializados.

Lo anterior, en procura de evitar interpretaciones inadecuadas y asegurar que las condiciones contractuales reflejen de manera adecuada las obligaciones, riesgos y condiciones propias del servicio a contratar.

OBSERVACION:

"Solicitamos la modificación de la estructura de precios para que se incluya el ítem de "Hora de Disponibilidad Técnica Operativa", separando así los costos fijos (seguros, salarios, hangares) de los costos variables (hora de vuelo pura), tal como lo exige el modelo aeronáutico internacional para emergencias."

RESPUESTA:

La Entidad se permite manifestar que no será de recibo la observación que solicita modificar la estructura de precios para incluir el ítem de "Hora de Disponibilidad Técnica Operativa".

Lo anterior, en razón a que el presente proceso no corresponde a un contrato estructurado bajo un esquema de atención permanente de emergencias, sino a un contrato de transporte aéreo no regular de pasajeros, cuyo objeto principal es el traslado de funcionarios del Departamento de Santander en desarrollo de sus funciones.

Si bien dentro del alcance del contrato se contempla la posibilidad de atender situaciones de emergencia, estas corresponden a eventos eventuales y no constituyen el eje central ni permanente de la prestación del servicio. En consecuencia, la estructura de costos planteada por la Entidad responde a la naturaleza del contrato a celebrar, por lo que no resulta procedente incorporar esquemas propios de modelos aeronáuticos diseñados para operaciones exclusivas de atención de emergencias.

Por tanto, se mantiene lo establecido en los documentos del proceso.

OBSERVACION:

"Observación sobre la Naturaleza de la Obligación (Obligación de Hacer vs. Obligación de Resultado). Se ha ha precisado que en los contratos de disponibilidad (como los de emergencias y rescate), la obligación del contratista es "de medio" (estar a órdenes de la administración). El servicio se entiende prestado por el simple alistamiento de la infraestructura, ya que se remunera la renuncia del contratista a ofertar su capacidad a otros clientes. Sin embargo, el pliego actual pretende pagar únicamente por "vuelo efectivo", condicionando el pago a que ocurra una desgracia (el incendio o la emergencia). Teniendo en cuenta que el objeto contractual incluye Operaciones de Búsqueda, Rescate y Combate de Incendios, ¿reconoce la Entidad que se trata

de un contrato que conlleva una "Obligación de Hacer" (alistamiento permanente) análogo al servicio de bomberos o ambulancias?. Si la Entidad no reconoce económicamente el "lucro cesante" y la "disponibilidad" en tierra, ¿bajo qué premisa financiera espera que el contratista asuma los altos costos fijos de salarios de pilotos especializados, seguros aeronáuticos, hangar, certificación internacional, y mantenimiento sin que se garantice una remuneración mínima mensual?"

RESPUESTA:

La Entidad se permite manifestar que no se acoge la solicitud ni la interpretación propuesta por el observante ya que, el presente proceso de selección no corresponde a un contrato estructurado bajo un esquema de disponibilidad permanente para la atención de operaciones de búsqueda, rescate o extinción de incendios, ni a un modelo análogo al de servicios como bomberos o ambulancias.

Por el contrario, se trata de un contrato de transporte aéreo no regular de pasajeros, con alta recurrencia, cuyo objeto principal es el traslado de funcionarios del Departamento de Santander en el desarrollo de sus funciones misionales.

En este sentido, las actividades relacionadas con búsqueda, rescate o extinción de incendios constituyen un alcance adicional, eventual y condicionado a requerimientos específicos de la Entidad, sin que ello modifique la naturaleza jurídica ni económica del contrato.

En consecuencia, no resulta procedente estructurar el esquema de remuneración bajo un modelo de disponibilidad o reconocimiento de costos fijos asociados a la permanencia en tierra, como lo sugiere el observante, toda vez que la lógica contractual se fundamenta en la ejecución efectiva de servicios de transporte aéreo.

Por lo expuesto, se mantiene lo establecido en los documentos del proceso..

