

	ALCALDÍA DE SAN GIL ESTUDIOS PREVIOS	F:03.AP.GC
		VERSIÓN: 0.2
		FECHA: 19.12.24
		Página: 1 de 55

MUNICIPIO DE SAN GIL, SANTANDER

ALCALDÍA MUNICIPAL

LICITACIÓN PÚBLICA No. LP – 003 de 2026

ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS

OBJETO

CONTRATAR POR EL SISTEMA DE CONCESIÓN LA OPERACIÓN DEL AEROPUERTO LOS POZOS DE SAN GIL - SANTANDER, ASI COMO REPARACIONES LOCATIVAS REQUERIDAS PARA UNA OPERACIÓN ADECUADA, DE EQUIPOS DE DETECCIÓN DE METALES, LA ADQUISICIÓN DE BANDAS DE CARGUE Y DESCARGUE DE EQUIPAJE DEL AEROPUERTO LOS POZOS Y EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE HANGAR DE 350 M2

SAN GIL- SANTANDER, JULIO DE 2026

 Alcaldía de SAN GIL	ALCALDÍA DE SAN GIL ESTUDIOS PREVIOS	F:03.AP.GC
		VERSIÓN: 0.2
		FECHA: 19.12.24
		Página: 2 de 55

ESTUDIOS Y DOCUMENTOS PREVIOS

INTRODUCCIÓN

Con el objeto de dar cumplimiento a lo ordenado por los numerales 7 y 12 del artículo 25 de la ley 80 de 1993 y al artículo 2.2.1.1.2.1.1 del decreto 1082 del 2015; se realiza el presente análisis de la conveniencia y oportunidad para realizar la contratación cuyo objeto es: **"CONTRATAR POR EL SISTEMA DE CONCESIÓN LA OPERACIÓN DEL AEROPUERTO LOS POZOS DE SAN GIL - SANTANDER, ASI COMO REPARACIONES LOCATIVAS REQUERIDAS PARA UNA OPERACIÓN ADECUADA, DE EQUIPOS DE DETECCIÓN DE METALES, LA ADQUISICIÓN DE BANDAS DE CARGUE Y DESCARGUE DE EQUIPAJE DEL AEROPUERTO LOS POZOS Y EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE HANGAR DE 350 M2"**.

El numeral 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 87 de la ley 1474 de 2011 establece que con la debida antelación a la apertura del procedimiento de selección o de la firma del contrato, según el caso, deberán elaborarse los estudios, diseños y proyectos requeridos y los pliegos de condiciones. Así mismo el numeral 7 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993 señala que la conveniencia o inconveniencia del objeto a contratar y las autorizaciones y aprobaciones para ello, se analizarán o impartirán con antelación al inicio del proceso de selección del contratista o al de la firma del contrato, según el caso.

En desarrollo de las disposiciones legales contempladas en los numerales 7 y 12 del artículo 25 de la Ley 80 de 1993, Ley 1150 de 2007, artículo 2.2.1.1.2.1.1., del Decreto 1082 de 2015 y demás normas que las reglamenten y/o modifiquen, se estructura el presente documento que se denominará estudios y documentos previos, y que harán parte de los documentos definitivos que servirán de soporte para la contratación cuyo objeto es: **"CONTRATAR POR EL SISTEMA DE CONCESIÓN LA OPERACIÓN DEL AEROPUERTO LOS POZOS DE SAN GIL - SANTANDER, ASI COMO REPARACIONES LOCATIVAS REQUERIDAS PARA UNA OPERACIÓN ADECUADA, DE EQUIPOS DE DETECCIÓN DE METALES, LA ADQUISICIÓN DE BANDAS DE CARGUE Y DESCARGUE DE EQUIPAJE DEL AEROPUERTO LOS POZOS Y EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE HANGAR DE 350 M2"**.

Los estudios previos son la consecuencia de la aplicación directa de la obligación de planificar todos los procesos propios de la gestión pública, ya que, una vez establecida una necesidad concreta que se deba solventar a la comunidad, la entidad deberá entrar a proyectar la forma como se deba llevar a cabo, de tal modo que se consultarán los precios reales del objeto u objetos a contratar, en el mercado aplicando variables como la cantidad, la calidad y especialidad, el momento y el lugar, entre otras cosas; con el fin de que la entidad pague el precio justo con base en un marco de referencia que se ejecute de manera objetiva, facilitando la evaluación de las propuestas en concordancia con el artículo 28 de la ley 80 de 1993, respecto de las reglas contractuales.

LEY 80 DE 1993

"Artículo 28°.De la Interpretación de las Reglas Contractuales. En la interpretación de las normas sobre contratos estatales, relativas a procedimientos de selección y escogencia de contratistas y en la de la cláusula y estipulaciones de los contratos, se tendrá en consideración los fines y los principios de

que trata esta ley, los mandatos de la buena fe y la igualdad y equilibrio entre prestaciones y derechos que caracteriza a los contratos conmutativos."

DECRETO 1082 DE 2015

“ARTÍCULO 2.2.1.1.2.1.1. Estudios y documentos previos. Los estudios y documentos previos son el soporte para elaborar el proyecto de pliegos, los pliegos de condiciones y el contrato. Estos deben permanecer a disposición del público durante el desarrollo del Proceso de Contratación y contener los siguientes elementos, además de los indicados para cada modalidad de selección:

1. La descripción de la necesidad que la Entidad Estatal pretende satisfacer con el Proceso de Contratación.
2. El objeto a contratar, con sus especificaciones, las autorizaciones, permisos y licencias requeridos para su ejecución, y cuando el contrato incluye diseño y construcción, los documentos técnicos para el desarrollo del proyecto.
3. La modalidad de selección del contratista y su justificación, incluyendo los fundamentos jurídicos.
4. El valor estimado del contrato y la justificación del mismo. Cuando el valor del contrato esté determinado por precios unitarios, la Entidad Estatal debe incluir la forma como los calculó y soportar sus cálculos presupuestales en la estimación de aquellos. Si el contrato es de concesión, la Entidad Estatal no debe publicar el modelo financiero utilizado en su estructuración.
5. Los criterios para seleccionar la oferta más favorable.
6. El análisis de Riesgo y la forma de mitigarlo.
7. Las garantías que la Entidad Estatal contempla exigir en el proceso de contratación.
8. La indicación de sí el proceso de contratación está cobijado por un acuerdo comercial. El presente artículo no es aplicable a la contratación por mínima cuantía".

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE LA ENTIDAD ESTATAL PRETENDE SATISFACER CON EL PROCESO DE CONTRATACIÓN.

NECESIDAD PÚBLICA QUE SE PRETENDE SATISFACER

La Constitución Política de Colombia establece que son fines esenciales del Estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general, garantizar la efectividad de los derechos y asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. En desarrollo de estos fines, las autoridades públicas deben adoptar las medidas necesarias para garantizar la adecuada prestación de los servicios a su cargo, impulsar el desarrollo económico y social de sus territorios y administrar eficientemente los recursos públicos.

En concordancia con lo anterior, el artículo 209 de la Constitución Política dispone que la función administrativa se encuentra al servicio de los intereses generales y debe desarrollarse con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad. Estos principios orientan la gestión pública y obligan a las entidades estatales a adoptar mecanismos que permitan una administración eficiente de los bienes, recursos e infraestructura pública bajo su responsabilidad.

 Alcaldía de SAN GIL	ALCALDÍA DE SAN GIL ESTUDIOS PREVIOS	F:03.AP.GC
		VERSIÓN: 0.2
		FECHA: 19.12.24
		Página: 4 de 55

Por su parte, los artículos 311 y 315 de la Constitución Política asignan a los municipios la responsabilidad de promover el desarrollo de su territorio, construir las obras que demande el progreso local, prestar los servicios públicos que determine la ley y dirigir la acción administrativa para asegurar el cumplimiento de las funciones y competencias a su cargo. De igual forma, el artículo 366 superior establece que el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población constituyen finalidades sociales del Estado, orientando la actuación de las entidades públicas hacia la satisfacción de las necesidades colectivas y el fortalecimiento de las condiciones para el desarrollo económico y social.

A su vez, el artículo 366 de la Constitución establece que el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población constituyen finalidades sociales del Estado, razón por la cual la actividad administrativa debe orientarse hacia la ejecución de proyectos que favorezcan el crecimiento económico, la generación de empleo, el fortalecimiento institucional y el incremento de la competitividad de los territorios.

Para materializar dichos mandatos constitucionales, el artículo 339 de la Carta Política dispone que las entidades territoriales deben elaborar y adoptar planes de desarrollo orientados a garantizar el uso eficiente de los recursos públicos y la ejecución de programas y proyectos estratégicos que contribuyan al crecimiento y bienestar de sus comunidades.

En cumplimiento del precepto constitucional mencionado, la Administración Municipal de San Gil elaboró y aprobó el Plan de Desarrollo Municipal 2024–2027, denominado **“POR UN SAN GIL PRÓSPERO, SUSTENTABLE E INCLUYENTE”**, el cual se estructura en torno a varios pilares estratégicos, entre ellos el **Pilar 2: Por un ambiente sano y sustentable**. En este contexto, el sector **transporte** desempeña un papel fundamental a través del programa de **Infraestructura y servicio de transporte aéreo**.

En desarrollo de estos postulados constitucionales y de planificación, la contratación estatal constituye el principal instrumento mediante el cual las entidades públicas satisfacen las necesidades colectivas cuya atención les ha sido encomendada. En tal sentido, el artículo 3 de la Ley 80 de 1993 establece que los contratos estatales tienen como finalidad el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con las entidades en la consecución de dichos fines.

Por su parte, el Decreto 1082 de 2015 dispone que toda contratación estatal debe estar precedida de los estudios y documentos previos necesarios para identificar la necesidad que se pretende satisfacer, justificar la conveniencia del proceso contractual, evaluar las diferentes alternativas disponibles y determinar que el mecanismo de selección escogido constituye la opción más eficiente para atender el interés público comprometido.

Bajo este marco constitucional, legal y reglamentario, el Municipio de San Gil adelantó los estudios técnicos, financieros, jurídicos y de estructuración necesarios para evaluar la situación actual del Aeropuerto Los Pozos y determinar el mecanismo más adecuado para garantizar su administración, operación, mantenimiento, modernización, fortalecimiento institucional y aprovechamiento económico, concluyendo que la celebración de un contrato de concesión constituye la alternativa que mejor responde a las necesidades públicas identificadas, al interés general y a los principios que orientan la función administrativa.

La presente justificación desarrolla las razones técnicas, económicas, financieras y jurídicas que sustentan dicha decisión, demostrando que la vinculación de un operador especializado permitirá asegurar la sostenibilidad del proyecto aeroportuario, optimizar el aprovechamiento del patrimonio público, promover nuevas inversiones, fortalecer la conectividad regional y contribuir al desarrollo económico y social del Municipio de San Gil y de su área de influencia.

DIAGNÓSTICO TÉCNICO, OPERATIVO Y FINANCIERO DEL AEROPUERTO LOS POZOS

El Municipio de San Gil es reconocido a nivel nacional como uno de los principales destinos turísticos del departamento de Santander y del país, consolidándose durante las últimas décadas como un importante centro para el desarrollo del turismo de naturaleza, deportes de aventura, actividades recreativas y prestación de servicios especializados. Su ubicación geográfica privilegiada, la dinámica empresarial de la provincia Guanentina y su condición de centro subregional convierten al municipio en un nodo estratégico para la integración económica, comercial y turística del sur del departamento de Santander.

Dentro de esta dinámica territorial, la infraestructura aeroportuaria representa un activo público de especial importancia para el fortalecimiento de la conectividad regional, la movilidad de personas, el desarrollo empresarial, la atención de operaciones institucionales, la promoción del turismo, la atracción de inversión y el mejoramiento de la competitividad del territorio. En consecuencia, el adecuado funcionamiento del Aeropuerto Los Pozos trasciende el interés meramente local y constituye un elemento estratégico para el desarrollo económico y social de una amplia zona de influencia regional.

El aeropuerto cuenta con algunas condiciones físicas y operacionales que permiten atender operaciones de aviación regional y prestar servicios de transporte aéreo dentro de las condiciones técnicas autorizadas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Su ubicación geográfica y su cercanía con importantes corredores turísticos y económicos del departamento de Santander le otorgan ventajas competitivas para convertirse en un instrumento de integración regional y de fortalecimiento del desarrollo económico del municipio.

El transporte aéreo constituye un servicio público esencial cuya adecuada prestación contribuye de manera directa al desarrollo económico, a la integración territorial y al fortalecimiento de la competitividad de las regiones. En este sentido, la infraestructura aeroportuaria no solamente facilita el transporte de pasajeros y mercancías, sino que además genera condiciones favorables para la instalación de nuevas actividades productivas, incrementa la competitividad empresarial, fortalece el sector turístico y amplía las oportunidades de inversión pública y privada.

Un análisis técnico adelantado evidenció que el adecuado aprovechamiento de dichas condiciones exige la realización permanente de actividades de mantenimiento preventivo y correctivo, conservación de la infraestructura existente, reposición de equipos, actualización tecnológica, fortalecimiento de las condiciones de seguridad operacional y ejecución de nuevas inversiones que permitan incrementar progresivamente los niveles de servicio y la competitividad del aeropuerto.

De igual manera, la operación aeroportuaria demanda la implementación de procesos administrativos especializados, el cumplimiento permanente de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia, la coordinación con las autoridades competentes, la atención de auditorías e inspecciones técnicas, la administración de contratos de soporte operativo y la adopción continua de medidas destinadas a preservar las condiciones de seguridad exigidas para este tipo de infraestructura.

No obstante la importancia estratégica del Aeropuerto Los Pozos, la infraestructura actualmente presenta importantes limitaciones operativas, financieras y administrativas que restringen su capacidad para atender las necesidades presentes y futuras del municipio y de la región. La operación del aeropuerto exige la ejecución permanente de actividades de administración, mantenimiento, conservación, actualización tecnológica, cumplimiento de exigencias regulatorias, fortalecimiento de la seguridad operacional y desarrollo de nuevas capacidades comerciales que permitan garantizar su sostenibilidad en el mediano y largo plazo.

Los estudios técnicos desarrollados para la estructuración del presente proyecto evidenciaron que la infraestructura requiere inversiones orientadas al mejoramiento de sus condiciones físicas, la modernización de sus instalaciones, la incorporación de equipamiento especializado, la adecuación de espacios destinados a la prestación de servicios aeroportuarios y el fortalecimiento de la capacidad operativa del aeropuerto, con el propósito de atender las exigencias técnicas establecidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y responder adecuadamente al crecimiento esperado de la demanda.

Tales inversiones se detallan así:

COMPONENTE DE INVERSIÓN	VALOR COP 2026	HORIZONTE
Reparaciones locativas y adecuaciones menores del terminal	\$ 112.000.000	Año 1
Equipos de detección de metales y rayos X	\$ 224.000.000	Año 1
Bandas de cargue y descargue de equipaje	\$ 392.000.000	Año 1
Diseño y construcción de hangar comercial (350 m²)	\$ 3.920.000.000	Años 1-2
Dotación tecnológica y sistemas de gestión	\$ 168.000.000	Año 1
Capital de trabajo inicial	\$ 57.000.000	Año 0
INVERSIÓN INICIAL TOTAL	\$ 4.873.000.000	Distribuido

Así pues, el municipio, se encuentra ante la necesidad de modernizar y gestionar de manera eficiente el aeródromo Los Pozos, una infraestructura estratégica que, a pesar de su ubicación privilegiada y su potencial para dinamizar el desarrollo económico y social de la región, actualmente enfrenta limitaciones significativas en su operación y estado técnico. Esta necesidad no es solo un desafío local, sino una oportunidad para alinearse con los objetivos nacionales de modernización de la infraestructura de transporte, establecidos en la legislación colombiana y en los planes de desarrollo territorial.

A estas necesidades de carácter técnico se suma una problemática de naturaleza financiera que limita significativamente la capacidad del Municipio para garantizar la sostenibilidad de la operación aeroportuaria. Según el estudio de referencia, el déficit operativo y financiero del aeródromo es otro aspecto crítico que justifica la necesidad de este proyecto. La operación actual genera un déficit anual significativo superior a los DOSCIENTOS VEINTE MILLONES DE PESOS (\$220.000.000), lo que ha impedido realizar inversiones sostenidas en el mantenimiento y modernización de la infraestructura. Este monto de déficit debe ser cubierto íntegramente con recursos propios del Municipio y se traduce en menor inversión social en salud, educación e infraestructura para los habitantes de San Gil. Si esta situación se prolonga durante el horizonte 2026-2045 sin transformación estructural, el déficit acumulado en términos constantes

ascendería a aproximadamente \$6.180 millones de pesos, equivalente al costo de varias obras municipales de impacto social.

Esta circunstancia representa una presión creciente sobre las finanzas municipales, toda vez que los recursos destinados al sostenimiento del aeropuerto dejan de invertirse en otros programas y proyectos prioritarios relacionados con la satisfacción de necesidades básicas de la población, tales como infraestructura vial, educación, salud, agua potable, saneamiento básico y demás inversiones sociales cuya financiación depende igualmente del presupuesto municipal.

De mantenerse el actual esquema de administración directa durante el horizonte de evaluación del proyecto, el déficit operacional acumulado alcanzaría valores que comprometerían de manera significativa la capacidad financiera del Municipio, limitando no solamente la ejecución de nuevas inversiones sobre la infraestructura aeroportuaria, sino también la disponibilidad de recursos para atender otras competencias constitucionales y legales a cargo de la entidad territorial.

La problemática identificada no se limita exclusivamente al componente financiero. La operación de una infraestructura aeroportuaria exige capacidades técnicas, administrativas y comerciales altamente especializadas, así como la disponibilidad permanente de personal calificado, mecanismos eficientes de mantenimiento, procesos de actualización tecnológica y estrategias de aprovechamiento económico que permitan incrementar la utilización del aeropuerto y diversificar sus fuentes de ingresos.

Estas exigencias superan las capacidades institucionales ordinarias de una administración municipal, cuyo objeto principal consiste en ejercer funciones de dirección política, planeación territorial, prestación de servicios públicos locales y administración general del municipio, mas no en desarrollar de manera directa actividades especializadas propias de la gestión aeroportuaria.

La administración directa del aeropuerto por parte del Municipio presenta limitaciones estructurales derivadas de las restricciones presupuestales, técnicas y operativas propias de una entidad territorial cuyo objeto principal no corresponde a la gestión especializada de infraestructura aeroportuaria. La operación aeroportuaria exige capacidades técnicas permanentes, inversiones continuas en mantenimiento y modernización, cumplimiento de exigentes estándares regulatorios definidos por la Autoridad Aeronáutica y una gestión comercial especializada que permita maximizar el potencial económico del activo.

