RESPUESTA A LAS OBSERVACIONES
PROCESO DE LICITACIÓN PÚBLICA No. LP-003-2026.

Objeto del proceso: **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 DISENO Y CONSTRUCCIÓN DE HANGAR DE 350 M2.**

Conforme a los dispuesto en el artículo 24 numeral 2 de la ley 80 de 1993 y en el artículo 2.2.1.1.2.1.4 del Decreto 1082 de 2015, el municipio de San Gil procede a dar respuesta a las observaciones presentadas al proyecto de pliego de condiciones del proceso de la referencia en los en los siguientes términos:

OBSERVACIÓN 1

Referencia interna: LP-003-2026
De: ARISTOBULO HERNANDEZ
Usuario: ARISTOBULO HERNANDEZ
Fecha: 13 de agosto de 2026
Asunto: OBSERVACIONES AL PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES

Texto de la observación:

"1.3.2 ACTIVIDADES ESPECíFICAS, QUE DELIMITAN EL ALCANCE DEL OBJETO CONTRACTUAL:

1.3.2.1. Administración

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

Pagar salarios y prestaciones del personal a su cargo, asegurando el cumplimiento de aportes parafiscales conforme a la legislación vigente.

Contratar y mantener un servicio de vigilancia las 24 horas en todas las instalaciones, asegurando la protección de bienes y personas.

Garantizar el pago oportuno de servicios públicos domiciliarios (agua, alcantarillado, electricidad, recolección de residuos, entre otros).

Acreditar el cumplimiento de obligaciones en seguridad social y riesgos laborales para todo el personal involucrado.

Y Con el fin de elaborar un modelo administrativo eficiente, se solicita información histórica (últimos 24 meses), de los Ingresos y Egresos, destinados a la Administración, Operación, Mantenimiento y demás conceptos relacionados con el Aeropuerto.

Por las consideraciones anteriores, se solicita DESGLOSAR el item del presupuesto de Inversión " Capital de Trabajo Inicial", para el cual se han estimado $ 57.000.000.

1.3.2.3 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.

Con el fin de cumplir y atender oportunamente lo requerido en esta Actividad Específica, solicitamos la información correspondiente a Estado Actual, Especificaciones Técnicas, Vida Util, etc. , de las instalaciones y Equipos, como:

- *Planta de Tratamiento de Agua Potable con su Equipo de Bombeo y Sistema Contraincendios.*
- *Planta de Tratamiento de Aguas Residuales,*
- *Caseta de Radar.*
- *Planta Eléctrica y Subestación.*

Igualmente, la información, si se cuenta con Iluminación Nocturna de la Pista de Aterrizaje.

1.3.2.5. 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) 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.

Es necesario conocer, los permisos, autorizaciones, vigencias y demás información pertinente de las entidades encargadas, CAS, AERONAUTICA CIVIL, etc.

Particularmente, Copia del Plan de Manejo Ambiental (PMA).

1.3.4 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.

Referente a este Canon, solicitamos replantear esta retribución al municipio, considerando aspectos relevantes que lo ameritan. Como es la información Oficial de la Alcaldía donde la operación actual genera un déficit significativo superior a $220 millones de pesos.

Así las cosas, proponemos que este cobro empiece a partir del Año 5 de la ejecución del Contrato, ó cuando exista un equilibrio económico, en los Ingresos y Egresos del Operador seleccionado".

RESPUESTA DE LA ENTIDAD: SE ACEPTA PARCIALMENTE LA OBSERVACIÓN

JUSTIFICACIÓN

1. Información histórica de ingresos y egresos: Se realiza aclaración

Frente a la solicitud de información correspondiente a los ingresos y egresos de los últimos veinticuatro (24) meses, la Entidad precisa que, si bien los documentos del proceso no contienen un estado financiero histórico desagregado correspondiente exactamente a dicho período, sí incorporan un diagnóstico financiero de la operación actual del Aeropuerto Los Pozos, utilizado para la estructuración económica del proyecto.

En efecto, los estudios previos identifican y cuantifican la situación financiera actual del Aeropuerto Los Pozos, señalando que la operación actual genera un déficit anual significativo superior a DOSCIENTOS VEINTE MILLONES DE PESOS ($220.000.000), el cual hoy en dia es cubierto con recursos propios del Municipio.

Ahora bien, frente al detalle de los ingresos y egreseos se tiene que, los ingresos operacionales anuales de referencia ascienden a $39.230.000, discriminados en $33.730.000 correspondientes a la tasa aeroportuaria y $5.500.000 por concepto de derechos de aeródromo.

Por su parte, los gastos operacionales anuales estimados ascienden a $259.895.000, discriminados así: personal mínimo de operación por $137.495.000; servicios públicos por $28.800.000; seguridad y vigilancia por $33.600.000; mantenimiento básico de pista, balizamiento y zonas operacionales por $36.000.000; pólizas, seguros y certificaciones Aerocivil por $13.200.000; y gastos administrativos y suministros por $10.800.000.