OBSERVACION:

"Observación sobre laa Desproporción En El Factor Técnico (Disponibilidad De Aeronaves Backup - Hasta 30 Puntos). En el Proyecto de Pliego (Numeral 14.2.2), la Entidad otorga hasta 30 puntos al proponente que aporte de 7 a más aeronaves Backup. Esto representa una contradicción económica y operativa colosal frente a la estructuración financiera del proceso. Cuál es la justificación financiera, técnica y de proporcionalidad (Ley 80 de 1993) para exigir o puntuar a un contratista por tener 7 aeronaves de respaldo (backup) inmovilizadas, cuando la Gobernación advierte explícitamente en la Nota 7 que ni siquiera puede garantizar un mínimo de horas de vuelo mensuales para una (1) sola aeronave? Solicitamos eliminar o reestructurar este criterio de calificación, ya que resulta desproporcionado, fomenta prácticas monopolísticas, y es económicamente inviable exigir flotas enteras en backup para un contrato de monto agotable sin base fija de operación remunerada."

RESPUESTA:

La Entidad se permite manifestar que la observación referente a la solicitud de eliminar o modificar el factor de calificación relacionado con la disponibilidad de aeronaves de respaldo (backup), no será de recibo ya que el mismo se ha estructurado atendiendo a la necesidad de garantizar la continuidad, oportunidad y eficiencia en la prestación del servicio de transporte aéreo, el cual, por su naturaleza, demanda altos niveles de confiabilidad operativa y capacidad de respuesta ante eventualidades técnicas, logísticas o de mantenimiento.

En este sentido, la asignación de puntaje por la disponibilidad de aeronaves de respaldo no constituye una exigencia obligatoria o habilitante, sino un criterio de ponderación que permite valorar de manera

diferenciada la capacidad operativa adicional de los proponentes, en términos de redundancia y resiliencia del servicio.

Es de precisar que no se está exigiendo la inmovilización de aeronaves, ni la exclusividad de las mismas para el presente contrato, sino la acreditación de una capacidad disponible que permita atender contingencias sin afectar la prestación del servicio principal.

Así mismo, la estructuración de este factor obedece a criterios técnicos orientados a mitigar riesgos asociados a la indisponibilidad de aeronaves, retrasos operativos o fallas imprevistas, los cuales pueden impactar directamente el cumplimiento de las funciones misionales de la Entidad.

En cuanto a la proporcionalidad, se reitera que el puntaje asignado responde a la importancia estratégica de garantizar la continuidad del servicio, sin que ello implique una restricción indebida a la pluralidad de oferentes, toda vez que los proponentes pueden participar y presentar oferta sin necesidad de obtener el puntaje máximo en este criterio.

Adicionalmente, es importante señalar que el proceso permite la participación de proponentes bajo figuras asociativas tales como consorcios o uniones temporales, lo cual facilita la suma de capacidades operativas entre distintos operadores, garantizando así la pluralidad de oferentes y mitigando posibles barreras de entrada.

En consecuencia, el factor de evaluación se mantiene en los términos establecidos en los documentos del proceso, en concordancia con los principios de planeación y selección objetiva.

OBSERVACION:

"Observación sobre la Matriz de Riesgos y el Riesgo Financiero (Fluctuación de demanda). La Matriz de Riesgos tipifica el Riesgo General 8 (Financiero) referente a la fluctuación de tasas de interés y variables macroeconómicas que puede causar la iliquidez del contratista. En un servicio aeronáutico, el mayor riesgo de iliquidez proviene precisamente de tener equipos altamente costosos paralizados sin remuneración fija. Si ante la ausencia de incendios o emergencias durante meses, el contratista debe seguir asumiendo pólizas y salarios sin facturar una sola "Hora de Vuelo", ¿cómo evaluará la supervisión el desequilibrio económico del contrato? Solicitamos que se incluya en la Matriz de Riesgos la "Ausencia prolongada de activaciones de vuelo" como un riesgo que debe ser mitigado por la Entidad mediante el pago de Horas Mínimas Garantizadas (Disponibilidad), brindando viabilidad financiera al proyecto y asegurando que Santander no quede desprotegido en la inminente llegada del Fenómeno de El Niño."

RESPUESTA:

La Entidad se permite manifestar que no será de recibo la solicitud de incorporar como riesgo específico la "ausencia prolongada de activaciones de vuelo", ni de establecer mecanismos de mitigación asociados al reconocimiento de horas mínimas garantizadas o esquemas de disponibilidad.