Adicionalmente, el potencial económico del Aeropuerto Los Pozos aún no ha sido plenamente desarrollado. La infraestructura ofrece oportunidades para fortalecer la conectividad aérea regional, atraer nuevos operadores, incrementar el flujo de pasajeros, desarrollar actividades complementarias asociadas a la explotación comercial del aeropuerto, promover nuevos servicios aeronáuticos y consolidar un modelo de operación sostenible que contribuya al crecimiento económico del municipio. Sin embargo, la materialización de dicho potencial requiere inversiones, conocimientos especializados y capacidades de gestión que exceden las posibilidades actuales de la administración municipal.

Adicionalmente, la estructuración del proyecto permitió identificar que el desarrollo futuro del aeropuerto depende de la implementación de estrategias comerciales orientadas al aprovechamiento integral de los diferentes activos e infraestructuras disponibles, la incorporación de nuevos servicios aeronáuticos y complementarios, la atracción de operadores, el fortalecimiento de la demanda y la generación de ingresos derivados de la explotación económica del aeropuerto. La ejecución de estas actividades exige conocimientos especializados, capacidad empresarial y experiencia en la gestión de infraestructura

aeroportuaria, competencias que no hacen parte de las funciones ordinarias de una administración municipal.

Desde la perspectiva de la gestión pública, mantener el modelo actual implicaría que el Municipio continuara asumiendo de manera directa los riesgos operacionales, financieros, comerciales, regulatorios y de mantenimiento propios de la explotación aeroportuaria, además de destinar recursos fiscales crecientes para atender obligaciones que podrían ser eficientemente administradas por un operador especializado bajo un esquema contractual que garantice una adecuada distribución de riesgos y responsabilidades.

En consecuencia, el diagnóstico integral adelantado durante la estructuración del proyecto permitió concluir que las necesidades identificadas no pueden solucionarse mediante intervenciones aisladas o inversiones ocasionales, sino a través de la implementación de un modelo de gestión de largo plazo que articule inversión privada, administración especializada, fortalecimiento institucional, eficiencia operacional y sostenibilidad financiera, asegurando la adecuada conservación de la infraestructura y su aprovechamiento económico conforme a los objetivos de desarrollo del Municipio de San Gil.

Las conclusiones obtenidas durante esta etapa de diagnóstico constituyen el fundamento técnico que justifica la evaluación de diferentes alternativas de gestión para la infraestructura aeroportuaria, con el propósito de seleccionar aquella que ofrezca las mejores condiciones para satisfacer el interés público, garantizar la continuidad del servicio y asegurar la sostenibilidad del proyecto en el mediano y largo plazo, análisis que se desarrolla en el capítulo siguiente.

EVALUACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS PARA LA GESTIÓN DEL AEROPUERTO LOS POZOS

Los análisis técnicos, financieros y jurídicos adelantados por el Municipio permitieron evaluar diferentes alternativas de gestión para la infraestructura aeroportuaria, incluyendo la operación directa por parte de la entidad territorial. Como resultado de dicha evaluación se determinó que la concesión constituye la alternativa más eficiente, sostenible y conveniente, en la medida en que permite incorporar inversión privada, transferir riesgos operacionales y financieros, garantizar una administración especializada y asegurar la sostenibilidad del proyecto sin comprometer de manera significativa la capacidad presupuestal del Municipio.

Como parte del proceso de estructuración del proyecto, el Municipio de San Gil evaluó las diferentes alternativas jurídicas, técnicas, administrativas y financieras disponibles para garantizar la adecuada administración, operación, mantenimiento, modernización y aprovechamiento económico del Aeropuerto Los Pozos, con el propósito de identificar el mecanismo que ofreciera las mejores condiciones para satisfacer las necesidades públicas previamente identificadas y asegurar la sostenibilidad del proyecto durante el horizonte de ejecución previsto.

La evaluación de alternativas constituyó un componente esencial de los estudios previos, en la medida en que permitió comparar los distintos esquemas de gestión desde la perspectiva de su capacidad para atender las necesidades de inversión, garantizar la continuidad del servicio, distribuir adecuadamente los riesgos, optimizar el uso de los recursos públicos y promover el desarrollo integral de la infraestructura aeroportuaria.

Dentro de dicho análisis fueron consideradas, entre otras, la continuidad de la administración directa por parte del Municipio, la contratación independiente de actividades específicas de operación o mantenimiento, la celebración de contratos de prestación de servicios especializados y la implementación de un esquema integral de concesión que incorporara la administración, operación, mantenimiento, modernización y explotación económica del aeropuerto bajo un único modelo de gestión.

1. Administración directa por parte del Municipio

La primera alternativa evaluada consistió en mantener el modelo de administración directa actualmente ejercido por el Municipio de San Gil.

Si bien este esquema permite conservar el control inmediato sobre la totalidad de las decisiones administrativas y operativas relacionadas con la infraestructura aeroportuaria, los estudios de estructuración evidenciaron importantes limitaciones para garantizar su sostenibilidad en el mediano y largo plazo.

En primer lugar, la operación directa exige que el Municipio continúe destinando recursos propios para cubrir el déficit operacional generado por el aeropuerto, situación que reduce la disponibilidad presupuestal para atender otras inversiones prioritarias en beneficio de la comunidad.

En segundo lugar, la administración municipal debería asumir directamente la totalidad de los riesgos inherentes a la operación aeroportuaria, incluyendo riesgos operacionales, financieros, regulatorios, comerciales, tecnológicos y de mantenimiento, así como las eventuales contingencias derivadas de la evolución del mercado aeronáutico y de las exigencias impuestas por la Autoridad Aeronáutica.

Adicionalmente, este modelo obliga al Municipio a ejecutar de manera permanente las inversiones requeridas para conservar y modernizar la infraestructura, adquirir equipos especializados, atender reposiciones, actualizar sistemas operacionales y mantener el cumplimiento de las condiciones técnicas exigidas para la operación del aeropuerto, generando una presión creciente sobre las finanzas públicas.

Finalmente, se evidenció que la administración directa limita la posibilidad de incorporar capacidades empresariales especializadas para el desarrollo comercial del aeropuerto, restringiendo las oportunidades de diversificación de ingresos y de aprovechamiento integral del potencial económico de la infraestructura.

Por estas razones, los estudios concluyeron que la continuidad del esquema de administración directa no constituye la alternativa más eficiente para garantizar el desarrollo integral del Aeropuerto Los Pozos.

2. Contratación independiente de servicios de operación o mantenimiento

Una segunda alternativa consistió en analizar la posibilidad de contratar de manera separada algunos servicios específicos relacionados con la operación aeroportuaria, tales como mantenimiento, vigilancia, aseo, apoyo administrativo u otras actividades especializadas.

No obstante, esta modalidad únicamente permite delegar determinadas obligaciones puntuales, manteniendo en cabeza del Municipio la dirección integral de la operación, la coordinación de múltiples contratistas, la administración financiera del aeropuerto, la programación de inversiones, la gestión

comercial, la atención de las exigencias regulatorias y la asunción de la mayor parte de los riesgos asociados al proyecto.

Los estudios determinaron que este esquema no resuelve el problema estructural de sostenibilidad identificado, pues continúa dependiendo de recursos públicos para financiar las inversiones requeridas y no incorpora incentivos suficientes para aumentar la eficiencia operativa ni el aprovechamiento económico del aeropuerto.

3. Esquema integral de concesión

Finalmente, fue evaluada la implementación de un contrato de concesión mediante el cual un operador especializado asumiera, por su cuenta y riesgo, la administración, operación, mantenimiento, conservación, modernización, fortalecimiento y explotación económica del Aeropuerto Los Pozos, bajo la supervisión permanente del Municipio.

Los análisis técnicos, financieros, jurídicos y de riesgos permitieron establecer que este esquema ofrece ventajas significativas frente a las demás alternativas evaluadas.

En primer lugar, permite incorporar inversión privada para financiar las obras, reposiciones, adecuaciones y demás actuaciones necesarias para fortalecer la infraestructura aeroportuaria, reduciendo de manera considerable la presión sobre el presupuesto municipal.

En segundo término, traslada al concesionario una parte importante de los riesgos inherentes al proyecto, particularmente aquellos relacionados con la operación, mantenimiento, conservación, comportamiento de la demanda, explotación económica y eficiencia administrativa, manteniendo el Municipio las funciones de dirección, regulación, supervisión y control propias de su condición de propietario de la infraestructura.

Igualmente, la concesión incorpora un modelo de gestión empresarial especializada que facilita la optimización de los procesos operativos, la implementación de buenas prácticas de administración aeroportuaria, la diversificación de las fuentes de ingreso, el desarrollo de nuevas oportunidades de negocio y la generación de incentivos permanentes para incrementar la eficiencia del proyecto.

Desde la perspectiva financiera, la estructuración demostró que la concesión constituye el mecanismo que mejor equilibra la necesidad de ejecutar inversiones significativas, garantizar la sostenibilidad operacional, preservar el equilibrio económico del contrato y asegurar una retribución adecuada para el Municipio mediante el pago del canon concesional, sin comprometer la estabilidad fiscal de la entidad territorial.

Así mismo, la concesión constituye una alternativa idónea para reducir las presiones presupuestales que actualmente recaen sobre el Municipio, optimizar el aprovechamiento económico de los activos aeroportuarios, incrementar los ingresos derivados de su explotación y garantizar una administración eficiente de los recursos públicos, conforme a los principios de sostenibilidad fiscal y responsabilidad financiera.

En consecuencia, la evaluación comparativa de las diferentes alternativas permitió concluir que el contrato de concesión representa la opción más eficiente, sostenible y conveniente para satisfacer la necesidad pública identificada, toda vez que integra en un único esquema contractual la inversión, la administración especializada, la operación técnica, la explotación económica y la adecuada distribución de riesgos,

	ALCALDÍA DE SAN GIL ESTUDIOS PREVIOS	F:03.AP.GC
		VERSIÓN: 0.2
		FECHA: 19.12.24
		Página: 11 de 55

garantizando simultáneamente la protección del patrimonio público y el cumplimiento de los fines perseguidos por la Administración Municipal.

La implementación de este esquema permitirá vincular un operador especializado con la capacidad técnica, administrativa y financiera requerida para asumir, bajo su cuenta y riesgo, la gestión integral del aeropuerto, promoviendo la ejecución de inversiones, la optimización de los servicios aeroportuarios, el cumplimiento de los estándares exigidos por la Autoridad Aeronáutica y la adecuada explotación económica del activo.

JUSTIFICACIÓN DE LA MODALIDAD CONTRACTUAL Y VENTAJAS DE LA UTILIZACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

La selección de la modalidad contractual constituye una decisión que debe obedecer a criterios de necesidad, eficiencia, economía, especialidad y adecuada asignación de riesgos, de manera que el negocio jurídico escogido permita satisfacer plenamente el interés público comprometido y garantice el cumplimiento de los fines estatales previstos en la Constitución y en la ley.

En ese sentido, el artículo 32 numeral 4 de la Ley 80 de 1993 define el contrato de concesión como aquel mediante el cual una entidad estatal encomienda a un concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión total o parcial de un servicio público o la construcción, explotación, conservación, mantenimiento o administración de bienes destinados al servicio o uso público, por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, participación en la explotación del bien o cualquier otra modalidad de retribución legalmente autorizada.

La naturaleza del proyecto objeto del presente proceso contractual se ajusta plenamente a los elementos característicos de esta modalidad contractual, toda vez que comprende la entrega de una infraestructura pública para que un operador especializado asuma integralmente su administración, operación, mantenimiento, conservación, modernización y explotación económica, ejecutando las inversiones requeridas para garantizar la adecuada prestación del servicio aeroportuario y el fortalecimiento de la infraestructura durante el plazo contractual.

A diferencia de otras modalidades de contratación previstas en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, el contrato de concesión permite integrar en un solo vínculo jurídico la ejecución de inversiones, la administración especializada, la operación permanente de la infraestructura, el mantenimiento preventivo y correctivo, la reposición de activos, el aprovechamiento económico del aeropuerto y la adecuada distribución de los riesgos inherentes al proyecto, circunstancias que responden de manera directa a las necesidades identificadas durante la estructuración.

En efecto, la celebración de un contrato de obra pública únicamente permitiría ejecutar determinadas intervenciones físicas sobre la infraestructura aeroportuaria, sin resolver las necesidades permanentes de administración, operación, mantenimiento y explotación económica del aeropuerto.

Por su parte, un contrato de prestación de servicios tendría como finalidad la ejecución de actividades específicas de apoyo a la gestión, sin trasladar al contratista la responsabilidad integral sobre la operación

del aeropuerto, la ejecución de inversiones, la administración de los riesgos del proyecto ni el desarrollo de estrategias comerciales que permitan garantizar la sostenibilidad financiera de la infraestructura.

De igual manera, la contratación independiente de actividades de mantenimiento, vigilancia, aseo o administración implicaría la coexistencia de múltiples relaciones contractuales, incrementando las cargas de coordinación para el Municipio, fragmentando las responsabilidades sobre la gestión aeroportuaria y dificultando la adecuada asignación de riesgos, sin solucionar las causas estructurales que actualmente afectan la sostenibilidad del proyecto.

Por el contrario, el contrato de concesión permite concentrar en un único operador especializado la responsabilidad integral por la gestión del aeropuerto, generando incentivos permanentes para incrementar la eficiencia operacional, optimizar el aprovechamiento económico de la infraestructura, ejecutar oportunamente las inversiones previstas y garantizar el adecuado mantenimiento de los bienes afectos a la concesión durante toda la vigencia contractual.

Desde la perspectiva financiera, esta modalidad contractual facilita la incorporación de recursos privados destinados a financiar las inversiones requeridas para la modernización del aeropuerto, evitando que dichas cargas recaigan exclusivamente sobre el presupuesto municipal y permitiendo que la recuperación de las inversiones se produzca mediante la explotación económica del proyecto, conforme a las condiciones previstas en el contrato y en los estudios de estructuración.

Igualmente, el esquema concesional favorece una distribución eficiente de riesgos entre las partes, asignando al concesionario aquellos riesgos que, por su naturaleza, capacidad técnica y experiencia empresarial, se encuentra en mejores condiciones de administrar, tales como los riesgos operacionales, comerciales, de mantenimiento, de eficiencia administrativa y de comportamiento de la demanda, mientras que el Municipio conserva las funciones propias de dirección, regulación, supervisión, control y protección del interés público.

Debe resaltarse, además, que el Aeropuerto Los Pozos constituye un bien de uso público destinado a la prestación de un servicio público de transporte, cuya administración exige el cumplimiento permanente de exigentes estándares técnicos, operacionales y regulatorios establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. En consecuencia, resulta jurídicamente procedente y técnicamente conveniente acudir a un esquema concesional que permita vincular un operador con la capacidad necesaria para garantizar el cumplimiento de dichas obligaciones bajo la supervisión permanente de la entidad concedente.

La escogencia del contrato de concesión también resulta coherente con los principios que orientan la contratación estatal. En efecto, desde la perspectiva del principio de economía, este mecanismo permite optimizar la utilización de los recursos públicos mediante la incorporación de capital privado y la reducción de las cargas fiscales asociadas a la operación directa del aeropuerto. Desde el principio de eficiencia, facilita la prestación especializada del servicio y promueve el aprovechamiento integral de la infraestructura. En cuanto al principio de responsabilidad, establece una asignación clara de obligaciones y riesgos, fortaleciendo la ejecución contractual y los mecanismos de control. Finalmente, desde la óptica del principio de planeación, la modalidad seleccionada corresponde a la alternativa que obtuvo los mejores resultados dentro del proceso de estructuración técnica, financiera y jurídica adelantado para el proyecto.

En consecuencia, el Municipio de San Gil concluye que el contrato de concesión constituye la modalidad contractual que mejor responde a las necesidades públicas identificadas, por cuanto permite articular en un único esquema jurídico la inversión, la administración, la operación, el mantenimiento, la modernización y la explotación económica del Aeropuerto Los Pozos, garantizando la adecuada prestación del servicio público aeroportuario, la protección del patrimonio público, la sostenibilidad financiera del proyecto y el cumplimiento de los fines estatales que motivan la presente contratación.

CONCLUSIÓN DE LA NECESIDAD DE CONTRATACIÓN

Del análisis jurídico, técnico, financiero, administrativo y de conveniencia desarrollado en el presente estudio previo se concluye que el Municipio de San Gil enfrenta una necesidad pública real, actual y objetivamente demostrada consistente en garantizar la adecuada administración, operación, mantenimiento, modernización y aprovechamiento económico del Aeropuerto Los Pozos, infraestructura pública de carácter estratégico para la conectividad regional, el fortalecimiento del turismo, la competitividad territorial y el desarrollo económico del municipio y de su área de influencia.

Los estudios de estructuración adelantados evidenciaron que la administración directa del aeropuerto no constituye la alternativa más eficiente para atender las exigencias técnicas, operativas, regulatorias y financieras que demanda una infraestructura aeroportuaria. Las limitaciones presupuestales del Municipio, la necesidad de ejecutar inversiones significativas, el déficit operacional existente, la obligación permanente de cumplir los estándares establecidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la conveniencia de incorporar capacidades especializadas de gestión hacen indispensable acudir a un esquema de vinculación del sector privado que permita garantizar la sostenibilidad integral del proyecto.

En ese contexto, el contrato de concesión representa el mecanismo jurídico idóneo para satisfacer la necesidad pública identificada, por cuanto permite trasladar al concesionario, bajo su cuenta y riesgo, la administración integral del aeropuerto, la ejecución de las inversiones requeridas, el mantenimiento de la infraestructura, la operación especializada de los servicios aeroportuarios y la explotación económica del activo, preservando en todo momento la titularidad pública del bien y las funciones de dirección, regulación, inspección, vigilancia y control que corresponden al Municipio.

La ejecución del proyecto permitirá reducir el déficit operativo que actualmente asume la administración municipal, optimizar el aprovechamiento económico del aeropuerto, fortalecer la sostenibilidad financiera del proyecto y liberar recursos públicos que podrán destinarse a la financiación de otras necesidades prioritarias de inversión social en beneficio de la comunidad.

Asimismo, la modernización y fortalecimiento del Aeropuerto Los Pozos contribuirán directamente al cumplimiento de los objetivos previstos en el Plan de Desarrollo Municipal, favoreciendo la conectividad regional, el fortalecimiento del turismo, la atracción de inversión, el crecimiento de las actividades empresariales, la generación de empleo y el incremento de la competitividad del Municipio de San Gil y de la provincia Guanentina. En este sentido, la infraestructura aeroportuaria trasciende el ámbito estrictamente municipal y se consolida como un activo estratégico para el desarrollo económico y social del departamento de Santander y de su área de influencia.