Como resultado de dicha estructura, el estudio determina un déficit operacional anual de $220.665.000, el cual, bajo el esquema de administración directa, hoy en dia es cubierto con recursos propios del Municipio.

Ahora bien, es necesario precisar que no se cuenta con una serie histórica de ingresos y egresos correspondiente a los últimos veinticuatro (24) meses de operación continua del Aeropuerto Los Pozos.

Lo anterior obedece a que, una vez culminadas y entregadas las obras por parte de la Gobernación de Santander en el año 2023, el Municipio ha venido adelantando de manera progresiva las actuaciones necesarias para la puesta en funcionamiento y operación del aeródromo, particularmente durante los años 2024 y 2025, por lo que no se cuenta con un período de operación continua superior a dos años que permita presentar una información histórica homogénea y comparable correspondiente a los veinticuatro (24) meses solicitados. En consecuencia, la información financiera incorporada en los estudios corresponde a la estructura de ingresos y costos de la operación actual, expresada en valores de referencia e indexada a las condiciones económicas del año 2026, y constituye la información utilizada para el diagnóstico y la estructuración del proyecto.

Esta información financiera permite a los interesados conocer la estructura económica y operacional actual que sirvió de referencia para la estructuración de la concesión, aunque no corresponde técnicamente a un estado histórico de ingresos y egresos de los últimos veinticuatro (24) meses.

Por lo anterior, se considera atendida la observación, en cuanto se precisa y pone de presente la información financiera.

2. Capital de trabajo inicial: Se realiza aclaración

Respecto de la solicitud de desglosar el rubro correspondiente al "Capital de Trabajo Inicial", la Entidad precisa que dicho concepto se encuentra expresamente contemplado dentro de la inversión inicial estimada para el proyecto.

Ahora bien, frente a la solicitud de desagregar el valor correspondiente al capital de trabajo inicial, la Entidad precisa que este componente fue incorporado dentro de la estructuración económica como un recurso destinado a atender las necesidades iniciales de operación y puesta en marcha del esquema concesionado.

Para efectos de dimensionar dicho valor, resulta pertinente considerar la estructura de costos operacionales anuales de referencia que ascienden a $259.895.000, correspondientes a personal mínimo de operación ($137.495.000), servicios públicos ($28.800.000), seguridad y vigilancia ($33.600.000), mantenimiento básico de pista, balizamiento y zonas operacionales ($36.000.000), pólizas, seguros y certificaciones Aerocivil ($13.200.000) y gastos administrativos y suministros ($10.800.000).

De acuerdo con dicha estructura, el costo operacional mensual de referencia equivale aproximadamente a $21.658.000, por lo que el capital de trabajo inicial de $57.000.000 representa un monto equivalente a aproximadamente 2,63 meses de los gastos operacionales estimados, constituyendo un margen inicial de recursos para atender las necesidades de liquidez propias de la puesta en marcha y estabilización de la operación.

No obstante, debe precisarse que los documentos del proceso no establecen que los $57.000.000 hayan sido calculados exclusivamente como el equivalente a un número determinado de meses de operación, ni contienen una discriminación contable interna del rubro por cada concepto de gasto. Lo anterior obedece, además, a que el capital de trabajo constituye un recurso destinado a atender las necesidades de liquidez propias de la etapa inicial de operación, cuya destinación específica dependerá de la forma en que el concesionario organice, administre y opere el aeródromo, de conformidad con las obligaciones contractuales a su cargo.

En este sentido, no resulta técnicamente procedente establecer de manera anticipada y con exactitud los rubros específicos y las cantidades que deberán ser destinadas de los $57.000.000 a cada concepto, toda vez que dicha distribución dependerá de la estructura administrativa, operativa y financiera que adopte el futuro concesionario, así como de sus mecanismos de gestión, organización de personal, contratación de bienes y servicios, políticas de abastecimiento, necesidades de liquidez y demás decisiones propias de su operación.

Lo anterior responde precisamente a la naturaleza del esquema concesional, en el cual el particular asume la administración y operación del aeródromo dentro de las condiciones, obligaciones y niveles de servicio establecidos por la Entidad, conservando un margen de autonomía para definir la manera más eficiente de organizar sus recursos y desarrollar su modelo de negocio. En consecuencia, la Entidad determina el monto de referencia del capital de trabajo requerido para la estructuración del proyecto, pero no sustituye al concesionario en las decisiones empresariales relativas a su distribución y utilización durante la operación.

Por tanto, la relación efectuada con los egresos operacionales tiene carácter explicativo y permite evidenciar la proporción y razonabilidad del capital de trabajo frente a la estructura económica del proyecto, sin constituir una modificación de la metodología o de las condiciones económicas previstas en los documentos del proceso.

Por lo anterior, se considera atendida la observación, precisando el alcance y dimensión económica del capital de trabajo inicial, manteniéndose el valor de CINCUENTA Y SIETE MILLONES DE PESOS ($57.000.000) establecido dentro de la inversión inicial del proyecto.