Lo anterior, en razón a que el objeto principal del contrato corresponde a la prestación del servicio de transporte aéreo no regular de pasajeros, con una dinámica operativa de ejecución continua y recurrente para el traslado de funcionarios del Departamento de Santander en el desarrollo de sus funciones misionales.

En este sentido, las operaciones especiales relacionadas con atención de emergencias, tales como búsqueda, rescate o extinción de incendios, constituyen un alcance adicional, eventual y condicionado a requerimientos específicos de la Entidad, sin que estas definan la estructura financiera ni la naturaleza del contrato.

Por tanto, no resulta procedente estructurar la matriz de riesgos bajo supuestos propios de contratos de disponibilidad o atención exclusiva de emergencias, ni trasladar a la Entidad riesgos asociados a modelos operativos distintos al objeto contractual definido.

Así mismo, la matriz de riesgos incluida en el proceso contempla de manera adecuada los riesgos previsibles asociados a la ejecución del contrato, en concordancia con su naturaleza jurídica y económica, sin que se evidencie la necesidad de incorporar el riesgo planteado por el observante.

OBSERVANTE: NATIV AIR S.A.S.

OBSERVACION:

"Solicitamos respetuosamente a la entidad permitir la presentación de ofertas económicas por ítems o grupos de ítems, teniendo en cuenta la diversidad de capacidades de carga y tipos de aeronaves requeridas dentro del proceso. Lo anterior permitiría una mayor pluralidad de oferentes, dado que no todas las empresas cuentan con la misma capacidad operativa o flota aérea para cubrir la totalidad de los requerimientos del proceso, pero sí pueden prestar el servicio de manera eficiente y segura en determinados segmentos operacionales. Adicionalmente, permitir la adjudicación por ítems favorecería la participación de más empresas del sector aeronáutico, promoviendo la libre competencia y permitiendo a la entidad obtener mejores condiciones económicas y operativas."

RESPUESTA:

La Entidad se permite manifestar que no es de recibo la solicitud de permitir la presentación de ofertas económicas por ítems o grupos de ítems, ni la adjudicación parcial del objeto contractual.

Lo anterior, en razón a que el presente proceso ha sido estructurado como un servicio integral de transporte aéreo, cuya adecuada ejecución requiere unidad técnica, operativa y administrativa, garantizando una coordinación eficiente y continua en la prestación del servicio.

La fragmentación del objeto contractual en múltiples adjudicatarios podría generar dificultades en la coordinación operativa, incrementando los riesgos de ineficiencia, discontinuidad en la prestación del servicio y afectación en los tiempos de respuesta, lo cual resulta contrario a las necesidades de la Entidad.

Adicionalmente, permitir la adjudicación por ítems podría conllevar la coexistencia de múltiples contratistas para la prestación de un mismo servicio, lo que implicaría mayores cargas administrativas, de supervisión y control para la Entidad, en contravía del principio de economía y de los criterios de eficiencia que deben regir la contratación estatal.

Así mismo, la estructuración actual del proceso no limita la pluralidad de oferentes, en la medida en que los interesados pueden participar de manera individual o mediante figuras asociativas como consorcios o uniones temporales, lo que permite integrar capacidades técnicas, operativas y financieras para atender la totalidad del objeto contractual.

En consecuencia, la Entidad considera que la modalidad de adjudicación integral resulta la más adecuada para garantizar la correcta ejecución del contrato y la satisfacción del interés general, por lo que se mantiene lo establecido en la forma de la oferta económica.

OBSERVACION:

"Respecto al numeral 8.1 del proyecto de pliego de condiciones, solicitamos respetuosamente a la entidad ampliar los criterios de acreditación de estándares de seguridad operacional y gestión de riesgos, permitiendo que los proponentes puedan presentar diferentes certificaciones equivalentes y no limitar el puntaje únicamente a la certificación BARS. En ese sentido, solicitamos expresamente que se considere válida la certificación BARS Nivel Gold y demás certificaciones equivalentes relacionadas con sistemas de gestión de seguridad operacional y control de riesgos. Lo anterior teniendo en cuenta que, como es de conocimiento del sector aeronáutico, la certificación BARS no es una certificación con amplia cobertura dentro de las compañías aéreas del país; por el contrario, son pocas las empresas que cuentan con ella, sin que esto signifique que las demás compañías no operen bajo altos estándares de seguridad y control operacional. Adicionalmente, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil ya exige y supervisa el cumplimiento del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional – SMS (Safety Management System), mecanismo mediante el cual se garantiza la identificación, mitigación y control de riesgos en las operaciones aéreas."