La estructuración contractual propuesta permite igualmente optimizar el uso de los recursos públicos, disminuir las cargas financieras actualmente asumidas por la administración municipal, distribuir

 Alcaldía de SAN GIL	ALCALDÍA DE SAN GIL ESTUDIOS PREVIOS	F:03.AP.GC
		VERSIÓN: 0.2
		FECHA: 19.12.24
		Página: 14 de 55

adecuadamente los riesgos del proyecto, asegurar la recuperación de las inversiones privadas mediante un esquema financiero técnicamente estructurado y garantizar la continuidad y mejoramiento de la prestación del servicio público de transporte aéreo, en armonía con los principios de eficiencia, economía, responsabilidad, planeación, sostenibilidad fiscal y selección objetiva que orientan la contratación estatal.

Debe resaltarse, además, que el proyecto cuenta con soporte técnico, financiero y jurídico suficiente, respaldado en los estudios de estructuración elaborados para tal efecto, así como en las autorizaciones conferidas por el Honorable Concejo Municipal para celebrar el contrato de concesión y comprometer las vigencias futuras excepcionales necesarias para su ejecución, circunstancias que acreditan la viabilidad institucional, presupuestal y legal de la iniciativa.

En consecuencia, se encuentra plenamente justificada la necesidad de adelantar un proceso de selección bajo la modalidad de licitación pública para celebrar un contrato de concesión cuyo objeto sea la administración, operación, mantenimiento, modernización, explotación económica y desarrollo integral del Aeropuerto Los Pozos del Municipio de San Gil, incluyendo la ejecución de las obras, adquisiciones e inversiones definidas en los estudios de estructuración, tales como las reparaciones locativas requeridas para una adecuada operación, el suministro e instalación de equipos de inspección y seguridad aeroportuaria, la adquisición de bandas para cargue y descargue de equipaje, el diseño y construcción del hangar previsto y las demás actuaciones necesarias para garantizar el funcionamiento eficiente y sostenible de la infraestructura aeroportuaria durante el plazo de la concesión.

Por las razones ampliamente expuestas en el presente estudio previo, la Administración Municipal concluye que la celebración del contrato proyectado constituye una decisión necesaria, conveniente, eficiente y jurídicamente procedente para satisfacer el interés general, fortalecer la infraestructura pública de transporte aéreo, promover el desarrollo económico del municipio y garantizar el cumplimiento de los fines esenciales del Estado y de los objetivos previstos en el Plan de Desarrollo Municipal, razón por la cual se recomienda dar inicio al correspondiente proceso de selección del contratista conforme a las disposiciones previstas en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, la Ley 1508 de 2012, el Decreto 1082 de 2015 y las demás normas que regulan la contratación estatal.

Finalmente, se deja constancia de que el Municipio de San Gil cuenta con las autorizaciones otorgadas por el Honorable Concejo Municipal para la celebración del contrato de concesión del Aeropuerto Los Pozos, así como con la autorización para comprometer vigencias futuras excepcionales destinadas a respaldar las obligaciones derivadas de la ejecución del proyecto, de conformidad con las disposiciones constitucionales, legales y orgánicas aplicables. En consecuencia, la Administración Municipal dispone de la competencia y habilitación necesarias para adelantar el presente proceso contractual, garantizando la viabilidad jurídica, presupuestal y financiera de la concesión y el cumplimiento de los fines públicos que con ella se persiguen.

Por lo anterior, resulta evidente la necesidad de celebrar un contrato cuyo objeto será: **CONTRATAR POR EL SISTEMA DE CONCESIÓN LA OPERACIÓN DEL AEROPUERTO LOS POZOS DE SAN GIL - SANTANDER, ASI COMO REPARACIONES LOCATIVAS REQUERIDAS PARA UNA OPERACIÓN ADECUADA, DE EQUIPOS DE DETECCIÓN DE METALES, LA ADQUISICIÓN DE BANDAS DE CARGUE Y DESCARGUE DE EQUIPAJE DEL AEROPUERTO LOS POZOS Y EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE HANGAR DE 350 M2.**

En los términos anteriores queda planteada la necesidad de la suscripción del contrato a que se refiere el presente estudio.

2. EL OBJETO A CONTRATAR, CON SUS ESPECIFICACIONES, LAS AUTORIZACIONES, PERMISOS Y LICENCIAS REQUERIDOS PARA SU EJECUCIÓN.

2.1. OBJETO A CONTRATAR

El Municipio de San Gil – Santander, requiere contratar lo siguiente:

“CONTRATAR POR EL SISTEMA DE CONCESIÓN LA OPERACIÓN DEL AEROPUERTO LOS POZOS DE SAN GIL - SANTANDER, ASI COMO REPARACIONES LOCATIVAS REQUERIDAS PARA UNA OPERACIÓN ADECUADA, DE EQUIPOS DE DETECCIÓN DE METALES, LA ADQUISICIÓN DE BANDAS DE CARGUE Y DESCARGUE DE EQUIPAJE DEL AEROPUERTO LOS POZOS Y EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE HANGAR DE 350 M2”.

2.2. CLASIFICACION UNSPSC

Clasificación UNSPSC	Segmento	Familia	Clase	Producto
78111500	Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo	Transporte de pasajeros	Transporte de pasajeros aérea	-
78141805	Servicios de Transporte, Almacenaje y Correo	Servicios de transporte	Servicios al terminal	Servicio de explotación de instalaciones de aviación o aeropuertos o aeródromos
93151500	Servicios Políticos y de Asuntos Cívicos	Servicios de administración y financiación pública	Administración pública	-
72121410	Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento	Servicios de construcción de edificaciones no residenciales	Servicios de construcción de edificios públicos especializados	Construcción de terminales y hangares de aeropuertos
81101509	Servicios Basados en Ingeniería, Investigación y Tecnología	Servicios profesionales de ingeniería y arquitectura	Ingeniería civil y arquitectura	Ingeniería aeroportuaria
81102300	Servicios Basados en Ingeniería, Investigación y Tecnología	Servicios profesionales de ingeniería y arquitectura	Ingeniería aeronáutica	-
46171624	Equipos y Suministros de Defensa, Orden Público, Protección, Vigilancia y Seguridad	Seguridad, vigilancia y detección	Equipo de vigilancia y detección	Sistema de rayos x para inspección de equipaje
72151800	Servicios de Edificación, Construcción de	Servicios de mantenimiento y	Servicios de mantenimiento y	-

	Instalaciones y Mantenimiento	construcción de comercio especializado	reparación de instalación de máquinas	
25201700	Vehículos Comerciales, Militares y Particulares, Accesorios y Componentes	Sistemas y componentes y equipos aeroespaciales	Sistemas relacionados con las comunicaciones de vuelo	-
43232601	Difusión de Tecnologías de Información y Telecomunicaciones	Software	Software específico para la industria	Software de soporte de aviación en tierra

2.3 ESPECIFICACIONES TECNICAS

Con el proyecto de "CONTRATAR POR EL SISTEMA DE CONCESIÓN LA OPERACIÓN DEL AEROPUERTO LOS POZOS DE SAN GIL - SANTANDER, ASI COMO REPARACIONES LOCATIVAS REQUERIDAS PARA UNA OPERACIÓN ADECUADA, DE EQUIPOS DE DETECCIÓN DE METALES, LA ADQUISICIÓN DE BANDAS DE CARGUE Y DESCARGUE DE EQUIPAJE DEL AEROPUERTO LOS POZOS Y EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE HANGAR DE 350 M2", se deben realizar las siguientes actividades específicas, que delimitan el alcance del mismo:

Gestionar la administración, operación, mantenimiento del Aeropuerto Los Pozos mediante la prestación del servicio aeroportuario aplicando un modelo de negocio eficiente, sostenible y alineado con los estándares técnicos y normativos nacionales e internacionales.

2.3.1 BIENES OBJETO DE ENTREGA EN CONCESIÓN:

Para el cumplimiento del objeto contractual, el Municipio de San Gil entregará al concesionario, mediante acta de entrega e inventario inicial, la tenencia y administración de los bienes muebles e inmuebles que conforman la infraestructura aeroportuaria del Aeropuerto Los Pozos, conservando en todo momento la entidad territorial la titularidad y propiedad de los mismos.

La entrega comprende la unidad funcional aeroportuaria existente, integrada por los bienes, instalaciones, áreas y componentes destinados a la prestación de servicios aeroportuarios, aeronáuticos y complementarios, necesarios para la operación y desarrollo del aeropuerto.

PROPIEDAD DEL AERÓDROMO:

El Municipio de San Gil, es propietario del predio donde funciona el aeródromo denominado "LOS POZOS", según consta en el folio de matrícula inmobiliaria No. 319-37752, en el cual identifica que lo recibió a título de donación según escritura pública No. 483 de fecha 6 de septiembre de 1956 de la Notaría 2 de San Gil.

CARACTERISTICAS DEL AERÓDROMO:

El aeródromo "Los Pozos" es un **aeropuerto no controlado** (opera sin requerir control de tránsito aéreo en sitio) y su propietario es el municipio de San Gil.

El aeropuerto Los Pozos cuenta con una pista de cerca de 1,2 kilómetros de largo y 30 metros de ancho que está capacitada para recibir aviones hasta de 72 pasajeros. Además, esta terminal aérea cuenta con

cubiertas, salas de espera, de abordaje y accesos para que los viajeros cuenten de una infraestructura adecuada y cómoda para sus viajes.

CÓDIGO IATA: SGL

Nombre del aeropuerto	Número de destinos internacionales	IATA	OACI	Municipio / Destino	Departamento
Aeropuerto Los Pozos	SGL	SKSG	San Gil		Santander

DERECHOS DE AERÓDROMO:

Se refieren a las tarifas que las compañías aéreas y otras entidades deben pagar por utilizar las pistas y servicios en los aeropuertos. Estas tarifas cubren aspectos como el aterrizaje y despegue, el uso de pistas y calles de rodaje, así como los servicios locales de protección al vuelo.

PERMISO DE OPERACIÓN:

Mediante resoluciones No. 01265 del 29 de Junio de 2023 y modificada por la resolución No. 01450 del 21 de Julio de 2023, la aeronáutica civil, concede permiso de operación al aeródromo denominado los pozos de San Gil.

La Resolución 01450 de fecha 21 de Julio de 2023, titulada: “por la cual se modifica la resolución No. 01265 del 29 de Junio de 2023 permiso de operación al aeródromo denominado “Los Pozos”, en el municipio de San Gil, departamento de Santander”, en su artículo 1 señaló: “modificar el segundo párrafo del considerando de la resolución No 01265 del 29 de Junio de 2023, aclarando que la propiedad y explotación del aeródromo los pozos es del municipio de San Gil en el departamento de Santander”.

La Resolución No. 02400 de fecha 1 de noviembre de 2024, titulada: “por la cual se corrige y adiciona el artículo 2 de la Resolución No. 02337 del 25 de octubre de 2024” del aeródromo denominado “LOS POZOS” del Municipio de San Gil en el departamento de Santander”, señaló:

“ARTICULO 1. Corregir y adicionar el artículo 2 de la resolución No. 02337 del 25 de octubre de 2024, el cual queda en los siguientes términos, así: “ARTICULO 2: El citado aeródromo cumple con los requisitos técnicos para su operación, con las siguientes características: (...)”

ARTICULO 2: El citado aeródromo cumple con los requisitos técnicos para su operación, con las siguientes características:

PISTA				
Características físicas, geométricas y coordenadas geográficas				
RWY	Dirección GEO / MAG	Coordenadas Geográficas WGS84	Elevación m / ft	Superficie Resistencia PMBO
18	173° / 182°	06°35'46,81"N 073°07'47,00"W	1694,0 / 5558	Asfalto 13/F/C/Y/T
ARP		06°35'26,31"N	1700,5 / 5579	Clave de

		073°07'44,50"W		Referencia
36	353° / 002°	06°35'05,81"N 073°07'42,00"W	1692,5 / 5553	2 B

Longitud pista:	1270,0 m	Ancho pista:	30,0 m
Longitud Franja:	1390,0 m	Ancho Franja:	80,0 m
Franja Extremo pista 18:	60,0 m	Franja Extremo Pista 36:	60,0 m
RESA pista 18:	N / A	RESA pista 36:	N / A
Categoría SEI:	N / A	Categoría Servicio Médico:	N / A
Uso:		Público	
Propietario: Municipio de San Gil, Santander NIT: 800099824-1		Explotador / Operador: Municipio de San Gil, Santander NIT: 800099824-1	
CALLE DE RODAJE			
Nombre Calle	Superficie	Anchura (m)	Resistencia PCN
A	Pavimento flexible asfalto	18,0	13/F/C/Y/T
PLATAFORMA			
Identificador	Superficie	Anchura (m)	Resistencia PCN
Principal	Rígido losas de concreto	72,0 m X 68,0 m	13/R/C/Y/T

ALCANCE FISICO:

El alcance físico de la concesión comprende el predio del aeropuerto en su totalidad, el cual está identificado con número predial **686790000000000070002000000000**, incluyendo las áreas de parqueadero exterior frente al edificio de la terminal aérea, el cual podrá ser objeto de mejoras de superficie y/o construcciones livianas transitorias para uso y explotación comercial a favor del concesionario.

De igual manera se entrega en concesión todo el espacio físico de las áreas de exclusión lado aire y lado tierra que se encuentran completamente aisladas con cerramiento en malla eslabonada de conformidad con los reglamentos técnicos La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil; dentro de las cuales se encuentra la pista de aterrizaje y despegue totalmente pavimentada y en buen estado, la cual cuenta con una longitud de 1360m y un ancho de 30m, calle de rodaje de 30m de longitud y ancho de aproximadamente 25m que conecta en la cabecera de la pista con la plataforma de maniobras rectangular de 72x68m.

A esto se suma la infraestructura de la terminal, con todos sus equipos e instalaciones de funcionamiento, planta eléctrica, subestación, tanques de agua potable con sus equipos de bombeo y sistema contraincendios, planta de tratamiento de aguas residuales y caseta de equipos de radar ubicada al costado oriental de la plataforma por fuera de ésta.

ALCANCE GEOGRÁFICO:

El concesionario se hará cargo de toda la infraestructura existente en relación con el edificio terminal aéreo, el cual está compuesto por cuatro (04) locales comerciales en la parte frontal, pasillos de ingreso y/o salida, pasillos de circulación central, cuarto eléctrico, cuatro (04) baterías sanitarias para pasajeros y visitantes no

viajeros, área de filtro de ingreso a sala de abordaje, sala de abordaje, área de plataforma de abordaje, oficina de administración con baño privado, área de vigilancia privada y policía aeroportuaria la cual cuenta con bodega interna, cuarto técnico para RAC de comunicaciones, Hall de tiquetes, facturación y entrega de equipaje, tres (03) oficinas para aerolíneas comerciales con un espacio de atención al público, un (01) baño con acceso por la parte externa posterior de la terminal para personal despachador, personal de plataforma y/o vigilancia, dos (02) bodegas de almacenamiento, cuarto de recibo de equipaje proveniente del avión, hall de ingreso a llegada de pasajeros retiro de equipaje, y todos los pasillos y rampas de acceso a plataforma de abordaje y llegada de pasajeros.

Sin perjuicio del inventario detallado que se suscribirá al inicio de la ejecución contractual, los bienes objeto de entrega comprenden, entre otros, los siguientes:

- a) El predio o área destinada al funcionamiento del Aeropuerto Los Pozos y sus zonas de protección.
- b) La pista de aterrizaje, sus franjas de seguridad y demás áreas asociadas a la operación aeronáutica.
- c) La plataforma para estacionamiento y maniobra de aeronaves.
- d) Las áreas de circulación y acceso aeroportuario existentes.
- e) El terminal aeroportuario, incluyendo sus áreas de atención a pasajeros, servicios administrativos, salas de espera, áreas de apoyo y demás espacios que lo integran.
- f) Las edificaciones, construcciones y obras civiles existentes dentro del área concesionada.
- g) Los sistemas eléctricos, de iluminación, redes hidrosanitarias, drenajes, cerramientos y demás redes de servicios asociadas a la infraestructura aeroportuaria.
- h) Los equipos, mobiliario, elementos operativos, tecnológicos y demás bienes muebles existentes al momento de la entrega.
- i) Las áreas destinadas a actividades aeronáuticas y no aeronáuticas susceptibles de explotación económica conforme a la normativa vigente.
- j) Los demás bienes, mejoras, instalaciones y activos que hagan parte de la infraestructura aeroportuaria y que sean identificados en el inventario inicial de entrega.

La entrega de los bienes objeto de la concesión se realiza exclusivamente para efectos de la ejecución del contrato y no implica transferencia del derecho de dominio ni modificación de la naturaleza jurídica de los bienes públicos involucrados. En consecuencia, el concesionario ejercerá únicamente la tenencia, administración, uso y explotación autorizada de los bienes durante el plazo contractual, obligándose a conservarlos, mantenerlos, protegerlos y restituirlos al Municipio de San Gil en las condiciones previstas en el contrato y en la normatividad aplicable.

Igualmente, harán parte de la concesión todas las obras, adecuaciones, mejoras, ampliaciones, equipos e inversiones que sean ejecutadas o incorporadas por el concesionario durante la vigencia contractual, las cuales se entenderán afectas a la prestación del servicio aeroportuario y revertirán al Municipio de San Gil al término de la concesión, libres de gravámenes y en adecuado estado de funcionamiento, salvo el deterioro normal derivado de su uso legítimo.

El concesionario asumirá integralmente la gestión técnica, operativa, administrativa, comercial, ambiental y de seguridad del aeropuerto, garantizando la continuidad del servicio, el cumplimiento de la normatividad aeronáutica vigente, la sostenibilidad financiera del proyecto y el desarrollo progresivo de la infraestructura aeroportuaria.

Nota: Ante cualquier discrepancia o imprecisión los planos y demás documentación detallada de la terminal

	ALCALDÍA DE SAN GIL ESTUDIOS PREVIOS	F:03.AP.GC
		VERSIÓN: 0.2
		FECHA: 19.12.24
		Página: 21 de 55

aérea puede ser consultada en los archivos de la Secretaría de Control Urbano e Infraestructura municipal, inventario de equipos y manuales de mantenimiento.

BIENES EXCLUIDOS DEL OBJETO DE LA CONCESIÓN:

La vía de acceso a la terminal, no será objeto de concesión puesto que corresponde a espacio público.