3. Estado actual y características de los bienes objeto de la concesión: Se realiza aclaración

Frente a la solicitud de información relacionada con el estado actual, características y especificaciones de la Planta de Tratamiento de Agua Potable con su equipo de bombeo y sistema contraincendios, la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales, la Caseta de Radar, y la Planta Eléctrica y Subestación, la Entidad precisa lo siguiente:

Actualmente no existe una Planta de Tratamiento de Agua Potable (PTAP) en el Aeropuerto Los Pozos, por lo que no resulta procedente señalarla como infraestructura existente ni como un bien objeto de entrega al concesionario.

Respecto de los demás componentes señalados, su existencia, estado, características y condiciones de entrega correspondonde a la infraestructura efectivamente disponible y debidamente identificada por la Entidad en los documentos que hacen parte del proceso de concesión y que serán entregados al concesionario junto con los demás bienes que integran la unidad funcional aeroportuaria.

En relación con su estado actual, en particular, se tiene:

Instalación / equipo	Información disponible
Planta de Tratamiento de Agua Potable – PTAP	El Aeropuerto Los Pozos no cuenta con Planta de Tratamiento de Agua Potable (PTAP).

Sistema de bombeo de presión constante de aguas lluvias a tanque de agua potable.	El aeropuerto cuenta con un sistema de bombeo destinado a conducir las aguas lluvias recolectadas desde un tanque hacia otro. Actualmente, se presenta un daño en dicho sistema, por lo que se adelantarán las actividades de diagnóstico, mantenimiento necesarias para su puesta en funcionamiento y posterior entrega al operador en condiciones funcionales.
Sistema de bombeo contra incendio.	El sistema contra incendios presenta actualmente una condición de fuga de agua y se encuentra desconectado. Se adelantarán las actividades de mantenimiento y/o reparaciones necesarias para garantizar su adecuado funcionamiento y realizar su entrega al operador en condiciones funcionales.
Planta de Tratamiento de Aguas Residuales – PTAR	La PTAR requiere actividades de revisión. Se realizarán las actividades de diagnóstico, mantenimiento y/o adecuación que resulten necesarias para garantizar sus condiciones adecuadas de funcionamiento y su entrega al operador en condiciones funcionales.
Caseta de radar meteorológico	El aeropuerto cuenta con caseta y radar meteorológico. Se precisa que los equipos asociados al radar meteorológico corresponden a la Aeronáutica Civil.
Planta eléctrica	Actualmente la planta eléctrica requiere la disponibilidad de las baterías correspondientes para su funcionamiento. Se adelantarán las actividades necesarias para garantizar que el equipo sea entregado al operador en condiciones funcionales.
Subestación eléctrica	La subestación presenta algunos fallos en sus componentes y transformadores, por lo que requiere las correspondientes actividades de revisión y mantenimiento. Se adelantarán las actividades de diagnóstico, mantenimiento y/o reparaciones necesarias para garantizar sus condiciones adecuadas de operación y realizar su entrega al operador en condiciones funcionales.

Adicionalmente, en las instalaciones del aeropuerto se cuenta con los siguientes sistemas asociados a la infraestructura hidráulica, sanitaria y de protección contra incendios:

- Sistema de bombeo sumergible para achique en cuartos de máquinas.
- Sistema de bombeo de presión constante de agua potable.
- Sistema de bombeo de presión constante de aguas lluvias.
- Sistema hidráulico de red contra incendio, gabinetes y rociadores

Por otro lado, en relación con la vida útil se tiene:

Sistema / Equipo	Vida útil estimada
Bombas y electrobombas que conforman el sistema	10 años
BIOBOX 1 LPS	50 años
Transformador seco abierto Clase H – 15 kV	30 años
Planta eléctrica AC120S	20 años

Nota: *Los períodos indicados corresponden a valores estimados de vida útil técnica referencial, establecidos con base en las características y naturaleza de los equipos. Estos valores pueden variar de acuerdo con las condiciones de operación, frecuencia e intensidad de uso, mantenimiento preventivo y correctivo, condiciones de instalación y estado de los componentes. Por tanto, no deben entenderse como una vida útil garantizada o necesariamente establecida por el fabricante.*

Respecto de la existencia de iluminación nocturna de la pista de aterrizaje, se precisa que actualmente la pista no cuenta con un sistema de iluminación nocturna. No obstante, dentro del esquema de

concesión, el concesionario podrá ejecutar, por su cuenta y costo, las obras, adecuaciones o inversiones adicionales que considere necesarias para mejorar, modernizar o ampliar la capacidad y calidad de los servicios aeroportuarios, de conformidad con las condiciones técnicas, normativas y de seguridad aplicables. En consecuencia, la eventual implementación de un sistema de iluminación nocturna podrá ser desarrollada por el concesionario como una inversión adicional, sin que ello constituya una obligación de inversión mínima a cargo del Municipio.