RESPUESTA:

La Entidad se permite manifestar que el proyecto de pliego es claro en señalar que la acreditación de estándares de seguridad operacional y gestión de riesgos no se limita exclusivamente a la certificación BARS, pudiendo los proponentes acreditar este criterio a través de cualquier certificación existente que evidencie la implementación de buenas prácticas en la materia.

En este sentido, certificaciones como BARS en sus distintos niveles, así como otras equivalentes relacionadas con sistemas de gestión de seguridad operacional, son susceptibles de ser valoradas dentro del proceso, siempre que cumplan con el propósito de evidenciar estándares superiores en la gestión de riesgos y seguridad operacional.

Así mismo, es importante precisar que esta condición no constituye un requisito habilitante, por lo que los proponentes podrán presentar oferta sin necesidad de acreditar esta certificación a la que se refiera el punto B.1 del proyecto de pliego.

No obstante, la Entidad ha considerado pertinente otorgar un puntaje adicional a quienes acrediten este tipo de estándares, en la medida en que ello garantiza un nivel superior de seguridad operacional en la prestación del servicio, complementario a los requisitos mínimos exigidos por la autoridad aeronáutica competente, tales como el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).

Por lo anterior, no se configura una restricción a la pluralidad de oferentes, sino un mecanismo de diferenciación técnica que permite valorar positivamente a aquellos proponentes que incorporan estándares adicionales de gestión del riesgo.

En consecuencia, se mantendrá sin cambios lo observado en el pliego de condiciones.

OBSERVACION:

"Solicitamos respetuosamente a la entidad revisar y ajustar el criterio de asignación de puntaje relacionado con la cantidad de aeronaves backup requeridas, teniendo en cuenta que este factor puede generar una desventaja para empresas medianas o pequeñas que, aun contando con la capacidad técnica, operativa y experiencia necesaria para ejecutar el contrato, no disponen de una flota tan amplia como otras compañías del sector. Consideramos que el requisito, en las condiciones actuales, favorece de manera significativa a empresas con mayor capacidad de flota, limitando la pluralidad de oferentes y la participación en igualdad de condiciones. Por lo

anterior, solicitamos evaluar alternativas de ponderación más equilibradas, que permitan garantizar la continuidad operativa del servicio sin afectar los principios de selección objetiva, pluralidad y libre concurrencia."

RESPUESTA:

La Entidad se permite manifestar que la solicitud de modificar el criterio de asignación de puntaje relacionado con la disponibilidad de aeronaves de respaldo (backup), no será de recibo, ya que, como se ha indicado previamente, este factor no constituye un requisito habilitante, sino un criterio de ponderación que permite valorar la capacidad operativa adicional de los proponentes, orientada a garantizar la continuidad, confiabilidad y eficiencia en la prestación del servicio.

Se precisa que no se está exigiendo una flota mínima obligatoria ni la inmovilización de aeronaves, sino que se otorga un mayor puntaje a aquellos proponentes que acrediten una mayor capacidad de respuesta ante eventuales contingencias operativas, lo cual resulta proporcional y acorde con la naturaleza del servicio a contratar.

Así mismo, este criterio responde a la necesidad de mitigar riesgos asociados a la indisponibilidad de aeronaves, retrasos o fallas técnicas, aspectos que pueden impactar directamente el cumplimiento de las funciones misionales de la Entidad.

En relación con la pluralidad de oferentes, se reitera que el proceso permite la participación mediante figuras asociativas como consorcios o uniones temporales, lo cual posibilita que empresas con diferentes niveles de capacidad operativa puedan integrar sus recursos y concurrir en igualdad de condiciones.

En consecuencia, la asignación de puntaje no configura una barrera de acceso, sino un mecanismo legítimo de diferenciación técnica que pondera mayores niveles de capacidad operativa, sin impedir la participación de proponentes que no alcancen el puntaje máximo en este criterio.