2.3.2 ACTIVIDADES ESPECÍFICAS, QUE DELIMITAN EL ALCANCE DEL OBJETO CONTRACTUAL:

2.3.2.1. Administración

El concesionario deberá garantizar una administración integral del aeropuerto, cumpliendo con las siguientes obligaciones específicas:

- a) Responder y hacer uso lícito de los bienes entregados en concesión únicamente para el desarrollo de las obligaciones contractuales.
- b) Pagar salarios y prestaciones del personal a su cargo, asegurando el cumplimiento de aportes parafiscales conforme a la legislación vigente.
- c) Contratar y mantener un servicio de vigilancia las 24 horas en todas las instalaciones, asegurando la protección de bienes y personas.
- d) Garantizar el pago oportuno de servicios públicos domiciliarios (agua, alcantarillado, electricidad, recolección de residuos, entre otros).
- e) Acreditar el cumplimiento de obligaciones en seguridad social y riesgos laborales para todo el personal involucrado.
- f) Realizar la entrega y recepción de bienes en concesión mediante actas que reflejen el estado de estos al inicio y finalización del contrato.
- g) Implementar un sistema de control y registro diario de acceso para personas, vehículos y mercancías conforme a normatividad vigente.
- h) Garantizar la operación eficiente y segura del aeropuerto, cumpliendo con las disposiciones técnicas de la Aeronáutica Civil
- i) Realizar la gestión y coordinación de la operación con la autoridad aeronáutica, reportes, acreditación y/o renovación de licencias de funcionamiento.
- j) Facilitar el flujo de pasajeros y carga mediante procesos ágiles y seguros, garantizando el uso de todos los espacios de conformidad con los requerimientos de la autoridad aeronáutica y la superintendencia de transporte.

2.3.2.2. Operación

El concesionario deberá garantizar la operación continua, segura, eficiente y conforme a la normatividad aeronáutica vigente del Aeropuerto Los Pozos durante todo el plazo de la concesión, asumiendo las responsabilidades derivadas de la prestación del servicio aeroportuario y del funcionamiento de la infraestructura concesionada. Para tal efecto deberá:

- a) Operar y mantener habilitado el aeropuerto de conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), las circulares, manuales y demás disposiciones expedidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y las autoridades competentes.
- b) Garantizar la disponibilidad, continuidad y correcta prestación de los servicios aeroportuarios requeridos para la atención de aeronaves, pasajeros, tripulaciones, carga, correo y demás usuarios del aeropuerto.

- c) Coordinar y gestionar ante la Aeronáutica Civil y demás autoridades competentes los trámites, permisos, autorizaciones, certificaciones, inspecciones y requerimientos necesarios para mantener la habilitación operativa del aeródromo y de los servicios aeroportuarios.
- d) Administrar y coordinar la utilización de la infraestructura aeroportuaria, incluyendo pista, calle de rodaje, plataforma, terminal, áreas operativas, hangares, zonas de carga y demás espacios que hagan parte del aeropuerto.
- e) Garantizar la disponibilidad y funcionamiento de los equipos, sistemas y recursos necesarios para la prestación de los servicios aeroportuarios de acuerdo con la categoría y nivel operacional autorizado para el aeropuerto.
- f) Coordinar la atención operacional de aeronaves y usuarios, garantizando condiciones de seguridad operacional, eficiencia, calidad del servicio y cumplimiento de los estándares establecidos por la autoridad aeronáutica.
- g) Elaborar, implementar, actualizar y ejecutar los manuales, procedimientos, protocolos y programas operacionales exigidos por la normatividad aeronáutica para la categoría del aeropuerto.
- h) Mantener el personal técnico, operativo, administrativo y de apoyo requerido para la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios, garantizando que cuente con las competencias, certificaciones y habilitaciones exigidas por la normatividad aplicable.
- i) Llevar los registros operacionales, estadísticos, documentales y de trazabilidad que exijan las autoridades competentes, así como presentar los informes periódicos requeridos por la supervisión del contrato y por la Aeronáutica Civil.
- j) Adoptar las medidas necesarias para garantizar la continuidad del servicio aeroportuario frente a contingencias operativas, eventos de emergencia, fallas de infraestructura o situaciones que puedan afectar la seguridad operacional.
- k) Permitir y facilitar las actividades de inspección, vigilancia y control que ejerzan la Aeronáutica Civil, la Superintendencia de Transporte, la Policía Nacional, la DIAN, Migración Colombia, las autoridades ambientales y demás entidades competentes.
- l) Asumir integralmente la responsabilidad por la operación aeroportuaria durante la vigencia de la concesión, respondiendo por el cumplimiento de las obligaciones técnicas, operacionales y regulatorias derivadas de la prestación del servicio.
- e) Supervisar y coordinar las actividades de los subcontratistas que realicen actividades de operación del aeropuerto, asegurando el cumplimiento de los términos del contrato.

2.3.2.3. Mantenimiento

El concesionario deberá, propender por el correcto uso de las instalaciones y el mantenimiento de éstas para garantizar su buen funcionamiento durante la vida útil de todas las instalaciones y equipos concesionados, además:

- a) Velar por el correcto uso de las instalaciones por parte de los usuarios, operadores y concesionarios comerciales.
- b) Realizar un programa de mantenimiento e inspección periódica de seguridad para todos los espacios que componen el aeródromo, lado aire y lado tierra, para el tiempo que dure la concesión, en concordancia con los manuales de mantenimiento de las instalaciones de la terminal, los cuales harán parte de los documentos que se entregarán al concesionario. El programa de mantenimiento integrado debe ser entregarlo en el primer mes de ejecución del contrato de concesión para seguimiento por parte de la supervisión.

- c) Realizar mantenimiento periódico preventivo y correctivo si es requerido acorde con el cronograma de actividades establecido.
- d) Velar por el buen funcionamiento de todos los equipos eléctricos, planta de respaldo, subestaciones, planta de tratamiento de aguas residuales, transformadores y demás equipos entregados en concesión.
- e) Supervisar y coordinar las actividades de los subcontratistas que realicen actividades de mantenimiento dentro del aeropuerto, asegurando el cumplimiento de los términos del contrato.

2.3.2.4. Explotación Económica

El concesionario tendrá el derecho y la obligación de gestionar los ingresos provenientes de la operación del aeropuerto, cumpliendo con las siguientes disposiciones:

- a) Cobrar tarifas preestablecidas por el uso de las instalaciones, servicios de carga, estacionamiento y otras actividades comerciales.
- b) Presentar reportes periódicos de ingresos y egresos, asegurando la transparencia financiera del proyecto.
- c) Cumplir con las metas de inversión y los plazos establecidos en el contrato para garantizar la sostenibilidad económica del aeropuerto.
- d) Garantizar la disponibilidad de servicios comerciales y logísticos para el correcto funcionamiento del aeropuerto.
- e) Supervisar y coordinar las actividades de los subcontratistas que realicen explotación económica dentro del aeropuerto, asegurando el cumplimiento de los términos del contrato.

2.3.2.5. Obligaciones Ambientales y Sociales

En relación con los requerimientos ambientales derivados de la operación del aeropuerto el concesionario deberá:

- a) Implementar un plan de gestión ambiental que minimice los impactos negativos de las operaciones aeroportuarias.
- b) Asegurar el cumplimiento de normativas de manejo de residuos y uso eficiente de recursos naturales.
- c) Desarrollar programas de responsabilidad social que beneficien a las comunidades aledañas al aeropuerto.
- d) Mantener vigentes, gestionar y/o renovar las permisos y licencias ante la autoridad ambiental que se requieran para la operación del aeródromo durante el tiempo que dure la concesión.
- e) Mantener indemne al municipio de San Gil ante cualquier tipo de sanción por cumplimiento de normativas y/o obligaciones operacionales del aeropuerto.

2.3.2.6. Seguridad y reglamentos técnicos

En relación con los componentes de seguridad, el concesionario deberá garantizar la seguridad integral del aeropuerto, así como de su operación, y en particular deberá:

- a) Garantizar la seguridad de la operación y aplicar los programas BASH, EOD, FOD y demás exigidos por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

- b) Gestionar, diseñar e implementar los programas de manejo de emergencias, bomberos aeronáuticos y demás que sean exigibles por la autoridad aeronáutica en concordancia con el nivel de operación que se tenga durante la duración de la concesión.
- c) Responder por los riesgos operacionales asociados con la seguridad aeroportuaria, transporte de mercancías y sus riesgos con materiales peligrosos o ilícitos, de tal manera responderá directamente ante los requerimientos de cualquiera de las autoridades nacionales, judiciales y/o aeroportuarias, superintendencias de industria y comercio o transporte, y exonera al municipio por cualquier tipo investigación judicial y/o administrativa relacionadas con la gestión del servicio aeroportuario.
- d) Implementar un sistema, programas y protocolos de seguridad para el flujo de personas, vehículos y mercancías tanto para el ingreso hacia la terminal hacia el lado aire, así como desde la plataforma de llegada de aeronaves hacia el lado tierra conforme a la normatividad vigente.
- e) Mantener indemne al municipio de San Gil ante cualquier tipo de sanción por cumplimiento de normativas y/o obligaciones ambientales que se deriven de la operación del aeropuerto.

2.3.2.7. Inversiones y Obras de Mejora

El concesionario deberá realizar las siguientes inversiones, las cuales se determinaron a partir del estudio técnico de referencia, en el cual se determinan los siguientes montos de inversión:

COMPONENTE DE INVERSIÓN	VALOR COP 2026	HORIZONTE
Reparaciones locativas y adecuaciones menores del terminal	\$ 112.000.000	Año 1
Equipos de detección de metales y rayos X	\$ 224.000.000	Año 1
Bandas de cargue y descargue de equipaje	\$ 392.000.000	Año 1
Diseño y construcción de hangar comercial (350 m²)	\$ 3.920.000.000	Años 1-2
Dotación tecnológica y sistemas de gestión	\$ 168.000.000	Año 1
Capital de trabajo inicial	\$ 57.000.000	Año 0
INVERSIÓN INICIAL TOTAL	\$ 4.873.000.000	Distribuido

Las inversiones pactadas en el Aeropuerto Los Pozos deben realizarse durante los dos primeros años de la concesión; una vez concluidas las obras, mejoras e instalación de equipos, el municipio hará la verificación de cumplimiento de inversiones mediante peritaje técnico y avalúo comercial de éstas, teniendo en cuenta la corrección monetaria llevando los valores acordados a valor presente neto, al momento de la entrega física de las obras, las cuales deberán incorporarse al inventario municipal.

NOTA: Las inversiones deben atender disposiciones técnicas vigentes de la Aeronáutica Civil, Licencias de construcción acorde a la normatividad vigente aplicable y para su recibo e incorporación al inventario municipal, éstas deben contar con las correspondientes certificaciones técnicas requeridas por la autoridad aeronáutica para su operación, certificaciones que se harán a cargo y costa del concesionario, costos de habilitación que pueden ser cargados al presupuesto de las obras pactadas.

El concesionario podrá realizar las obras y mejoras adicionales que estime necesarias para la ampliación de oferta de servicios y/o las que se deriven del crecimiento o recategorización del aeropuerto por aumento de su capacidad operativa a sus costas, toda vez que dichas nuevas inversiones se entiende que se derivan de

una análisis económico que asegura el retorno de los recursos durante el tiempo que esté vigente la concesión; y en consecuencia, no serán objeto de reclamaciones por desequilibrio financiero, manteniendo al municipio indemne de reclamaciones por dicho concepto.

2.3.2.8. Supervisión y Auditoría

El municipio será responsable de realizar auditorías periódicas para verificar el cumplimiento del contrato. Para ello el concesionario deberá:

- a) Facilitar toda la documentación requerida por las autoridades municipales, sus auditores o interventores.
- b) Responder a las observaciones realizadas en un plazo no mayor a 15 días hábiles.

2.3.2.9. Desarrollo Estratégico del Aeródromo

La operación deberá orientarse al crecimiento progresivo del aeropuerto durante el plazo concesional, promoviendo el aumento del tráfico aéreo, el fortalecimiento de las actividades turísticas y empresariales de la región y la consolidación del Aeródromo Los Pozos como infraestructura estratégica para la conectividad regional.

2.3.3 REMUNERACIÓN Y ACEPTACIÓN DEL RIESGO

La remuneración del Concesionario será aquella que éste perciba como consecuencia de la cesión de los INGRESOS PERCIBIDOS EN LAS TARIFAS PREESTABLECIDAS POR EL USO DE LAS INSTALACIONES, en los términos previstos en los estudios previos y en el Contrato, de conformidad con la Propuesta Económica formulada en la Licitación que de origen a la suscripción del Contrato. Por lo tanto, no habrá lugar a reconocimientos o pagos adicionales a la cesión del derecho a percibir los Ingresos no previstos de manera expresa en el Contrato de Concesión, hasta la Fecha Efectiva de Terminación del Contrato de Concesión.

El concesionario reconoce y acepta que las actividades de Administración, Operación, Mantenimiento, Explotación y demás actividades, de la infraestructura del Aeropuerto suponen la existencia de riesgos que son asumidos por en los términos establecidos en el presente estudio y en el Contrato, de conformidad con la Propuesta efectuada por el Concesionario en la Licitación que de origen al Contrato de Concesión.

Adicionalmente deberán tomarse en consideración las demás disposiciones contenidas en el documento adjunto **ANEXO –ESPECIFICACIONES TÉCNICAS**, el cual hace parte integral del presente estudio previo.

2.3.4 CANON CONCESIONAL

Además de las inversiones mínimas descritas como retribución económica por la explotación de la infraestructura aeroportuaria objeto de la concesión, el concesionario deberá pagar al Municipio de San Gil un canon concesional variable y progresivo, liquidado sobre los ingresos generados por la explotación del aeropuerto, así:

- a) El cuatro por ciento (4%) de los ingresos durante los años 1 al 5 de ejecución del contrato.
- b) El seis por ciento (6%) de los ingresos durante los años 6 al 10 de ejecución del contrato.
- c) El ocho por ciento (8%) de los ingresos durante los años 11 al 20 de ejecución del contrato.

El canon será liquidado y pagado trimestralmente, con fundamento en los estados financieros auditados del concesionario y en la información financiera que sea verificada por la supervisión o interventoría del contrato, sin perjuicio de las facultades de inspección, vigilancia y control del Municipio. Este mecanismo constituye una contraprestación económica a favor del Municipio por la explotación del aeropuerto y busca garantizar la generación de ingresos públicos durante toda la vigencia de la concesión, conforme al esquema financiero definido en el estudio técnico de referencia.

2.3.5. PERMISO DE OPERACIÓN

Mediante Resoluciones No. 01265 del 29 de junio de 2023 y modificada por la Resolución No. 01450 del 21 de Julio de 2023, la aeronáutica civil, concede permiso de operación al aeródromo denominado los pozos de San Gil.

La Resolución 01450 de fecha 21 de Julio de 2023, titulada: “por la cual se modifica la resolución No. 01265 del 29 de Junio de 2023 permiso de operación al aeródromo denominado “Los Pozos”, en el municipio de San Gil, departamento de Santander”, en su artículo 1 señaló: *“modificar el segundo párrafo del considerando de la resolución No 01265 del 29 de Junio de 2023, aclarando que la propiedad y explotación del aeródromo los pozos es del municipio de San Gil en el departamento de Santander.”*

La Resolución No. 02400 de fecha 1 de noviembre de 2024, titulada: “por la cual se corrige y adiciona el artículo 2 de la Resolución No. 02337 del 25 de octubre de 2024” del aeródromo denominado “LOS POZOS” del Municipio de San Gil en el departamento de Santander”, en su artículo 1 señaló:

“ARTICULO 1. Corregir y adicionar el artículo 2 de la resolución No. 02337 del 25 de octubre de 2024, el cual queda en los siguientes términos, así: “ARTICULO 2: El citado aeródromo cumple con los requisitos técnicos para su operación, con las siguientes características: (...)”

NOTA: VER DOCUMENTO DE ESPECIFICACIONES TECNICAS COMPLETO

3. LA MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA Y SU JUSTIFICACIÓN, INCLUYENDO LOS FUNDAMENTOS JURIDICOS.

Para contratar el bien o servicio en los términos del presente estudio y de los pliegos de condiciones, y de conformidad con el alcance del contrato, el Municipio adelantará un proceso de selección mediante la modalidad de LICITACIÓN PÚBLICA, de conformidad a lo establecido en la ley 80 de 1993 en su artículo 25, Ley 1150 de 2007 en su artículo 2, así como el artículo 2.2.1.2.1.1.1. y 2.2.1.2.1.1.2 del Decreto 1082 de 2015.

La norma que soporta la modalidad del proceso selección de contratista que nos ocupa, es el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, que establece que la escogencia de contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación

	ALCALDÍA DE SAN GIL ESTUDIOS PREVIOS	F:03.AP.GC
		VERSIÓN: 0.2
		FECHA: 19.12.24
		Página: 27 de 55

directa; determinando en el numeral primero la selección de contratista por la modalidad de licitación pública, así:

“ARTÍCULO 2. DE LAS MODALIDADES DE SELECCIÓN. La escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación directa, con base en las siguientes reglas:

1. Licitación pública. La escogencia del contratista se efectuará por regla general a través de licitación pública, con las excepciones que se señalan en los numerales 2, 3 y 4 del presente artículo.

Cuando la entidad estatal así lo determine, la oferta en un proceso de la licitación pública podrá ser presentada total o parcialmente de manera dinámica mediante subasta inversa, en las condiciones que fije el reglamento. (...)”

Igualmente, el Decreto 1082 de 2015 reglamenta este procedimiento de selección de la siguiente forma:

“ARTÍCULO 2.2.1.2.1.1.1. Presentación de la oferta de manera dinámica mediante subasta inversa en los procesos de licitación pública. Las Entidades Estatales pueden utilizar el mecanismo de subasta inversa para la conformación dinámica de las ofertas en la licitación. En este caso, la Entidad Estatal debe señalar en los pliegos de condiciones las variables técnicas y económicas sobre las cuales los oferentes pueden realizar la puja.

En la fecha señalada en los pliegos de condiciones, los oferentes deben presentar los documentos que acrediten los requisitos habilitantes requeridos por la Entidad Estatal. En el caso de una conformación dinámica parcial de la oferta, a los documentos señalados se acompañará el componente de la oferta que no es objeto de conformación dinámica.

La Entidad Estatal dentro del plazo previsto en los pliegos de condiciones debe verificar el cumplimiento de los requisitos habilitantes y de las condiciones adicionales si hay lugar a ello para determinar los oferentes que pueden continuar en el proceso de selección. La subasta inversa para la conformación dinámica de la oferta debe realizarse con los oferentes habilitados, en la fecha y hora previstas en los pliegos de condiciones.

En la subasta, los oferentes deben presentar su oferta inicial con las variables dinámicas, de conformidad con los pliegos de condiciones, la cual puede ser mejorada con los Lances hasta la conformación de la oferta definitiva.

Se tomará como definitiva la oferta inicial realizada por el oferente que no presente Lances en la subasta.

En ningún caso el precio será la única variable sometida a conformación dinámica.