Finalmente se tiene que la verificación física y detallada de los bienes, equipos e instalaciones que efectivamente sean puestos a disposición del concesionario se realizará mediante el acta de entrega e inventario inicial, instrumento que permitirá dejar constancia de los elementos efectivamente entregados y de las condiciones en que se encuentren al momento de la entrega.

Por lo anterior, se considera atendida la observación, en el entendido de que los documentos del proceso contienen la información disponible sobre la infraestructura actualmente existente, mientras que la constatación puntual del estado físico y operativo de cada bien o equipo será objeto de verificación y registro al momento de la entrega efectiva al concesionario.

4. Información ambiental: Se realiza aclaración

Frente a la solicitud relacionada con permisos, autorizaciones, licencias ambientales y Plan de Manejo Ambiental, la Entidad precisa que:

- **AERONAUTICA CIVIL:**

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 073°07'44,50"W*	*1700,5 / 5579*	***Clave de 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*

- **CAS**

Actualmente la entidad se ecuentra adelantando trámites administrativos para la obtención y/o renovación de la licencia ambiental ante la CAS.

Finalmente, frente a la solicitud de entrega de una copia de un Plan de Manejo Ambiental existente no resulta procedente en los términos planteados, en tanto dicho instrumento deberá ser elaborado y gestionado por el concesionario, de acuerdo con las condiciones de operación, las obligaciones contractuales y los requerimientos de la autoridad ambiental competente.

Por lo anterior, se considera atendida la observación.

5. Solicitud de modificación del canon concesional: No se acoge la observación

Respecto de la solicitud de modificar el canon concesional para que su exigibilidad comience a partir del quinto año de ejecución del contrato o cuando se alcance el equilibrio entre ingresos y egresos del operador, la Entidad no acoge la solicitud.

Los Estudios Previos establecen expresamente un canon concesional variable y progresivo, calculado sobre los ingresos generados por la explotación del aeropuerto, de la siguiente manera:

a) Cuatro por ciento (4 %) de los ingresos durante los años 1 a 5.

b) Seis por ciento (6 %) de los ingresos durante los años 6 a 10.

c) Ocho por ciento (8 %) de los ingresos durante los años 11 a 20.

El mismo esquema se encuentra incorporado en el Proyecto de Pliego de Condiciones.

La propuesta de condicionar el inicio del canon a que exista un determinado nivel de equilibrio entre ingresos y egresos introduciría un parámetro distinto al previsto en la estructuración económica del proceso y trasladaría a la Entidad un riesgo asociado al resultado financiero particular del operador.

Adicionalmente, el pliego establece que el proponente debe presentar un modelo económico y financiero de la concesión para el plazo de veinte (20) años, con la proyección de los ingresos de la concesión e identificando las diferentes fuentes de ingresos aeronáuticos y no aeronáuticos. Dicho modelo tiene precisamente como finalidad demostrar la consistencia y sostenibilidad económica de la oferta, así como la viabilidad de las inversiones y del canon concesional ofrecido.

Debe recordarse, además, que la situación deficitaria actual del aeropuerto ya fue expresamente considerada por la Entidad en la estructuración del proyecto. Los Estudios Previos señalan que la operación actual genera un déficit anual superior a $220 millones y que mantener el esquema de administración directa implicaría continuar destinando recursos propios del Municipio para cubrir dicho déficit.

Precisamente, la estructuración concluye que la concesión busca, entre otros objetivos, reducir el déficit operativo actualmente asumido por el Municipio, optimizar el aprovechamiento económico del aeropuerto y fortalecer la sostenibilidad financiera del proyecto.

En consecuencia, **NO SE ACOGE** la solicitud de iniciar el cobro del canon a partir del quinto año ni de condicionarlo a la existencia de equilibrio entre ingresos y egresos del concesionario, toda vez que dicha modificación alteraría las condiciones económicas y financieras bajo las cuales fue estructurado el proceso.

OBSERVACIÓN 2

Referencia interna: LP-002-2026
De: PERSONA NATURAL
Usuario: MARIA ALEJANDRA PINEDA SANCHEZ
Fecha: 13 de agosto de 2026
Asunto: Presentación de observaciones al pre-pliego

Texto de la observación:

Observación No. 1

Requisitos Jurídicos - Pagina 27 – Primer párrafo

> • En el caso de uniones temporales o consorcios, sus miembros deberán acreditar que dentro de su objeto social se encuentra comprendida la actividad que se comprometen a desarrollar en el acuerdo de conformación correspondiente. En todo caso el consorcio o la unión temporal deberá en conjunto, acreditar que sus objetos sociales comprenden todas las actividades señaladas en el objeto del presente proceso de mínima Cuantía.

Se lee menor cuantía. Se solicita corregir dicho texto, puesto que se trata de un proceso de licitación pública.

Observación No. 2

Página 17 #1.3.3.