OBSERVACION:

"Solicitamos amablemente a la entidad aclarar el alcance del requisito técnico relacionado con la presentación de la resolución expedida por la Aeronáutica Civil, en la cual conste el permiso de operación. Lo anterior, teniendo en cuenta que en el requerimiento técnico se indica que la empresa debe contar con permiso de operación en el servicio aeronáutico de transporte público no regular de pasajeros y en trabajos aéreos especiales diferentes a aviación agrícola. En ese sentido, agradecemos confirmar si para efectos de habilitación es obligatorio que la compañía cuente con ambas modalidades autorizadas dentro de la resolución de operación, o si alternativamente puede acreditar experiencia o ejecución de operaciones similares relacionadas con el objeto contractual y este tipo de operación."

RESPUESTA:

La Entidad se permite manifestar que para efectos de la acreditación del requisito técnico señalado, el proponente podrá presentar la Resolución proferida por el Grupo de Transporte Aéreo y Asuntos Aerocomerciales de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, y/o el documento que posteriormente emite el Grupo de Certificación de Proveedores de Servicios de Aviación adscrito a la Autoridad de los Servicios Aéreos de la UAEAC, esto es, el respectivo Certificado de Operación definitivo.

En este orden de ideas, el acto administrativo o el Certificado de Operación que se adjunte deberá acreditar las modalidades habilitadas conforme a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) 135 y RAC 138, en concordancia con el objeto del presente proceso.

Por lo anterior, no resulta procedente sustituir este requisito mediante la acreditación de experiencia en operaciones similares, toda vez que se trata de una exigencia de carácter habilitante orientada a verificar que el proponente cuenta con la autorización vigente de la autoridad aeronáutica competente para la prestación de los servicios requeridos.

OBSERVACION:

"Solicitamos respetuosamente a la entidad revisar y flexibilizar la exigencia del código UNSPSC 92101903 – "Servicios de helicópteros de salvamento", teniendo en cuenta que no todas las empresas del sector aeronáutico cuentan inscrito este código específico en el RUP, pese a que sí poseen la capacidad técnica, operacional y aeronáutica para ejecutar las actividades requeridas dentro del objeto contractual. Es importante señalar que las actividades relacionadas con transporte aéreo especial, apoyo operativo, atención de emergencias, traslado de personal y operaciones aéreas pueden encontrarse amparadas en otros códigos UNSPSC afines y relacionados con servicios de transporte aéreo y operación de aeronaves."

RESPUESTA:

La Entidad se permite manifestar que la solicitud de flexibilizar la exigencia del código UNSPSC 92101903 – "Servicios de helicópteros de salvamento", no será de recibo.

Lo anterior, en consideración a que dentro del objeto del presente proceso se contempla, de manera eventual, la ejecución de actividades de búsqueda y rescate de personas mediante el uso de helicóptero, lo cual constituye una operación especializada que requiere ser debidamente acreditada.

En este sentido, el código UNSPSC 92101903 es el que describe este tipo de servicio, sin que exista dentro de dicha clasificación otro código que cobije de forma precisa las actividades de rescate aéreo en helicóptero.

Si bien existen otros códigos relacionados con el transporte aéreo o la operación de aeronaves, estos no reflejan de manera directa ni suficiente la capacidad del proponente para desarrollar actividades de salvamento aéreo, que implican condiciones técnicas, operativas y de seguridad particulares.

Por lo tanto, la exigencia de este código responde a la necesidad de verificar que el proponente cuenta con experiencia específica en este tipo de operaciones, garantizando así la idoneidad requerida para la eventual ejecución de dichas actividades.

De esta forma la entidad da la respectiva respuesta a las observaciones y apreciaciones presentadas.

Atentamente.

SANDRA PATRICIA QUIROS MARIN
Secretaria Administrativa

Análisis de Precio y Estudio del Sector: Jaime Palacios Parra– CPS - Oficina Contratación
Aspectos Técnicos: Briam Ferney Parra - Director Administrativo de Recursos Físicos
Juan Carlos Quintero Gómez– CPS
Proyectó Aspectos Jurídicos: Brayan Javier González Redondo- Abg. Oficina de Contratación
Revisó aspectos jurídicos: Silvia Patricia Wallis Zarrazola – Profesional Universitario