La herramienta electrónica usada para la subasta debe permitir que el oferente conozca su situación respecto de los demás competidores y únicamente en relación con el cálculo del menor costo evaluado. Si la subasta recae únicamente sobre algunas variables, las que no admiten mejora deben haber sido previamente evaluadas y alimentadas en el sistema, de manera que este pueda ante cualquier Lance efectuar el cálculo automático del menor costo evaluado.

	ALCALDÍA DE SAN GIL ESTUDIOS PREVIOS	F:03.AP.GC
		VERSIÓN: 0.2
		FECHA: 19.12.24
		Página: 28 de 55

De lo acontecido en la subasta, se levantará un acta donde se dejarán todas las constancias del caso.

(Decreto 1510 de 2013, artículo 38)

ARTÍCULO 2.2.1.2.1.1.2. Audiencias en la licitación. En la etapa de selección de la licitación son obligatorias las audiencias de: a) asignación de Riesgos, y b) adjudicación. Si a solicitud de un interesado es necesario adelantar una audiencia para precisar el contenido y alcance de los pliegos de condiciones, este tema se tratará en la audiencia de asignación de Riesgos.

En la audiencia de asignación de Riesgos, la Entidad Estatal debe presentar el análisis de Riesgos efectuado y hacer la asignación de Riesgos definitiva.

La Entidad Estatal debe realizar la audiencia de adjudicación en la fecha y hora establecida en el Cronograma, la cual se realizará de acuerdo con las reglas establecidas para el efecto en los mismos y las siguientes consideraciones:

1. En la audiencia los oferentes pueden pronunciarse sobre las respuestas dadas por la Entidad Estatal a las observaciones presentadas respecto del informe de evaluación, lo cual no implica una nueva oportunidad para mejorar o modificar la oferta. Si hay pronunciamientos que a juicio de la Entidad Estatal requiere análisis adicional y su solución puede incidir en el sentido de la decisión a adoptar, la audiencia puede suspenderse por el término necesario para la verificación de los asuntos debatidos y la comprobación de lo alegado.
2. La Entidad Estatal debe conceder el uso de la palabra por una única vez al oferente que así lo solicite, para que responda a las observaciones que sobre la evaluación de su oferta hayan hecho los intervinientes.
3. Toda intervención debe ser hecha por la persona o las personas previamente designadas por el oferente, y estar limitada a la duración máxima que la Entidad Estatal haya señalado con anterioridad.
4. La Entidad Estatal puede prescindir de la lectura del borrador del acto administrativo de adjudicación siempre que lo haya publicado en el SECOP con antelación.
5. Terminadas las intervenciones de los asistentes a la audiencia, se procederá a adoptar la decisión que corresponda”.

Adicionalmente el Decreto 1082 de 2015 estableció que la modalidad de selección de proyectos de Asociación Pública Privada es la LICITACIÓN PÚBLICA, y estableció como directrices de selección las siguientes:

“ARTÍCULO 2.2.2.1.4.1. Procedimiento de selección en proyectos de Asociación Público Privada de iniciativa pública. El procedimiento de selección para los proyectos de Asociación Público-Privada de iniciativa pública será el de licitación pública, señalado en el artículo 30 de la Ley 80 de 1993 y en sus normas reglamentarias, salvo lo previsto en la Ley 1508 de 2012 y en el presente título, o las normas que lo sustituyan, modifiquen o adicionen.



ARTÍCULO 2.2.2.1.4.2. Factores de selección en proyectos de Asociación Público-Privada de iniciativa pública. La entidad estatal competente, dentro del plazo previsto en el pliego de condiciones, verificará el cumplimiento de los requisitos y condiciones señalados en el numeral 12.1 de la Ley 1508 de 2012, para determinar cuáles de los oferentes pueden continuar en el proceso de selección. En caso de que se utilice el sistema de precalificación de que trata el presente título, la verificación de los factores de selección se realizará en dicha etapa.

La oferta más favorable para la entidad, será aquella que, de acuerdo con la naturaleza del contrato, represente la mejor oferta basada en la aplicación de los criterios establecidos en el numeral 12.2 del artículo 12 de la Ley 1508 de 2012, o en la mejor relación costo-beneficio para la entidad. La entidad estatal competente establecerá en el pliego de condiciones los criterios que utilizará para la selección.

El análisis para establecer la mejor relación costo-beneficio para la entidad, tendrá en cuenta lo siguiente:

- 1. Las condiciones técnicas y económicas mínimas de la oferta sobre el proyecto de Asociación Público-Privada.*
- 2. Las condiciones técnicas adicionales que para la entidad estatal competente representen ventajas en la disponibilidad de la infraestructura, en el cumplimiento de Niveles de Servicio o en Estándares de Calidad.*
- 3. Las condiciones económicas adicionales que para la entidad estatal competente, representen ventajas cuantificables en términos monetarios.*
- 4. Los puntajes que se asignarán a cada ofrecimiento técnico o económico adicional, deben permitir la comparación de las ofertas presentadas. En ese sentido, cada variable se cuantificará monetariamente, según el valor que represente el beneficio a recibir.*

Para la comparación de las ofertas, la entidad estatal competente calculará la relación costo- beneficio de cada una de ellas, asignando un puntaje proporcional al valor monetario asignado a las condiciones técnicas y económicas adicionales ofrecidas.

PARÁGRAFO. La verificación de la capacidad financiera o de financiación y de la experiencia en inversión o estructuración de proyectos a las que se refiere el numeral 12.1 del artículo 12 de la Ley 1508 de 2012, en el caso de las propuestas presentadas por personas jurídicas respaldadas mediante compromisos de inversión irrevocables de Fondos de Capital Privado, en los términos del parágrafo del artículo 2.2.2.1.1.3 del presente decreto, se hará de la siguiente manera:

En cuanto a capacidad financiera o de financiación:

La capacidad financiera podrá demostrarse mediante el compromiso irrevocable de aporte de recursos líquidos por parte del fondo.

Los administradores de los fondos deberán certificar: (i) que la inversión es admisible para el mismo; (ii) el monto de los recursos líquidos comprometidos, y (iii) que dicho compromiso es irrevocable.

En cuanto a experiencia en inversión o estructuración de proyectos:

 Alcaldía de SAN GIL	ALCALDÍA DE SAN GIL ESTUDIOS PREVIOS	F:03.AP.GC
		VERSIÓN: 0.2
		FECHA: 19.12.24
		Página: 30 de 55

Podrá acreditar la experiencia del gestor profesional o del comité de inversiones del Fondo de Capital Privado”.

Condiciones de selección establecidos en la Ley 1508 de 2012

De acuerdo con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1508 de 2012, a las Asociaciones Público privadas les aplican los principios de la función administrativa, de contratación y los criterios de sostenibilidad:

“ARTÍCULO 4. Principios generales. A los esquemas de asociación público-privada les son aplicables los principios de la función administrativa, de contratación y los criterios de sostenibilidad fiscal.

Los esquemas de Asociación Público-Privada se podrán utilizar cuando en la etapa de estructuración, los estudios económicos o de análisis de costo beneficio o los dictámenes comparativos, demuestren que son una modalidad eficiente o necesaria para su ejecución. Estos instrumentos deberán contar con una eficiente asignación de riesgos, atribuyendo cada uno de ellos a la parte que esté en mejor capacidad de administrarlos, buscando mitigar el impacto que la ocurrencia de los mismos pueda generar sobre la disponibilidad de la infraestructura y la calidad del servicio”.

“ARTÍCULO 12. Factores de selección objetiva. En los procesos de selección que se estructuren para la ejecución de proyectos de asociación público privada de iniciativa pública o que requieran desembolsos de recursos públicos, la selección objetiva se materializará mediante la selección del ofrecimiento más favorable a la entidad y a los fines que ella busca.

Los factores de escogencia y calificación que establezcan las entidades en los pliegos de condiciones o sus equivalentes en estas contrataciones, tendrán en cuenta los siguientes criterios:

12.1 La capacidad jurídica, la capacidad financiera o de financiación y la experiencia en inversión o en estructuración de proyectos, serán objeto de verificación documental de cumplimiento por parte de las entidades estatales como requisitos habilitantes para la participación en el proceso de selección y no otorgarán puntaje. En estos casos no se exigirá Registro Único de Proponentes y la presentación de esta documentación será subsanable, en los términos establecidos en el Estatuto General de Contratación”.

En conclusión, teniendo en cuenta el objeto del presente proceso, la modalidad de contratación a aplicar es la licitación pública.

4. EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO Y LA JUSTIFICACIÓN DEL MISMO.

De acuerdo con lo establecido por el artículo 1° del Decreto 399 de 2021, los estudios previos deben incluir un análisis que justifique el valor estimado del contrato. No obstante, el mismo artículo precisa que en los contratos de concesión “...la Entidad Estatal no debe publicar el modelo financiero utilizado en su estructuración”. Este principio busca proteger la información estratégica y técnica que soporta la viabilidad económica del contrato, garantizando así la igualdad de condiciones entre los proponentes.

En virtud de lo anterior, para determinar el valor estimado de este contrato, la Entidad Estatal ha considerado los siguientes aspectos técnicos y económicos que se derivan de las actividades descritas en los estudios previos y en el Acuerdo del Concejo Municipal que soporta esta contratación:

- 1. Alcance del Contrato:** Se contempla la gestión integral del Aeropuerto Los Pozos, lo cual incluye las actividades de administración, operación, mantenimiento y mejora de las instalaciones aeroportuarias. Este alcance, descrito en los estudios previos, también abarca obras de construcción de un hangar de 350 m² y la dotación de equipos como bandas de carga, detectores de metales, y otros elementos esenciales para el cumplimiento del objeto contractual.
- 2. Estudios de Mercado y Consultas Técnicas:** Para estimar el valor del contrato, la Entidad realizó consultas técnicas con entidades similares y revisó los costos actuales de operaciones aeroportuarias, tanto a nivel nacional como internacional, ajustados a las características particulares del municipio de San Gil y las necesidades de su aeropuerto.
- 3. Componentes de inversiones y costos:**
 - **Inversiones iniciales:** Reparaciones locativas y adecuaciones de infraestructura necesarias para garantizar el funcionamiento del aeropuerto, cuyo valor estimado es de \$4.873.000.000.
 - **Costos operativos y administrativos:** Se incluyeron estimaciones relacionadas con la contratación de personal clave, provisión de servicios públicos, mantenimiento periódico, y cumplimiento de estándares de seguridad aeronáutica.
 - **Mantenimiento y mejoras futuras:** La Entidad consideró los costos asociados al mantenimiento de las instalaciones, incluyendo ajustes periódicos para cumplir con la normativa aeronáutica y los requerimientos técnicos establecidos en el RAC 5, 14, aplicable a la infraestructura aeroportuaria.

En atención a los análisis mencionados y las proyecciones financieras realizadas, el valor estimado del contrato se ajusta a los lineamientos normativos y técnicos, garantizando la sostenibilidad económica del proyecto y la adecuada prestación del servicio público aeroportuario.

Sin embargo, de conformidad con lo señalado en la normativa vigente, el modelo financiero detallado utilizado para la estructuración del contrato no será divulgado, asegurando la transparencia del proceso y la competitividad de los proponentes.

5. DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL:

No aplica.

6. FORMA DE PAGO

a. Forma de pago

La tasa de retorno de la inversión a favor del concesionario equivale al valor de los servicios aeroportuarios que preste la capacidad interna de retorno la capacidad de prestar los servicios aeroportuarios.

Las tasas y servicios que se puedan prestar son los recursos que financiará la concesión.

 Alcaldía de SAN GIL	ALCALDÍA DE SAN GIL ESTUDIOS PREVIOS	F:03.AP.GC
		VERSIÓN: 0.2
		FECHA: 19.12.24
		Página: 32 de 55

7. ASPECTOS GENERALES DEL CONTRATO

7.1. PLAZO DE EJECUCIÓN

El plazo de ejecución será de **VEINTE (20) AÑOS**, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previo cumplimiento de los requisitos de legalización y ejecución del contrato.

7.2. LUGAR DE EJECUCION Y DOMICILIO CONTRACTUAL

Para efectos legales y fiscales se fija el domicilio contractual en el Municipio de San Gil. La ejecución del presente contrato se dará en el Municipio de San Gil – Santander donde se encuentran ubicados el aeródromo Los Pozos.

7.3. PLAZO DE LIQUIDACIÓN

La liquidación del presente contrato se realizará de acuerdo con lo previsto en los artículos 217 del decreto ley 019 de 2012, dentro de los 6 meses siguientes al vencimiento del plazo de ejecución conforme en lo establecido en el artículo 11 de la Ley 1150 de 2007. En esta etapa las partes acordarán los ajustes, revisiones y reconocimientos a que haya lugar. En el acta de liquidación constarán los acuerdos, conciliaciones y transacciones a que llegaren las partes para poner fin a las divergencias presentadas y poder declararse a paz y salvo. Para la liquidación se exigirá al CONTRATISTA la extensión o ampliación, si es del caso, de la garantía del contrato para avaluar las obligaciones que deba cumplir con posterioridad a la extensión del mismo.

7.4. TIPO DE CONTRATO

Se trata de un CONTRATO DE CONCESIÓN el cual se contratará mediante el procedimiento de contratación de licitación pública.

Definición:

LEY 80 DE 1993

“Artículo 32. De los Contratos Estatales: Son contratos estatales todos los actos jurídicos generadores de obligaciones que celebren las entidades a que se refiere el presente estatuto, previstos en el derecho privado o en disposiciones especiales, o derivados del ejercicio de la autonomía de la voluntad, así como los que, a título enunciativo, se definen a continuación (...)

4. Contrato de concesión. *Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la*

participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.”.

8. DE LAS OBLIGACIONES DE LAS PARTES

Obligaciones del Concesionario

El Concesionario será responsable de la ejecución completa y oportuna del Contrato, de conformidad con lo previsto en el Contrato de Concesión, en sus apéndices y en los demás documentos que lo integran. Para tales efectos, el Concesionario deberá realizar todas las acciones, a su costa y riesgo, tendientes al cabal cumplimiento de este Contrato y tendrá a su cargo incluyendo, pero sin limitarse, las siguientes obligaciones, además de las contenidas en las normas constitucionales, legales o reglamentarias aplicables, en otras cláusulas del presente proceso, del contrato o en los documentos que lo integran, y las que se desprendan de su naturaleza:

1. Colaborar con la Entidad en lo que sea necesario para que el objeto contratado se cumpla y que éste sea de la mejor calidad.
2. Acatar las instrucciones que durante el desarrollo del contrato la Entidad le imparta;
3. Obrar con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales;
4. Garantizar la calidad de los bienes y/o servicios a realizar;
5. No acceder a peticiones o amenazas de quienes actúen por fuera de la ley con el fin de obligarlos a hacer u omitir algún acto o hecho.
6. Suscribir el contrato y cumplir con los requisitos de legalización, en la oportunidad establecida para el efecto.
7. Cumplir con las normas sobre seguridad social (salud, pensiones, riesgos).
8. Informar oportunamente al supervisor del contrato, de cualquier situación que pueda afectar la correcta ejecución del objeto de la entidad.
9. Cumplir en forma oportuna con las instrucciones impartidas por el supervisor del contrato.
10. Informe técnico y valoración del cumplimiento de las inversiones realizadas por el Concesionario, al terminar la inversión.
11. Constituir y mantener las garantías, en los plazos y por los montos establecidos en el CAPÍTULO XVI de este Contrato.
12. Asumir, por su cuenta y riesgo, todos los costos y gastos del Proyecto, obligándose a obtener y/o aportar la financiación total de los recursos requeridos para la ejecución del Proyecto, en los términos de este Contrato.
13. Realizar, por su propia cuenta y riesgo, la Administración y la Explotación Comercial del Aeropuerto.
14. Realizar, por su propia cuenta y riesgo, el Mantenimiento de los bienes afectos a la Concesión de conformidad con lo previsto en este Contrato y en las Especificaciones Técnicas de Mantenimiento.
15. Mantener la Operación de los Aeropuerto en los niveles previstos en el Contrato y en las Especificaciones Técnicas de Operación, aún durante el periodo de construcción de las Obras de Modernización.
16. Encargarse de la Seguridad Aeroportuaria en las condiciones previstas en el presente Contrato.
17. Tramitar y obtener todas las licencias, concesiones y permisos necesarios para la Operación del Aeropuerto.



18. Suministrar, proveer, operar y mantener a su cuenta y riesgo, todos los equipos, materiales y personal necesario para la ejecución de este Contrato, en las condiciones previstas en el mismo, cumpliendo con las obligaciones derivadas de este Contrato.

Obligaciones del Municipio

1. Se obliga a efectuar los registros y operaciones presupuestales y contables necesarios para cumplir cabalmente con el pago de los bienes y/o servicios que el Contratista haya prestado a éste con base en el presente contrato.
2. Solicitar los informes de la gestión adelantada con ocasión del objeto contractual.
3. Suministrar la información que sea requerida por el contratista para la ejecución del contrato.
4. Garantizar la debida supervisión y vigilancia en el cumplimiento de las obligaciones del contratista.
5. Las demás que resulten necesarias para la perfecta ejecución del contrato.

9. SUPERVISIÓN

El MUNICIPIO ejercerá la vigilancia y supervisión del contrato de acuerdo a lo dispuesto en la Ley 80 de 1.993, por intermedio del **SECRETARIO DE CONTROL URBANO E INFRAESTRUCTURA** del Municipio de San Gil, Santander.

El supervisor debe ejercer un control integral o técnico, administrativo, financiero, contable, jurídico, ambiental sobre el proyecto, para lo cual, podrá en cualquier momento, exigir al contratista la información que considere necesaria, así como la adopción de medidas para mantener, durante el desarrollo y ejecución del contrato, las condiciones técnicas, económicas y financieras existentes al momento de la celebración del mismo.

Sí el Contratista rehúsa o descuida cumplir cualquier orden escrita del supervisor e Interventor, éste le notificará por escrito sobre el incumplimiento de dicha orden, señalando específicamente las omisiones o infracciones y exigiendo su cumplimiento. Sí esta notificación no surte ningún efecto dentro de un plazo de diez (10) días hábiles, supervisor comunicará dicha situación al ordenador del gasto para que este tome las medidas que considere necesarias.

10. LOS CRITERIOS PARA SELECCIONAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE

El procedimiento de selección de contratistas está sometido a los principios de transparencia, selección objetiva e igualdad de derechos y oportunidades de los que se deriva la obligación de someter a todos los oferentes a las mismas condiciones definidas en la Ley y en los pliegos de condiciones.

El artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 88 de la Ley 1474 de 2011, dispone:

"ARTÍCULO 5. DE LA SELECCIÓN OBJETIVA. Es objetiva la selección en la cual la escogencia se haga al ofrecimiento más favorable a la entidad y a los fines que ella busca, sin tener en consideración factores de afecto o de interés y, en general, cualquier clase de motivación subjetiva. En consecuencia, los factores de escogencia y calificación que establezcan las entidades en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, tendrán en cuenta los siguientes criterios:



1. La capacidad jurídica y las condiciones de experiencia, capacidad financiera y de organización de los proponentes serán objeto de verificación de cumplimiento como requisitos habilitantes para la participación en el proceso de selección y no otorgarán puntaje, con excepción de lo previsto en el numeral 4 del presente artículo. La exigencia de tales condiciones debe ser adecuada y proporcional a la naturaleza del contrato a suscribir y a su valor. La verificación documental de las condiciones antes señaladas será efectuada por las Cámaras de Comercio de conformidad con lo establecido en el artículo 6 de la presente ley, de acuerdo con lo cual se expedirá la respectiva certificación.

2. La oferta más favorable será aquella que, teniendo en cuenta los factores técnicos y económicos de escogencia y la ponderación precisa y detallada de los mismos contenida en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, resulte ser la más ventajosa para la entidad, sin que la favorabilidad la constituyan factores diferentes a los contenidos en dichos documentos. La entidad efectuará las comparaciones del caso mediante el cotejo de los ofrecimientos recibidos y la consulta de precios o condiciones del mercado y los estudios y deducciones de la entidad o de los organismos consultores o asesores designados para ello.

3. Sin perjuicio de lo previsto en el numeral 1 del presente artículo, en los pliegos de condiciones para las contrataciones cuyo objeto sea la adquisición o suministro de bienes y servicios de características técnicas uniformes y común utilización, las entidades estatales incluirán como único factor de evaluación el menor precio ofrecido. (...)"

Por su parte, el decreto 1082 de 2015, señala:

"ARTÍCULO 2.2.1.1.2.2.2. Ofrecimiento más favorable. La Entidad Estatal debe determinar la oferta más favorable teniendo en cuenta las normas aplicables a cada modalidad de selección del contratista.

En la licitación y la selección abreviada de menor cuantía, la Entidad Estatal debe determinar la oferta más favorable teniendo en cuenta: (a) la ponderación de los elementos de calidad y precio soportados en puntajes o fórmulas; o (b) la ponderación de los elementos de calidad y precio que representen la mejor relación de costo-beneficio.

Si la Entidad Estatal decide determinar la oferta de acuerdo con el literal (b) anterior debe señalar en los pliegos de condiciones:

1. Las condiciones técnicas y económicas mínimas de la oferta.
2. Las condiciones técnicas adicionales que representan ventajas de calidad o de funcionamiento, tales como el uso de tecnología o materiales que generen mayor eficiencia, rendimiento o duración del bien, obra o servicio.
3. Las condiciones económicas adicionales que representen ventajas en términos de economía, eficiencia y eficacia, que puedan ser valoradas en dinero, como por ejemplo la forma de pago, descuentos por adjudicación de varios lotes, descuentos por variaciones en programas de entregas, mayor garantía del bien o servicio respecto de la mínima requerida, impacto económico sobre las condiciones existentes de la Entidad Estatal relacionadas con el objeto a contratar, mayor asunción de

los Riesgos, servicios o bienes adicionales y que representen un mayor grado de satisfacción para la entidad, entre otras.

4. El valor en dinero que la Entidad Estatal asigna a cada ofrecimiento técnico o económico adicional, para permitir la ponderación de las ofertas presentadas.

La Entidad Estatal debe calcular la relación costo-beneficio de cada oferta restando del precio total ofrecido los valores monetarios asignados a cada una de las condiciones técnicas y económicas adicionales ofrecidas. La mejor relación costo-beneficio para la Entidad Estatal es la de la oferta que una vez aplicada la metodología anterior tenga el resultado más bajo.

La Entidad Estatal debe adjudicar al oferente que presentó la oferta con la mejor relación costo-beneficio y suscribir el contrato por el precio total ofrecido (...)"

Para la presente evaluación se cuenta con dos tipos de requisitos los que son de tipo habilitante y que no otorgan puntuación, tales como: capacidad jurídica, capacidad financiera, capacidad de organización, experiencia y la capacidad técnica del proponente conforme a los requerimientos mínimos solicitados en el pliego de condiciones y que son indispensables para la ejecución del objeto contractual.

Por otra parte, se tendrán como criterios puntuables: la oferta económica, los criterios de calidad, incentivos a la industria nacional y demás incentivos aplicables de conformidad con la normatividad legal vigente.

Dentro de los pliegos de condiciones se incluirán los siguientes requisitos habilitantes:

11. EL ANÁLISIS DE RIESGO Y LA FORMA DE MITIGARLO.

Se pretende contribuir a la reducción de controversias judiciales y extrajudiciales en contra del estado, y lograr, que las partes del convenio estatal puedan hacer las provisiones necesarias para mitigar los riesgos, por ello se hace necesarios, estimar, tipificar y cuantificar los riesgos previsibles involucrados en la contratación estatal.

LA ESTIMACIÓN consiste en valorar la probabilidad de ocurrencia y el nivel de impacto de los riesgos que han sido tipificados y que teniendo en cuenta su materialización, requieren una valoración.

ESTIMACIÓN CUALITATIVA: Es aquella que se realiza cuando se trabaja los riesgos para una estimación cualitativa mediante rangos que permitan al servidor público calificar los riesgos en una matriz, en diferentes niveles de probabilidad e impacto.

LA PROBABILIDAD es entendida como una medida de la creencia o conocimiento que se tienen acerca de la ocurrencia futura o pasada de un evento y generalmente se puede estimar como la frecuencia con la que se obtiene un resultado en un experimento aleatorio.

IMPACTO O SEVERIDAD: Es la medida de la magnitud de las consecuencias monetarias de un evento generador de riesgo sobre el objeto del convenio.



ESTIMACIÓN CUANTITATIVA: Una vez realizada la evaluación cualitativa, incorporando los criterios evaluados en la etapa cualitativa y realizando una aproximación numérica de dichos criterios.

Teniendo en cuenta las modificaciones en la Ley 80 de 1993, se dictaron otras disposiciones generales aplicables a toda contratación con recursos públicos. Con la Ley 1150 de 16 de Julio de 2007 se introdujeron medidas para la eficiencia y la transparencia; en el Artículo 4 de la Ley 1150 de 2007 se contempla La Distribución del Riesgo en los Contratos Estatales.

De igual manera debe darse aplicación al documento expedido por el CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL a través del documento CONPES 3714 de fecha primero (1) de diciembre de 2011, **"DEL RIESGO PREVISIBLE EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE CONTRATACIÓN PÚBLICA"** y se señalarán los riesgos de conformidad con lo señalado en el mismo así:

"1. Riesgos Económicos: Son aquellos que se derivan del comportamiento del mercado, tales como la fluctuación de los precios de los insumos, desabastecimiento y especulación de los mismos, entre otros. Por ejemplo, es usual que en convenios que involucran la ejecución de actividades en cuya estructura se ha definido un marco cambiario, se identifiquen alteraciones por el comportamiento de la moneda o por circunstancias colaterales que imponen una incidencia crítica. Así mismo, en los convenios de suministro de bienes o prestación de servicios, donde no es posible llevar a cabo el objeto del convenio por desabastecimiento o especulación dentro del mercado propio de los insumos. Su inclusión dependerá de la posibilidad de previsión del mismo.

2. Riesgos Sociales o Políticos: son aquellos que se derivan por cambios de las políticas gubernamentales que sean probables y previsibles, tales como cambios en la situación política, sistema de gobierno y cambio en las condiciones sociales que tengan impacto en la ejecución del convenio. También suelen presentarse por fallas en la manera en que se relacionan entre sí, el Gobierno y la población, grupos de interés o la sociedad. Por ejemplo los paros, huelgas, actos terroristas, etc. Para la determinación de su previsibilidad, la entidad podrá acudir a las autoridades públicas competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (POLICÍA NACIONAL, FUERZAS ARMADAS DE COLOMBIA, MINISTERIO DE LA PROTECCIÓN SOCIAL, etc.)

3. Riesgos Operacionales: Son aquellos riesgos asociados a la operatividad del convenio.

Entre estos encontramos: la posibilidad de que el monto de la inversión no sea el previsto para cumplir el objeto del convenio. También se presenta la extensión del plazo, cuando los convenios se realizan en tiempos distintos a los inicialmente programados por circunstancias no imputables a las partes. Adicionalmente, se presenta por la posibilidad de no obtención del objeto del convenio como consecuencia de la existencia de inadecuados procesos, procedimientos, parámetros, sistemas de información y tecnológicos, equipos humanos o técnicos sin que los mismos sean imputables a las partes.

Dichos riesgos hacen parte del riesgo operacional siempre y cuando no sean obligaciones de las partes y se materialicen durante la ejecución del convenio. En general no son riesgos operacionales las especificaciones de materiales o servicios incorrectos, fallas en el embalaje, manipulación, transporte o descarga del bien suministrado, insuficiencia en los proveedores, pérdida o destrucción de los bienes a suministrar, daño, hurto o pérdida de materiales o equipos para la ejecución del convenio, obtención o renovación de licencias o permisos, entre otros.



Para reducir la incidencia de este tipo de riesgos, es necesario contar durante la etapa de estructuración de los convenios con los estudios respectivos y adelantar actividades que permitan contar con un adecuado nivel de información sobre las especificaciones de los diferentes objetos contractuales, con el fin de fortalecer el análisis de costos, lo cual reduce los factores de riesgos que inciden sobre el convenio.

4. Riesgos Financieros: Este riesgo tiene dos componentes básicos: el riesgo de consecución de financiación o riesgo de liquidez, y el riesgo de las condiciones financieras.

El primero se refiere a la dificultad de conseguir los recursos financieros, ya sea en el sector financiero o el mercado de capitales, para lograr el objetivo del convenio. El segundo hace referencia a los términos financieros de dichos recursos, entre estos encontramos plazos, tasas, garantías, contragarantías, refinanciaciones entre otros.

5. Riesgos Regulatorios: Son los posibles cambios regulatorios o reglamentarios que siendo previsibles, afecten el equilibrio contractual. Por ejemplo, cambios en las tarifas, mercados regulados, cambios en los regímenes especiales (regalías, pensional), designación de zonas francas, planes de ordenamiento territorial, expedición de normas de carácter técnico o de calidad, entre otros.

6. Riesgos de la Naturaleza: Son los eventos causados por la naturaleza sin la intervención o voluntad del hombre, que aunque pueden ser previsibles por su frecuencia o diagnóstico están fuera del control de las partes. Para la determinación de su existencia y/o previsibilidad, se podrá acudir a las autoridades públicas o entidades competentes en la recopilación de datos estadísticos o fuentes oficiales (INSTITUTO AGUSTIN CODAZZI, INGEOMINAS, IDEAM, etc.)

Para el ejercicio de tipificación, éstos se refieren a los hechos de la naturaleza que puedan tener un impacto sobre la ejecución del convenio, por ejemplo los temblores, inundaciones, lluvias, sequías, entre otros, siempre y cuando los mismos puedan preverse.

7. Riesgos Ambientales: Se refiere a las obligaciones que emanan de las licencias ambientales, de los planes de manejo ambiental, de las condiciones ambientales o ecológicas exigidas y de la evolución de las tasas retributivas y de uso del agua. Por ejemplo, cuando durante la ejecución del convenio se configuren pasivos ambientales causados por mala gestión de la licencia ambiental y/o el plan de manejo ambiental o el costo de las obligaciones ambientales resulte superior al estimado no siendo imputables a las partes.

8. Riesgos Tecnológicos: Se refiere a eventuales fallos en las telecomunicaciones, suspensión de servicios públicos, advenimiento de nuevos desarrollos tecnológicos o estándares que deben ser tenidos en cuenta para la ejecución del convenio así como la obsolescencia tecnológica.

Una vez hecha la clasificación por tipo de riesgo se recomienda hacer una definición concreta de cada uno de los riesgos que se incluyan, conforme al lenguaje común de los mismos"

EN CUANTO A LA ASIGNACIÓN DE RIESGOS EL DOCUMENTO RECOMIENDA LA SIGUIENTE ASIGNACIÓN:

1. Riesgos Económicos: Se recomienda que por regla general y bajo la premisa de contar con

información suficiente y con las condiciones necesarias para llevar a cabo el objeto contractual, el riesgo se traslade al contratista en atención a su experticia en el manejo y posibilidad de administración efectiva de los riesgos económicos. Desde luego, ello no podrá hacerse en relación con riesgos que el mismo no pueda controlar, como condiciones macroeconómicas no previsibles, las cuales por ser imprevisibles escaparían de la órbita de aplicación del artículo 4 de la Ley 1150 de 2007.

2. Riesgos Sociales o Políticos: Se recomienda que por regla general el riesgo previsible de esta naturaleza lo asuma la entidad contratante que en atención a su condición, se presume que cuenta con un manejo y posibilidad de administración efectiva del mismo. De manera excepcional se puede trasladar el riesgo cuando por ejemplo, existan mecanismos de cobertura en el mercado.

3. Riesgo Operacional: Por regla general y bajo la premisa de contar con información suficiente, los riesgos operacionales se transfieren al contratista, en la medida en que cuenta con mayor experiencia y conocimiento de las variables que determinan el valor de la inversión y tendrá a su cargo las actividades propias del convenio. En aquellos convenios donde se presente un alto componente de complejidad técnica, las entidades estatales pueden considerar la posibilidad de utilizar como mecanismo de mitigación el Otorgamiento de garantías parciales para cubrir eventuales sobrecostos asociados a la complejidad identificada.

4. Riesgos Financieros: Se recomienda que el riesgo se traslade al contratista por regla general y bajo la premisa de contar con información suficiente. En atención a su experticia en la consecución y estructuración de los recursos necesarios, se presume que cuenta con un manejo y posibilidad de administración efectiva de los riesgos financieros.

5. Riesgos Regulatorios: Se recomienda que por regla general, el riesgo lo asuma la parte que cuenta con un manejo y posibilidad de administración efectiva de los riesgos regulatorios por su naturaleza y en virtud de las normas propias de cada regulación.

6. Riesgos de la naturaleza: Siempre y cuando existan formas de mitigación al alcance del contratista, los riesgos de la naturaleza deben ser trasladados al mismo.

7. Riesgo Ambiental: La asignación del riesgo ambiental depende de la especificidad de cada proceso, por ejemplo:

- Cuando se cuente con licencia ambiental debidamente ejecutoriada y/o plan de manejo ambiental, antes del cierre de la licitación, el contratista asumirá los costos implícitos en el cumplimiento de las obligaciones definidas en dicha licencia y/o plan de manejo ambiental.
- Cuando se cuente con licencia ambiental debidamente ejecutoriada antes del cierre de la licitación y ésta sea modificada por solicitud del contratista, él asumirá los costos que implique esta modificación.
- El riesgo de que, durante la ejecución, la operación y el mantenimiento de las obras, se configuren pasivos ambientales causados por el incumplimiento o la mala gestión de la licencia ambiental y/o el plan de manejo ambiental será asumido por el contratista.
- Cuando no se cuente con licencia ambiental debidamente ejecutoriada y/o plan de manejo ambiental, antes del cierre de la licitación, los costos por obligaciones ambientales se deberán estimar y prever en los convenio acorde con la naturaleza y magnitud del objeto contractual. En

estos casos la entidad estatal podrá asumir el riesgo de que los costos por obligaciones ambientales resulten superiores a lo estimado. A partir del acto de adjudicación del Contrato de concesión todas las licencias que se requieran para la operación del aeropuerto serán obligación del Contratista.

- Cuando por la naturaleza del proyecto no se requiera licencia ambiental, los costos para realizar un adecuado manejo ambiental se deben estimar y prever en los convenios acorde con la naturaleza y magnitud del proyecto. En estos casos, la entidad estatal podrá asumir el riesgo por los costos de las obligaciones adicionales resultantes de la exigencia de un plan de manejo posterior al cierre de la licitación, sólo cuando la exigencia no surja del mal manejo ambiental del proyecto.

8. **Riesgo Tecnológico:** Se recomienda que por regla general y bajo la premisa de contar con información suficiente, el riesgo se traslade al contratista que en atención a su experticia en el objeto contractual y los estándares tecnológicos, cuenta con un manejo y posibilidad de administración efectiva de los riesgos tecnológicos.”

ANÁLISIS CUALITATIVO DE RIESGOS CON SU PROBABILIDAD E IMPACTO.

Tabla 11. Análisis cualitativo de riesgos con su probabilidad e impacto

Riesgo y etapa	Clase	Categoría e impacto	Fuente	Asignación	Calificación final
Fluctuación de precios (etapa contractual)	General	Probable/Mayor	Externo	El contratista	Riesgo Alto
Desabastecimiento de producto (etapa contractual)	General	Posible / Mayor	Externo	El contratista	Riesgo Alto
Riesgos sociales o políticos (contractual y pos contractual)	General	Posible /Moderado	Externo	La entidad	Riesgo bajo
Riesgos operacionales (contractual)	General	Probable/ Moderado	Interno	El contratista	Riesgo medio
Riesgos financieros (etapa contractual)	General	Probable / Moderado	Interno	El contratista	Riesgo medio
Riesgos Regulatorios (contractuales y post contractuales)	General	Probable / Moderado	Externo	El contratista	Riesgo medio
Riesgos de la Naturaleza (contractual)	General	Probable / Mayor	Externo	El contratista	Riesgo alto
Riesgo tecnológico (contractual)	General	Posible /Moderado	Interno	El contratista	Riesgo medio

Tabla 12. Análisis cualitativo de riesgos con su probabilidad e impacto

TIPIFICACIÓN	ESTIMACIÓN	TIPO DE RIESGOS Y FUENTE	CATEGORIA E IMPACTO	ASIGNACIÓN	CALIFICACIÓN DEFINITIVA
RIESGO EN PLANIFICACIÓN Y EJECUCIÓN DEL SERVICIO					

Estimación inadecuada de los costos (pre contractual)	5%	General e interno	Posible /Moderado	Contratista	Riesgo medio
Negligencia, imprudencia o temeridad en los mandatos (contractual)	20%	General e interno	Posible / Mayor	Contratista	Riesgo alto
Uso indebido de información (Contractual)	10%	General e interno	Posible /Moderado	Contratista	Riesgo medio
Toda obligación laboral, prestacional y Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales (contractual)	100%	General e interno	Probable /Moderado	Contratista y su garante.	Riesgo medio
Falta de calidad en el servicio prestado (post contractual y contractual)	10%	General e interno	Posible / Moderado	Autoridad aeronáutica y el concesionario.	Riesgo medio
EVENTOS DERIVADOS DE CIRCUNSTANCIAS ECONÓMICAS O LEGALES					
Financiamiento del contrato (contractual)	100%	General e interno	Posible /Moderado	Contratista	Riesgo medio
Incremento en impuestos que afectan a todos los contribuyentes y a todas las actividades (contractual)	5%	General e interno	Posible /Moderado	Contratista y usuarios.	Riesgo medio
Incremento en impuestos que afectan la actividad del contratante, siendo tal actividad objeto del contrato (contractual)	5%	General y externo	Posible /Moderado	Contratista.	Riesgo medio
Riesgos financieros por el valor de la propuesta o matriz financiera de la propuesta	100%			Contratista	
Cambios de tecnología o especificaciones técnicas de los bienes requeridos para la operación.	100%			Contratista	
Todo tipo de Licencias requeridas para la operación del Aeropuerto.	100%			Contratista	
Contingencias judiciales que se generen en la operación del aeródromo donde se vincule al municipio	100%			Contratista y los involucrados.	
Todo el sistema de seguridad que requiera la Aeronáutica Civil	100%			Contratista	

para la operación del aeropuerto.					
Todas las inversiones que requiera una autoridad administrativa para la operación	100%				Contratista
Informe técnico y valoración del cumplimiento de las inversiones realizadas por el Concesionario, presentado por un profesional idóneo.	100%				Contratista

NOTA: En los términos del artículo primero de la Ley 1508 de 2012 los riesgos de la operación serán transferidos 100% al concesionario.