> **1.3.3 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.

... Se lee presente estudio, se solicita corregir por pliego de condiciones. De igual manera lo mismo se lee en la página 18 #

> **2. 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.

Observación No. 3

Página 28

Para el caso de consorcios o uniones temporales, deben presentar el certificado de existencia y representación legal de cada uno de los miembros del consorcio o unión temporal, dicho certificado deberá contener los mimos requisitos establecidos en la presente invitación Publica, para el caso de

... Se lee texto invitación pública. Se solicita corregir por licitación pública.

Observación No. 4

Página 29

d) Documento que acredite la conformación del Consorcio o Unión Temporal

En el documento de conformación del Consorcio o Unión Temporal debe constar al menos lo siguiente: El objeto, la duración (no inferior al plazo de ejecución del contrato y hasta su liquidación, y un (1) año más), el representante y su respectivo suplente, sus facultades, manifestación expresa de la responsabilidad frente al Municipio de SAN GIL, frente a la celebración y ejecución del contrato, porcentajes de participación y demás cláusulas opcionales que los proponentes consideren pertinentes, siempre y cuando no contravengan lo dispuesto en la Ley 80 de 1993.

... El texto se lee Representante legal suplente, pero en el anexo no se contempla. Se solicita aclarar.

Observación No. 5

Página 38

1. **EXPERIENCIA GENERAL**

El proponente, persona natural o jurídica, deberá acreditar experiencia general mediante la presentación de TRES (03) contratos (ejecutados o en ejecución) con certificación y/o acta de terminación y/o liquidación (en caso de a ver terminado) expedida por la entidad contratante, cuyo objeto contractual o alcance corresponda a **CONTRATOS DE CONCESIÓN PARA LA ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO, MODERNIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA Y/O SERVICIO PÚBLICO**, celebrados con entidades públicas, cuya sumatoria sea igual o superior al presupuesto oficial de las inversiones exigidas al concesionario, expresado en SMLMV, es decir a 2.783,13 SMMLV.

... Se solicita aclarar si la experiencia requerida es con entidades públicas o, también, en empresas privadas.

También, aclarar lo mismo que se lee en la página 44.

1. **EXPERIENCIA GENERAL**

El proponente, persona natural o jurídica, deberá acreditar experiencia general mediante la presentación de TRES (03) contratos (ejecutados o en ejecución) con certificación y/o acta de terminación y/o liquidación (en caso de a ver terminado) expedida por la entidad contratante, cuyo objeto contractual o alcance corresponda a **CONTRATOS DE CONCESIÓN PARA LA ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO, MODERNIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA Y/O SERVICIO PÚBLICO**, celebrados con entidades públicas, cuya sumatoria sea igual o superior al presupuesto oficial de las inversiones exigidas al concesionario, expresado en SMLMV, es decir a 2.783,13 SMMLV.

Observación No. 6

Página 47 #

6. Certificados y/o contratos para acreditar la experiencia, debidamente firmados y ya terminados.

... Nota 6. Se solicita experiencia de personal con contratos debidamente terminados y firmados. Se solicita aclarar si el personal que se encuentra actualmente trabajando dentro de la experiencia solicitada por que no aplica para la experiencia solicitada.

"

RESPUESTA DE LA ENTIDAD: SE ACEPTA PARCIALMENTE LA OBSERVACIÓN

JUSTIFICACIÓN

A la observación 1, 2, 3 y 4: Se acoge las observaciones

Frente a las observaciones relacionadas con la utilización de expresiones que no corresponden al procedimiento de selección que se adelanta, tales como referencias a "mínima cuantía", "invitación pública" o expresiones que presentan errores de digitación, como el uso de "a ver" en lugar de "haber", la Entidad manifiesta que se trata de errores de carácter formal y de transcripción, que no modifican el objeto, la modalidad de selección, las condiciones, requisitos ni las reglas sustanciales del proceso.

En consecuencia, la Entidad acoge la observación y procederá a realizar las correcciones correspondientes en el documento, sustituyendo las referencias incorrectas a "mínima cuantía" por "Licitación Pública", las expresiones "invitación pública" por "Pliego de Condiciones", cuando corresponda, y efectuando las demás correcciones ortográficas y de digitación señaladas, incluyendo aquellas relacionadas con el uso correcto de "haber".

Estas modificaciones tendrán un carácter exclusivamente formal y aclaratorio, y no implicarán modificación alguna de la modalidad de selección, del objeto contractual, de los requisitos habilitantes, factores de evaluación, obligaciones, condiciones económicas o demás reglas sustanciales establecidas para el proceso.

Por lo anterior, **SE ACOGE** las observaciones y los ajustes se verán reflejados en el pliego de condiciones definitivo.

A la observación 5: Se realiza aclaración

JUSTIFICACIÓN

Frente a la solicitud de aclarar si la experiencia general exigida puede acreditarse mediante contratos celebrados con entidades públicas o privadas, la Entidad precisa que, atendiendo a la naturaleza y características del contrato de concesión objeto del presente proceso, la experiencia exigida deberá corresponder a contratos celebrados con entidades públicas.

Lo anterior obedece a que el contrato proyectado corresponde a una concesión sobre infraestructura pública, mediante la cual el Municipio de San Gil, en su calidad de entidad estatal y propietario del Aeropuerto Los Pozos, entregará al concesionario la administración, operación, mantenimiento, explotación y modernización de una infraestructura pública destinada a la prestación de servicios aeroportuarios, conservando la entidad territorial la titularidad y propiedad de los bienes.

En este contexto, la experiencia que se pretende acreditar debe permitir demostrar que el proponente ha desarrollado previamente actividades de similar naturaleza frente a una entidad pública, bajo un esquema contractual en el cual concurran elementos propios de la gestión, administración, operación, mantenimiento, modernización y/o explotación de infraestructura pública o de un servicio público.

Por lo tanto, los contratos celebrados exclusivamente con particulares o entidades privadas no serán válidos para acreditar la experiencia general exigida, aun cuando su objeto pueda guardar similitud material con las actividades requeridas en el presente proceso

Por lo anterior, se considera atendida la observación.

A la observación 6: Se acoge parcialemente la observacion

JUSTIFICACIÓN

En relación con la experiencia del personal, la exigencia de acreditarla mediante los documentos señalados en el Pliego de Condiciones tiene como finalidad permitir a la Entidad verificar de manera objetiva la existencia, naturaleza, alcance y tiempo de la experiencia que se pretende acreditar, así como la efectiva vinculación del profesional con el contrato, proyecto o actividad correspondiente.

En este sentido, atendiendo a la naturaleza particular de la experiencia exigida para cada perfil, la Entidad considera necesario realizar la siguiente precisión: para el caso del asesor jurídico, respecto de quien se exige experiencia específica relacionada con contratos de concesión, se permitirá acreditar experiencia derivada de contratos que se encuentren actualmente en ejecución. En estos casos, el proponente deberá acreditar la experiencia efectivamente adquirida hasta la fecha de cierre del proceso, siempre que esta pueda ser debidamente certificada y verificable mediante los documentos exigidos en el Pliego de Condiciones.

Lo anterior obedece a que, tratándose de experiencia específica en contratos de concesión, no resulta necesario que el contrato de referencia haya finalizado para que pueda acreditarse la experiencia efectivamente desarrollada por el profesional, siempre que sea posible determinar y verificar objetivamente el tiempo y las actividades ejecutadas hasta la fecha de cierre del proceso.

Por su parte, respecto de los demás perfiles de personal, la experiencia deberá corresponder a contratos, proyectos, actividades o labores efectivamente ejecutados, en los términos establecidos para cada perfil en el Pliego de Condiciones. En estos casos, dado que no se exige que la experiencia corresponda específicamente a contratos de concesión, la Entidad requiere que la experiencia que se pretenda acreditar se encuentre efectivamente culminada y pueda ser certificada en los términos establecidos en los documentos del proceso.

En consecuencia, se aclara que únicamente para el perfil de asesor jurídico se permitirá acreditar experiencia proveniente de contratos de concesión que se encuentren en ejecución, hasta la fecha de

cierre del proceso, mientras que para los demás perfiles la experiencia deberá corresponder a actividades o contratos efectivamente ejecutados y debidamente acreditados.

OBSERVACIÓN 3

Referencia interna: LP-003-2026
De: PERSONA NATURAL
Usuario: OMAIRA ORTIZ
Fecha: 14 de agosto de 2026
Asunto: Observaciones al prepliego

Texto de la observación:

Observación 1:

En la página 38 del documento, en el apartado de acreditación del requisito, se evidencia un error de redacción: dice "a ver terminado". Se solicita amablemente a la entidad, realizar el ajuste por "haber terminado".

ACREDITACIÓN DEL REQUISITO

Para la verificación de la experiencia solicitada, los oferentes deberán anexar los respectivos certificados, con copia de los contratos y con acta de recibo final o liquidación (en caso de a ver terminado). Dichas certificaciones o acta de recibo final o liquidación deben ser expedidas por la entidad contratante.