Del anterior análisis la entidad maneja en este proceso contractual la siguiente **MATRIZ DE RIESGOS** según la Guía que para su elaboración implementó Colombia compra Eficiente.

Tabla 13. Análisis cuantitativo de riesgos con su probabilidad e impacto

No	Clase	Fuente	Etapas	Tipo	Descripción (Qué puede pasar)	Consecuencia de la ocurrencia del evento	Probabilidad	Impacto	Categoría	¿A quién se le asigna?	Tratamiento/ controles a ser implementados	Impacto después del tratamiento			¿Afecta la ejecución del contrato?	Persona responsable por implementar el	¿Fecha estimada en que se inicia el tratamiento?	¿Cómo se realiza el Monitoreo?	Periodicidad ¿Cuándo?	Monitoreo y revisión	
1	General	Externo	Precontractual	Operacional	Errores involuntarios cometidos por la entidad en los estudios previos y demás documentos precontractuales que puedan afectar el contrato	Afecta en la ejecución del contrato, pudiendo se generar modificaciones futuras.	1	2	Bajo	Contratista	Verificar detalladamente las obligaciones y condiciones contractuales con el contratista de manera previa a la suscripción del contrato.	1	1	2	Bajo	SI	Entidad estatal y contratista	De manera previa a la suscripción del contrato	Verificación del expediente contractual completo por parte del contratista y el contratante de manera previa a la suscripción del contrato. Cumpliendo los requerimientos de la hoja de ruta institucional.	Previo a la suscripción de cada contrato.	
2	Específico	Externo	Ejecución	Operacional	Incumplimiento y/o demoras por parte del contratista en el cumplimiento del objeto y	Afecta la satisfacción de la necesidad que pretende cubrir con el contrato.	1	4	Alto	Contratista	1) Pactar en el contrato la aplicación de multas por mora o incumplimiento parcial de	1	Mayor	4	Bajo	SI	Contratista, supervisor designado por la entidad	Al momento de la suscripción del contrato	Incorporación de una cláusula de multas en la minuta contractual.	Cada vez que se suscriba un contrato estatal	



ALCALDÍA DE SAN GIL

ESTUDIOS PREVIOS

					obligaciones contractuales						las obligaciones a cargo del contratista. 2)Estricto seguimiento por parte del supervisor designado								estricto por parte del supervisor del contrato durante la ejecución.		
3	General	Externo	Ejecución	Operacional	Errores cometidos por los contratistas en la elaboración de actas y/o cuentas que ocasionan demoras en su radicación	Demora en los pagos que puede afectar el desarrollo normal del contrato.	1	2	3	Bajo	Contratista	Elaboración de cuentas e informes de manera correcta por parte del contratista conforme a los lineamientos dispuestos por la entidad. Revisión oportuna de documentos radicados por el contratista para solicitar los ajustes correspondientes	1	1	2	Bajo	SI	Contratista y supervisor	Durante la ejecución del contrato	Entrega de informes elaborados adecuadamente por el contratista. En caso de inconsistencias el supervisor deberá devolverlos inmediatamente, dejando constancia estricta de las correcciones solicitadas	Mensual
4	General	Externo	Ejecución	Operacional	Incumplimiento de las obligaciones a cargo del Municipio	Perjuicios para la entidad estatal y controversias contractuales.	4	6	7	Alto	Contratista	Inclusión de cláusula penal pecuario en el contrato como tasación anticipada de perjuicios en caso de incumplimiento. En la forma de pago debe pactarse que solo se autoriza el pago previo informe de actividades debidamente soportado y visto bueno del supervisor Cumplimiento oportuno de las obligaciones y	2	2	2	Bajo	SI		Al momento de la suscripción del contrato y durante la ejecución del mismo.	1)En la minuta contractual se pactará la forma de pago condicionada al cumplimiento de las obligaciones por parte del contratista y se incluirá también la cláusula penal pecuaria. 2) Durante la ejecución del contrato realizar estricto seguimiento de las obligaciones de las partes, adoptando las acciones legales que haya lugar para	Con cada contrato que se suscriba



ALCALDÍA DE SAN GIL

ESTUDIOS PREVIOS

F:03.AP.GC

VERSIÓN: 0.2

FECHA: 19.12.24

Página: 44 de 55

5	General	Interno	Ejecución	Operacional	Información errónea o desactualizada suministrada por la entidad	Demora y/o incumplimiento de obligaciones contractuales.	3	3	6	Alto	Entidad	responsabilidades a cargo de la entidad contratante.	2	2	4	Bajo	SI	Entidad	Durante la ejecución del contrato	Obtener la información (datos cuantitativos y cualitativos) de fuentes confiables.	Con cada contrato que se suscriba
6	General	Interno	Planeación	Económico	Estimación inadecuada de los costos	Desequilibrio económico	2	2	4	Alto	Contratista	Estimar los costos objetivamente a partir del alcance del contrato. Teniendo en cuenta los recursos (humanos y materiales) e insumos necesarios	1	1	2	Bajo	SI	Entidad	Al momento de la suscripción del contrato		Con cada contrato que se suscriba
7	General	Interno	Ejecución	Operacional	Negligencia, imprudencia o temeridad en los mandatos	Demora y/o incumplimiento de obligaciones contractuales.	3	3	6	Alto	Contratista	Realizar seguimiento del avance y cumplimiento del contrato en los pagos parciales.	2	2	4	Bajo	SI	Entidad y contratista	Durante la ejecución del contrato	El supervisor del contrato deberá evaluar el avance y cumplimiento de las obligaciones contractuales en cada pago parcial.	Mensual
8	General	Interno	Ejecución	Operacional	Uso indebido de información	Incumplimiento a la cláusula de confidencialidad	1	1	2	Bajo	Contratista	Transferir el riesgo	2	1	3	Bajo	SI	Entidad y contratista	Durante la ejecución Y liquidación del contrato	Incluir cláusula de confidencialidad en la minuta del contrato	Con cada contrato que se suscriba
9	General	Interno	Ejecución	Operacional	Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales	Disminución de la capacidad laboral del contratista	3	2	5	Medio	Contratista	Transferir el riesgo	1	1	2	Bajo	SI	Entidad y contratista	Durante la ejecución del contrato.	Transferir el riesgo	Con cada contrato que se suscriba
10	General	externo	Ejecución	Operacional	Falta de calidad en el servicio prestado	Incumplimiento de las obligaciones contractuales	3	2	5	Medio	Entidad	Transferir el riesgo	1	1	2	Bajo	SI	Entidad y contratista	Durante la ejecución del contrato	El supervisor del contrato deberá evaluar el avance y cumplimiento de las obligaciones contractuales en	Mensual

3. Antes del vencimiento de cada Etapa del Contrato o cada Periodo Contractual, el contratista está obligado a obtener una nueva garantía que ampare el cumplimiento de sus obligaciones para la Etapa del Contrato o Periodo Contractual subsiguiente, si no lo hiciere se aplicarán las reglas previstas para el restablecimiento de la garantía.

Si el garante de una Etapa del Contrato o un Periodo Contractual decide no continuar garantizando la Etapa del Contrato o Periodo Contractual subsiguiente, debe informar su decisión por escrito a la Entidad Estatal garantizada seis (6) meses antes del vencimiento del plazo de la garantía. Este aviso no afecta la garantía de la Etapa Contractual o Periodo Contractual en ejecución. Si el garante no da el aviso con la anticipación mencionada y el contratista no obtiene una nueva garantía, queda obligado a garantizar la Etapa del Contrato o el Periodo Contractual subsiguiente.”

De conformidad con el Artículo 2.2.1.2.3.1.1., del Decreto 1082 de 2015, para cubrir cualquier hecho constitutivo de incumplimiento, el contratista deberá presentar la garantía de cumplimiento en original a la entidad dentro de los TRES (3) días hábiles siguientes contados a partir de la firma del contrato y requerirá la aprobación de la Entidad. Esta garantía tendrá las siguientes características:

Etapa precontractual:

1. GARANTÍA DE SERIEDAD DE LA PROPUESTA

El proponente deberá allegar Garantía de Seriedad del Ofrecimiento por un valor del diez por ciento (10%) del valor estimado del contrato (el artículo 2.2.1.2.3.1.9 del Decreto 1082 de 2015 establece que el valor de esta garantía debe ser de por lo menos el diez (10%) del valor de la oferta), y su vigencia será desde la presentación de la oferta y un mes más. Así mismo, el artículo 2.2.1.2.3.1.6 del Decreto 1082 de 2015, establece que la garantía de seriedad de la oferta debe cubrir la sanción derivada del incumplimiento de la oferta, en los siguientes eventos:

- a) La no ampliación de la vigencia de la garantía de seriedad de la oferta cuando el plazo para la Adjudicación o para suscribir el contrato es prorrogado, siempre que tal prórroga sea inferior a tres (3) meses.
- b) El retiro de la oferta después de vencido el plazo fijado para la presentación de las ofertas.
- c) La no suscripción del contrato sin justa causa por parte del adjudicatario.
- d) La falta de otorgamiento por parte del proponente seleccionado de la garantía de cumplimiento del contrato.

Esta garantía será otorgada a favor del Municipio de San Gil, y como tomador el nombre del proponente persona natural o el nombre de la persona jurídica, deberá figurar su razón social completa, según el Certificado de Existencia y Representación Legal, y no sólo con su sigla, a no ser que en el referido documento se exprese que la sociedad podrá denominarse de esa manera. Cuando la oferta es presentada por un proponente plural, como consorcio, unión temporal o promesa de sociedad futura, la garantía debe ser otorgada por todos sus integrantes.

Etapa contractual:

1. GARANTIA UNICA DE CUMPLIMIENTO

Característica	Condición												
Clase	Cualquiera de las clases permitidas por el artículo 2.2.1.2.3.1.2 del Decreto 1082 de 2015, a saber: (i) Contrato de seguro contenido en una póliza para Entidades Estatales, (ii) Patrimonio autónomo, (iii) Garantía Bancaria.												
Asegurado/ beneficiario	ENTIDAD ESTATAL CONTRATANTE												
Amparos, vigencia y valores asegurados	<table><tr><th>Amparo</th><th>Vigencia</th><th>Valor Asegurado</th></tr><tr><td>Cumplimiento general del contrato y el pago de las multas y la cláusula penal pecuniaria que se le impongan</td><td>Primer año de ejecución del contrato y por el término de un (1) año y cuatro (4) meses más, debiendo renovarse anualmente antes de su vencimiento, sucesivas veces hasta el vencimiento del plazo de la concesión.</td><td>20% del valor del contrato</td></tr><tr><td>Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales del personal que el Contratista haya de utilizar en el territorio nacional para la ejecución del contrato</td><td>Primer año de ejecución del contrato y por el término de tres (3) años más, debiendo renovarse anualmente antes de su vencimiento, sucesivas veces hasta el vencimiento del plazo de la concesión.</td><td>5% del valor del contrato</td></tr><tr><td>Calidad del servicio por los perjuicios derivados de la deficiente calidad del servicio prestado</td><td>Primer año de ejecución del contrato y por el término de un (1) año y cuatro (4) meses más, debiendo renovarse anualmente antes de su vencimiento, sucesivas veces hasta el vencimiento del plazo de la concesión.</td><td>10% del valor del contrato</td></tr></table>	Amparo	Vigencia	Valor Asegurado	Cumplimiento general del contrato y el pago de las multas y la cláusula penal pecuniaria que se le impongan	Primer año de ejecución del contrato y por el término de un (1) año y cuatro (4) meses más, debiendo renovarse anualmente antes de su vencimiento, sucesivas veces hasta el vencimiento del plazo de la concesión.	20% del valor del contrato	Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales del personal que el Contratista haya de utilizar en el territorio nacional para la ejecución del contrato	Primer año de ejecución del contrato y por el término de tres (3) años más, debiendo renovarse anualmente antes de su vencimiento, sucesivas veces hasta el vencimiento del plazo de la concesión.	5% del valor del contrato	Calidad del servicio por los perjuicios derivados de la deficiente calidad del servicio prestado	Primer año de ejecución del contrato y por el término de un (1) año y cuatro (4) meses más, debiendo renovarse anualmente antes de su vencimiento, sucesivas veces hasta el vencimiento del plazo de la concesión.	10% del valor del contrato
	Amparo	Vigencia	Valor Asegurado										
	Cumplimiento general del contrato y el pago de las multas y la cláusula penal pecuniaria que se le impongan	Primer año de ejecución del contrato y por el término de un (1) año y cuatro (4) meses más, debiendo renovarse anualmente antes de su vencimiento, sucesivas veces hasta el vencimiento del plazo de la concesión.	20% del valor del contrato										
	Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales del personal que el Contratista haya de utilizar en el territorio nacional para la ejecución del contrato	Primer año de ejecución del contrato y por el término de tres (3) años más, debiendo renovarse anualmente antes de su vencimiento, sucesivas veces hasta el vencimiento del plazo de la concesión.	5% del valor del contrato										
Calidad del servicio por los perjuicios derivados de la deficiente calidad del servicio prestado	Primer año de ejecución del contrato y por el término de un (1) año y cuatro (4) meses más, debiendo renovarse anualmente antes de su vencimiento, sucesivas veces hasta el vencimiento del plazo de la concesión.	10% del valor del contrato											
Tomador	- Para las personas jurídicas: la garantía deberá tomarse con el nombre o razón social y tipo societario que figura en el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio respectiva, y no sólo con su sigla, a no ser que en el referido documento se exprese que la sociedad podrá denominarse de esa manera. - No se aceptan garantías a nombre del representante legal o de alguno de los integrantes del consorcio. Cuando el contratista sea una Unión Temporal o Consorcio, se debe incluir razón social, NIT y porcentaje de participación de cada uno de los integrantes. - Para el Contratista conformado por una estructura plural (unión temporal, consorcio): la garantía deberá ser otorgada por todos los integrantes del Contratista, para lo cual se deberá relacionar claramente los integrantes, su identificación y porcentaje de participación, quienes para todos los efectos serán los otorgantes de la misma.												
Información necesaria dentro de la póliza	- Número y año del contrato - Objeto del contrato - Firma del representante legal del Contratista - En caso de no usar centavos, los valores deben aproximarse al mayor Ej. Cumplimiento si												

Característica	Condición
	el valor a asegurar es \$14.980.420,20 aproximar a \$14.980.421

El contratista está obligado a restablecer el valor de la garantía cuando esta se vea reducida por razón de las reclamaciones que efectúe la Entidad, así como, a ampliar las garantías en los eventos de adición y/o prórroga del contrato. El no restablecimiento de la garantía por parte del Contratista o su no adición o prórroga, según el caso, constituye causal de incumplimiento del Contrato y se iniciarán los procesos sancionatorios a que haya lugar.

2. GARANTÍA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL

El contratista deberá contratar un seguro que ampare la responsabilidad civil extracontractual de la Entidad con las siguientes características:

Característica	Condición
Clase	Contrato de seguro contenido en una póliza
Asegurados	ENTIDAD ESTATAL CONTRATANTE y el Contratista
Tomador	- Para las personas jurídicas: la garantía deberá tomarse con el nombre o razón social y tipo societario que figura en el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio respectiva, y no sólo con su sigla, a no ser que en el referido documento se exprese que la sociedad podrá denominarse de esa manera. - No se aceptan garantías a nombre del representante legal o de alguno de los integrantes del consorcio. Cuando el contratista sea una unión temporal o consorcio, se debe incluir razón social, NIT y porcentaje de participación de cada uno de los integrantes. - Para el contratista conformado por una estructura plural (unión temporal, consorcio): la garantía deberá ser otorgada por todos los integrantes de la estructura plural, para lo cual se deberá relacionar claramente los integrantes, su identificación y porcentaje de participación, quienes para todos los efectos serán los otorgantes de la misma.
Valor	300 SMMLV
Vigencia	Primer año de ejecución del contrato y por el término de un (1) año y cuatro (4) meses más, debiendo renovarse anualmente antes de su vencimiento, sucesivas veces hasta el vencimiento del plazo de la concesión.
Beneficiarios	Terceros afectados y ENTIDAD ESTATAL CONTRATANTE
Amparos	Responsabilidad Civil Extracontractual de la entidad, derivada de las actuaciones, hechos u omisiones del contratista o subcontratistas autorizados. El seguro de responsabilidad civil extracontractual debe contener como mínimo los amparos descritos en el numeral 3º del artículo 2.2.1.2.3.2.9 del Decreto 1082 de 2015.
Información necesaria dentro de la póliza	- Número y año del contrato - Objeto del contrato - Firma del representante legal del contratista - En caso de no usar centavos, los valores deben aproximarse al mayor Ej. Cumplimiento si el valor a asegurar es \$14.980.420,20 aproximar a \$14.980.421

Este seguro deberá constituirse y presentarse para aprobación de la entidad, dentro del mismo término establecido para la garantía única de cumplimiento.

Las franquicias, coaseguros obligatorios y demás formas de estipulación que conlleven asunción de parte de la pérdida por la entidad asegurada no serán admisibles.

El contratista deberá anexar el comprobante de pago de la prima del seguro de responsabilidad civil extracontractual.

13. MULTAS Y CLÁUSULAS

13.1. MULTAS

En caso de mora o de incumplimiento parcial de las obligaciones contractuales a cargo de EL CONTRATISTA, autoriza expresamente, mediante el presente documento a EL MUNICIPIO para efectuar la tasación y cobro, previo requerimiento, de multas diarias sucesivas del uno por ciento (1%) del valor total del contrato, sin que éstas sobrepasen el diez por ciento (10%) del valor total del mismo.