Observación 2:

Respetuosamente nos permitimos observar que en la página 39, en el apartado de requisitos para las certificaciones de Uniones Temporales, se indica información adicional a la requerida. De conformidad con la práctica contractual, en las certificaciones expedidas a Uniones Temporales únicamente debe relacionarse el nombre de la UT y su respectivo NIT. Los porcentajes de participación de cada uno de los integrantes no deben incluirse en la certificación, toda vez que dicha información se acredita en el documento de conformación de la UT. En ese sentido, solicitamos amablemente al Municipio de San Gil revisar y ajustar los requisitos de la certificación, a fin de que guarden coherencia con lo anteriormente expuesto

NOTA 4: Para la verificación de la experiencia con certificación, deben ser expedida por la entidad contratante y deben contener la siguiente información:

- ✓ **Nombre del Contratante.**
- ✓ **Nombre del contratista**
- ✓ **Objeto del contrato.**
- ✓ **Valor del contrato.**
- ✓ **Plazo.**
- ✓ **Fecha de inicio.**
- ✓ **Fecha de terminación.**
- ✓ **Porcentaje de participación, cuando el contrato haya sido ejecutado en Consorcio o UT.**
- ✓ **Fecha de expedición de la certificación.**
- ✓ **Nombre, cargo y teléfono de quien expide la certificación.**

Observación 3:
En la página 39, Nota 7, al igual que en la pagina 41 nota 4, se establece un requisito que permite inferir que el número mínimo de integrantes para Consorcios y Uniones Temporales es de tres (3).
Teniendo en cuenta que el artículo 7 de la Ley 80 de 1993 permite la conformación de estas figuras con mínimo dos (2) integrantes, solicitamos al Municipio de San Gil precisar el alcance de la Nota 7 e indicar expresamente los requisitos aplicables para proponentes plurales conformados por dos (2) participantes

NOTA 7: Tratándose de Proponentes Plurales se tendrá en cuenta lo siguiente: i) al menos uno de los integrantes deberá aportar como mínimo la experiencia general; ii) al menos un integrante diferente deberá aportar la experiencia específica; y iii) sin perjuicio de lo anterior, solo uno (1) de los integrantes, si así lo considera pertinente, podrá no acreditar experiencia.

Observación 4:

En la página 47, Nota 2, se requiere la presentación de documentos en original firmado y no acepta facsímil.

No obstante, se evidencia que el Sistema de Información y Registro Nacional de Abogados – SIRNA, administrado por el Consejo Superior de la Judicatura, emite los certificados en formato digital sin firma ni facsímil, dando fe únicamente con el nombre del profesional y el código de verificación.

Por lo anterior, solicitamos al Municipio de San Gil ajustar el requisito de la Nota 2 para aceptar los documentos de SIRNA en las condiciones en que son expedidos, garantizando el principio de eficacia y economía procesal.

NOTA 2: Los documentos, actas y demás que se acrediten en la oferta deben presentarse suscritos por quien los expide, no se acepta facsímil o la descripción de "original firmado".

Observación 5:

En la página 2 de los anexos que hacen parte del Proyecto de Pliego de Condiciones, se dispone un aparte denominado "AVAL DE LA PROPUESTA".

No obstante, dentro del articulado del Proyecto de Pliego de Condiciones no se encuentra prevista la exigencia de aval profesional alguno, ni se definen las condiciones, perfil y alcance de este.

En aras de garantizar los principios de transparencia y claridad, solicitamos al Municipio de San Gil precisar si el "Aval de la Propuesta" constituye un requisito habilitante y, de ser así, incorporar en el pliego definitivo los requisitos y obligaciones del profesional que lo debe suscribir. En caso contrario, solicitamos su exclusión.

Atentamente,

_____

Firma

Nombre o razón social del Proponente_____

NIT

Nombre del Representante Legal y/o representante

C.C. Nº _____ de _____

Dirección:_____

Ciudad: __

Teléfono: _____

Celular: _____

Telefax: _____

e-mail:_____

AVAL DE LA PROPUESTA

_____

_____

_____

Observación 6:

Dentro de los documentos e información suministrada en el proceso no se evidencia el reporte histórico de recaudo por tasa aeroportuaria.

Considerando que este ingreso constituye la base para la proyección de los flujos de caja y la viabilidad financiera del proyecto, solicitamos respetuosamente al Municipio de San Gil publicar los datos históricos de recaudo, discriminados por vigencia, con el propósito de permitir a los proponentes elaborar propuestas ajustadas a la realidad del contrato.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD: SE ACOGE PARCIALMENTE LA OBSERVACIÓN

JUSTIFICACIÓN

A la observación 1: Se acoge la observación

Frente a las observaciones relacionadas con la utilización de expresiones que presentan errores de digitación, como el uso de "a ver" en lugar de "haber", la Entidad manifiesta que se trata de errores de carácter formal y de transcripción, que no modifican el objeto, la modalidad de selección, las condiciones, requisitos ni las reglas sustanciales del proceso.

En consecuencia, la Entidad acoge la observación y procederá a realizar las correcciones correspondientes en el documento, efectuando las correcciones ortográficas y de digitación señaladas, incluyendo aquellas relacionadas con el uso correcto de "haber".

Estas modificaciones tendrán un carácter exclusivamente formal y aclaratorio, y no implicarán modificación alguna de la modalidad de selección, del objeto contractual, de los requisitos habilitantes, factores de evaluación, obligaciones, condiciones económicas o demás reglas sustanciales establecidas para el proceso.

Por lo anterior, **SE ACOGE** la observación y los ajustes se verán reflejados en el pliego de condiciones definitivo.