13.2 CLÁUSULA PENAL PECUNIARIA

Si se llegare a suceder el evento de incumplimiento parcial o total de las obligaciones a cargo de EL CONTRATISTA, deberá pagar a título de cláusula penal pecuniaria, el valor correspondiente al veinte por ciento (20%) del valor total del contrato, los que se podrán cobrar, previo requerimiento, con base en el presente documento, el cual prestará mérito ejecutivo, o se podrá hacer efectiva por parte de la entidad el amparo de cumplimiento, constituido a través de la garantía única. En caso de declaratoria de Caducidad o de incumplimiento total o parcial de las obligaciones del presente contrato, el contratista debe pagar al MUNICIPIO, a título de indemnización, una suma equivalente al 20% del valor del contrato. Esta cláusula penal se aplicará sin perjuicio de las demás acciones que le corresponden al Municipio, para el cobro de los valores totales por perjuicios ocasionados. El valor de la cláusula penal podrá ser tomado directamente del saldo a favor selección contratista, si lo hubiera o de las garantías constituidas. La cláusula penal aquí pactada no excluye la reclamación y cobro por vía judicial de la indemnización de perjuicios si el monto de ellos fuere superior a los cubiertos por la aplicación de dicha sanción, en consonancia con lo estipulado en el artículo 1600 del Código Civil. El pago de la presente cláusula penal no extinguirá las obligaciones contraídas por el contratista en virtud del presente contrato. En consecuencia, la estipulación y el pago de la pena dejan a salvo el derecho de la entidad de exigir acumulativamente con ella el cumplimiento o la resolución contrato, en ambos casos, con la correspondiente indemnización de perjuicios.

13.3 CLÁUSULAS EXCEPCIONALES

El contrato que se derive del proceso de selección estará sujeto a la aplicación de las cláusulas excepcionales previstas en los artículos 14 al 18 de la Ley 80 de 1993 y demás normas que regulen la materia. En especial se señala la siguiente:

CLAUSULA DE REVERSIÓN

Por tratarse de un contrato de concesión se incluye dentro del clausulado del contrato la cláusula de reversión en virtud del artículo 19 de la ley 80 de 1993, que señala:

“ART. 19. De la reversión. En los contratos de explotación o concesión de bienes estatales se pactará que, al finalizar el término de la explotación o concesión, los elementos y bienes directamente afectados a la misma pasen a ser propiedad de la entidad contratante, sin que por ello ésta deba efectuar compensación alguna.”

14. LA INDICACIÓN DE SI EL PROCESO DE CONTRATACIÓN ESTÁ COBIJADO POR UN ACUERDO COMERCIAL

En virtud de lo establecido en el artículo 2.2.1.2.4.1.1 y siguientes del Decreto 1082 de 2015, y en el Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación CCE-EICP-MA-03 V1. 24/11/2021 expedido por Colombia Compra eficiente¹, los Acuerdos Comerciales, en el capítulo de compras públicas contienen: (i) una lista de las Entidades Estatales incluidas en el Acuerdo Comercial; (ii) los valores a partir de los cuales el Acuerdo Comercial es aplicable al Proceso de Contratación; y, (iii) las excepciones a la aplicación del Acuerdo Comercial según el objeto del Proceso de Contratación. Las Entidades Estatales deben determinar en la etapa de planeación de sus Procesos de Contratación, si los Acuerdos Comerciales entre Colombia y otros países son aplicables al Proceso de Contratación. En caso de que sean aplicables, deben cumplir con las obligaciones contenidas en el mismo. Al respecto el Decreto 1082 de 2015 establece que:

Artículo 2.2.1.2.4.1.1. Aplicación de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación. Las Entidades Estatales deben adelantar los Procesos de Contratación de acuerdo con lo previsto en los Acuerdos Comerciales, cuando estos les sean aplicables.

Artículo 2.2.1.2.4.1.2. Concurrencia de varios acuerdos comerciales. Si un mismo proceso de contratación está sometido a varios Acuerdos Comerciales, la Entidad Estatal debe adoptar las medidas necesarias para el cumplimiento de la totalidad de los compromisos previstos en los Acuerdos Comerciales.

Artículo 2.2.1.2.4.1.3. Existencia de trato nacional. La Entidad Estatal debe conceder trato nacional a: (a) los oferentes, bienes y servicios provenientes de Estados con los cuales Colombia tenga Acuerdos Comerciales, en los términos establecidos en tales Acuerdos Comerciales; (b) a los bienes y servicios provenientes de Estados con los cuales no exista un Acuerdo Comercial pero respecto de los cuales el Gobierno nacional haya certificado que los oferentes de bienes y servicios nacionales gozan de trato nacional, con base en la revisión y comparación de la normativa en materia de compras y contratación pública de dicho Estado; y (c) a los servicios prestados por oferentes miembros de la Comunidad Andina de Naciones teniendo en cuenta la regulación andina aplicable a la materia.

El Ministerio de Relaciones Exteriores debe expedir el certificado por medio del cual se acredite la situación mencionada en el literal (b) anterior en relación con un Estado en particular, lo cual no es requerido para acreditar las situaciones a las que se refieren los literales (a) y (c) anteriores. Para constatar que los

¹ Agencia Nacional para la Contratación Pública- Colombia Compra Eficiente, Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación recuperado el 11/30/2021 de:
https://colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/cce_documents/manual_manejo_de_acuerdos_comerciales_24nov2021_1.pdf

oferentes de bienes y servicios nacionales gozan de trato nacional en un Estado, el Ministerio de Relaciones Exteriores debe revisar y comparar la normativa en materia de compras y contratación pública del respectivo Estado para lo cual puede solicitar el apoyo técnico del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y de Colombia Compra Eficiente, dentro de sus competencias legales.

Los certificados para acreditar la condición a la que se refiere el literal (b) anterior deben ser publicados en la forma y oportunidad que para el efecto disponga Colombia Compra Eficiente. La vigencia de los certificados será de dos años contados a partir de la fecha de su expedición, sin perjuicio de que el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo o Colombia Compra Eficiente soliciten al Ministerio de Relaciones Exteriores su revisión con ocasión de la expedición de nueva normativa en el Estado sobre el cual se expide el certificado. Colombia Compra Eficiente puede determinar vía circular la forma como el Ministerio de Relaciones Exteriores debe constatar que los oferentes de bienes y Servicios nacionales gozan de trato nacional y de revisar y comparar la normativa en materia de compras y contratación pública para la expedición del certificado”

Aplicación de los Acuerdos Comerciales para Entidades Estatales del nivel municipal

Colombia Compra Eficiente pone a disposición de las Entidades Estatales de nivel municipal, los siguientes literales como guía para verificar: (a) cuáles Entidades Estatales están incluidas en cada uno de los Acuerdos Comerciales; (b) el valor a partir del cual los Procesos de Contratación están cubiertos por los Acuerdos Comerciales; y (c) la existencia de excepciones a la cobertura del Acuerdo Comercial.

Entidades Estatales incluidas en la lista de los Acuerdos Comerciales

Los municipios² están incluidos en la lista de Entidades de los Acuerdos Comerciales con la Alianza Pacífico (únicamente con Chile y Perú), Chile, Costa Rica, los Estados AELC, el Triángulo Norte (únicamente con Guatemala), la Unión Europea (aplicable al Reino Unido e Irlanda del Norte); y la Decisión 439 de 1998 de la Comisión de la CAN. Lo anterior implica que los procesos de contratación llevados a cabo por los municipios listados deberán otorgar Trato Nacional a los nacionales provenientes del socio comercial con el que se haya suscrito el respectivo Acuerdo Comercial.

En el acuerdo con Israel se acordó que únicamente los siguientes municipios están cubiertos: Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla y Bucaramanga. Esto implica que la contratación pública llevada a cabo por estos municipios se deberá dar aplicación a todas las obligaciones incorporadas en el Capítulo de Compras públicas a aquellos proponentes, bienes y servicios provenientes de Israel.

Las contralorías y personerías del nivel municipal están incluidas en la lista de Entidades de los Acuerdos Comerciales con Chile; el Triángulo Norte (únicamente con El Salvador y Guatemala); la Unión Europea (aplicable al Reino Unido e Irlanda del Norte) y por la Decisión 439 de 1998 de la Comisión de la CAN.

Las Universidades del nivel municipal están incluidas en la lista del Acuerdo Comercial con Chile; la Unión Europea (aplicable al Reino Unido e Irlanda del Norte) y por la Decisión 439 de 1998 de la Comisión de la CAN.

² El lenguaje usado por los acuerdos para referirse a las entidades territoriales del nivel territorial no necesariamente coincide de manera exacta con las categorías usadas para referirse a las diferentes entidades de la Administración Pública. De hecho, se suele incluir, indistintamente, en la categoría de municipios, tanto a los municipios propiamente dichos, como a los distritos especiales.

Salvo por algunas excepciones³, todas las demás Entidades Estatales del nivel municipal (incluidas las entidades descentralizadas indirectas¹³) están incorporadas en la lista de Entidades de los Acuerdos Comerciales con Chile; el Triángulo Norte (únicamente con El Salvador y Guatemala), la Unión Europea (aplicable al Reino Unido e Irlanda del Norte) y por la Decisión 439 de 1998 de la Comisión de la CAN.

Valores

Los valores que se presentan a continuación fueron establecidos por el Ministerio de Comercio Industria y Turismo – MINCIT y la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente⁴la pública por su importancia para las entidades públicas y los participantes en la contratación.

Según el Ministerio de Comercio Industria y Turismo – MINCIT el valor de los umbrales tendrá vigencia del 1 de enero del 2024 hasta el 31 de diciembre de 2025, para los Acuerdos Comerciales suscritos con: (i) Canadá, (ii) Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, (iii) Estados Unidos, (iv) Chile, (v) Costa Rica, (vi) Alianza del Pacífico y(vii) Corea.

Según el MINCIT el valor de los umbrales tendrá vigencia del 1 de enero del 2025 hasta el 31 de diciembre de 2026, para los Acuerdos Comerciales suscritos con: (i) México, (ii) países EFTA (Suiza, Noruega, Liechtenstein e Islandia), (iii) países de la Unión Europea.

El Acuerdo Comercial entre Colombia y los países del Triángulo Norte de Centroamérica (El Salvador, Guatemala y Honduras) no se incluye en el presente documento dado que no se establecieron umbrales para su aplicabilidad.

En cuanto al acuerdo comercial vigente con Israel los umbrales establecidos en DEG se calcularán y convertirán a pesos colombianos utilizando la Tasa Representativa del Mercado (TRM) del Banco de la República de Colombia del día anterior a la fecha de publicación del aviso de convocatoria del respectivo proceso de compra.

Tabla. Valores umbrales de los acuerdos comerciales aplicables para las Entidades Estatales

Acuerdo comercial		Entidades Estatales del nivel municipal y departamental	Entidades generales del nivel nacional	Otras entidades cubiertas
Alianza Pacífico	Chile	Bienes y servicios \$1.147.016.154 COP	Bienes y servicios \$286.754.038 COP	Bienes y servicios \$1.261.717.769 COP
		Servicios de construcción \$28.675.403.847 COP	Servicios de construcción \$28.675.403.847 COP	Servicios de construcción \$28.675.403.847 COP
	Perú	Bienes y servicios \$1.147.016.154 COP	Bienes y servicios \$544.832.673 COP	Bienes y servicios \$1.261.717.769 COP
		Servicios de construcción	Servicios de construcción	Servicios de construcción

³ Estas excepciones se encuentran en el Anexo 4 y corresponden a los números 47, 48, 49, 50, 51, 52 y 53. En el caso de la Unión Europea, de acuerdo con la Decisión 01 de 2018, no se incluyen las entidades con carácter industrial y comercial.

⁴ Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y Agencia de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente. (2024). Acuerdos comerciales y trato nacional por reciprocidad. Disponible en:

https://www.colombiacompra.gov.co/sites/cce_public/files/files_2020/acutalizacion_umbrales_cce_2024.pdf

		\$28.675.403.847 COP	\$ 28.675.403.847 COP	\$28.675.403.847 COP
	México	N/A	Bienes y servicios \$ 286.754.038 COP Servicios de Construcción* \$ 44.095.402.983 USD	Bienes y Servicios* \$ 1.695.973.592 USD Servicios de construcción* \$ 54.273.800.003 USD
	Canadá	N/A	Bienes y servicios \$435.580.321 COP Servicios de construcción \$28.620.713.796 COP	Bienes y servicios \$2.177.910.121 COP Servicios de construcción \$69.696.573.433 COP
	Chile	Bienes y servicios \$ 1.148.221.780 COP Servicios de construcción \$ 28.705.544.496 COP	Bienes y servicios \$ 287.055.445 COP Servicios de construcción \$ 28.705.544.496 COP	Bienes y servicios \$ 1.263.043.958 COP Servicios de construcción \$ 28.705.544.496 COP
	Corea	Bienes y servicios \$1.147.000.000 COP Servicios de construcción \$86.020.000.000 COP (Aplica para departamentos)	Bienes y servicios \$401.000.000 COP Servicios de construcción \$28.670.000.000 COP	Bienes y servicios \$2.294.000.000 COP Servicios de construcción \$86.020.000.000 COP
	Estados AELC (Islandia, Liechtenstein, Noruega y Suiza)	Bienes y servicios \$ 1.131.227.573 COP Servicios de construcción \$ 28.280.689.315 COP	Bienes y servicios \$ 735.297.922 COP Servicios de construcción \$ 28.280.689.315 COP	Bienes y servicios \$ 1.244.350.330 COP Servicios de construcción \$ 28.280.689.315 COP
	Estados Unidos	Bienes y servicios \$ 2.030.722.904 COP Servicios de construcción \$ 28.617.834.543 COP	Bienes y servicios \$ 436.349.451 COP Servicios de construcción \$ 28.617.834.543 COP	Bienes y servicios (A) \$ 1.066.556.147 COP Bienes y servicios (B) \$ 2.290.962.604 COP Servicios de construcción \$ 28.617.834.543 COP
	Costa Rica	Bienes y servicios \$ 2.030.722.904 COP Servicios de construcción \$ 28.617.834.543 COP	Bienes y servicios \$ 436.349.451 COP Servicios de construcción \$ 28.617.834.543 COP	Bienes y servicios (A) \$ 1.066.556.147 COP Bienes y servicios (B) \$ 2.290.962.604 COP Servicios de construcción \$ 28.617.834.543 COP
	Unión Europea	Bienes y servicios \$ 1.131.227.573 COP Servicios de construcción	Bienes y servicios \$ 735.297.922 COP	Bienes y servicios \$1.131.227.573 COP

	\$ 28.280.689.315 COP	Servicios de construcción \$ 28.280.689.315 COP	Servicios de construcción \$ 28.280.689.315 COP
Estados Unidos Mexicanos	N/A	Bienes y servicios \$ 341.973.443 COP Servicios de construcción \$ 44.456.573.131 COP	Bienes y servicios \$ 1.709.862.957 COP Servicios de construcción \$ 54.718.335.355 COP
Israel	Bienes y servicios 250.000 DEG Servicios de construcción 5.000.000 DEG	Bienes y servicios 130.000 DEG Servicios de construcción 5.000.000 DEG	Bienes y servicios 355.000 DEG Servicios de construcción 5.000.000 DEG
Gran Bretaña e Irlanda del Norte	Bienes y servicios \$ 1.148.221.780 COP Servicios de construcción \$ 28.705.544.496 COP	Bienes y servicios \$ 746.344.157 COP Servicios de construcción \$ 28.705.544.496 COP	Bienes y servicios \$1.148.221.780 COP Servicios de construcción \$ 28.705.544.496 COP

Nota: Según el documento de "Valores a partir de los cuales son aplicables los Acuerdos Comerciales (Umbrales)" publicado por la Colombia Compra Eficiente, actualizado enero 2025. Para el caso de los umbrales aplicables al Acuerdo Comercial con Israel, OALI, "recomienda que las entidades cubiertas por el Acuerdo Comercial vigente con Israel establezcan el valor en pesos colombianos de los umbrales contenidos en las Secciones A, B y C usando la TRM del día anterior a la fecha de publicación del aviso de convocatoria del respectivo proceso de compra. Entonces: Valor en pesos del umbral = Valor umbral en DEG x TRM del día anterior a la fecha de publicación del aviso de convocatoria x Valor del DEG (USD por DEG).

Excepciones

La numeración de tales excepciones corresponde a las identificadas en el Anexo 4 del Manual para El Manejo de los acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación CCE-EICP-MA-03 V1. 24/11/2021.

Tabla. Excepciones aplicables a los acuerdos comerciales que celebren los Municipios

Acuerdo Comercial		Excepciones
Alianza Pacífico	Chile	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 28, 29, 32, 35, 37, 55, 61.
	Perú	
Chile		1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 12, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 28, 29, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 47.
Costa Rica		1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 28, 29, 32, 35, 37, 57, 58.
Estados AELC		1, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37.

Triángulo Norte	Guatemala	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 14, 20, 21, 50, 51, 52, 53, 59.
	El Salvador	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 14, 20, 38, 48, 49, 59.
Unión Europea Reino Unido e Irlanda del Norte		1, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 23, 28, 29, 31, 32, 34, 35, 37, 49, 57.
Israel		1, 3, 4, 5, 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 28, 29, 32, 34, 35, 37.

Fuente: Colombia Compra Eficiente con base en los Acuerdos Comerciales

DE TODO LO DICHO ANTERIORMENTE SE CONCLUYE:

Con la presentación de este estudio queda evidenciada la existencia de un requerimiento para satisfacer y que resulta imprescindible adelantar el correspondiente proceso de contratación y perfeccionamiento tendiente a cumplir con los propósitos establecidos para la buena marcha y efectivo cumplimiento de los cometidos de la entidad. Luego de evaluar el proyecto cuyo objeto es la: **“CONTRATAR POR EL SISTEMA DE CONCESIÓN LA OPERACIÓN DEL AEROPUERTO LOS POZOS DE SAN GIL - SANTANDER, ASI COMO REPARACIONES LOCATIVAS REQUERIDAS PARA UNA OPERACIÓN ADECUADA, DE EQUIPOS DE DETECCIÓN DE METALES, LA ADQUISICIÓN DE BANDAS DE CARGUE Y DESCARGUE DE EQUIPAJE DEL AEROPUERTO LOS POZOS Y EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE HANGAR DE 350 M2”.**

Se considera viable técnicamente su ejecución, en el tiempo y términos que estipule el Municipio de San Gil.

Dado en San Gil, a los veintidós (22) días del mes de julio de 2026.



JUAN GABRIEL GONZALEZ BARRAGAN
Secretario de Control Urbano e Infraestructura