A la observación 2: Se acoge la observación

JUSTIFICACIÓN

Frente a la observación presentada, la Entidad considera procedente la precisión solicitada, en el sentido de que el porcentaje de participación del integrante en el Consorcio o Unión Temporal no necesariamente deberá encontrarse consignado en la certificación expedida por la entidad contratante, toda vez que dicha información puede encontrarse acreditada en el respectivo documento de conformación del Consorcio o Unión Temporal.

En consecuencia, se aclara que, cuando la experiencia que se pretenda acreditar haya sido ejecutada mediante Consorcio o Unión Temporal, el porcentaje de participación del proponente podrá acreditarse mediante la certificación expedida por la entidad contratante o, en su defecto, mediante el documento de conformación del Consorcio o Unión Temporal correspondiente, siempre que permita verificar de manera clara el porcentaje de participación del integrante que pretende hacer valer la experiencia.

Por lo anterior, se modificará la Nota 4 del Pliego de Condiciones, la cual quedará así:

*"**NOTA 4:** Para la verificación de la experiencia mediante certificación, esta deberá ser expedida por la entidad contratante y contener, como mínimo, la siguiente información:*

- *Nombre del contratante.*
- *Nombre del contratista.*
- *Objeto del contrato.*
- *Valor del contrato.*
- *Plazo.*
- *Fecha de inicio.*
- *Fecha de terminación, cuando corresponda.*
- ***Porcentaje de participación, cuando el contrato haya sido ejecutado en Consorcio o Unión Temporal, el cual podrá acreditarse en la certificación expedida por la entidad contratante o mediante el documento de conformación del respectivo Consorcio o Unión Temporal.***
- *Fecha de expedición de la certificación.*
- *Nombre, cargo y teléfono de quien expide la certificación".*

En consecuencia, **SE ACOGE** la observación, precisando que la Entidad permitirá acreditar el porcentaje de participación mediante cualquiera de los dos documentos señalados, garantizando en todo caso que dicha información pueda ser verificada de manera objetiva.

A la observación 3: No se acoge la observación:

JUSTIFICACIÓN

Frente a la observación presentada, la Entidad precisa que la interpretación según la cual la Nota 7 del Pliego de Condiciones exige que los proponentes plurales estén conformados como mínimo por tres (3) integrantes no resulta correcta.

La redacción establecida en la Nota 7 no determina ni condiciona el número de integrantes que puede conformar un Consorcio o Unión Temporal. Por el contrario, la regla se refiere exclusivamente a la forma en que los integrantes del proponente plural podrán acreditar los requisitos de experiencia exigidos en el proceso.

En efecto, la Nota establece:

"i) al menos uno de los integrantes deberá aportar como mínimo la experiencia general; ii) al menos un integrante diferente deberá aportar la experiencia específica; y iii) sin perjuicio de lo anterior, solo uno (1) de los integrantes, si así lo considera pertinente, podrá no acreditar experiencia."

La expresión "al menos un integrante diferente" tiene precisamente como finalidad exigir que la experiencia general y la experiencia específica sean aportadas por integrantes distintos, pero no establece que deba existir un tercer integrante.

Así mismo, la posibilidad prevista en el numeral iii), según la cual uno de los integrantes puede no acreditar experiencia, constituye una facultad y no una obligación, cuando se trate de mas de dos integrantes. Por tanto, no debe interpretarse como un requisito adicional que determine el número mínimo de integrantes del proponente plural.

En consecuencia, se aclara que los proponentes plurales podrán estar conformados por dos (2) o más integrantes, de conformidad con las reglas aplicables a los Consorcios y Uniones Temporales, y que un proponente plural integrado por dos (2) integrantes podrá acreditar la experiencia exigida mediante la distribución prevista en la Nota 7: un integrante aportando la experiencia general y el otro, de manera independiente, aportando la experiencia específica.

Por lo anterior, **NO SE ACOGE** la observación en cuanto parte de una interpretación equivocada de la Nota 7.

A la observación 4: Se acoge parcialmente la observación

JUSTIFICACIÓN

Frente a la observación presentada, la Entidad considera procedente realizar una precisión a la Nota 2, teniendo en cuenta que existen documentos expedidos directamente por entidades, autoridades o plataformas institucionales que son generados de manera electrónica y que, por su propia naturaleza, no necesariamente incorporan una firma manuscrita o una imagen de firma en el documento descargado.

En efecto, existen certificados y documentos expedidos a través de plataformas oficiales que cuentan con mecanismos propios de validación y autenticidad. Por ejemplo, en el caso de los certificados relacionados con el ejercicio profesional de los abogados expedidos a través del SIRNA, el documento puede ser generado mediante firma electrónica y contener la respectiva manifestación de validez jurídica. De igual manera, existen documentos o constancias expedidos por sistemas institucionales,

como aquellos relacionados con antecedentes o medidas correctivas, que pueden ser generados directamente por la plataforma sin que aparezca una firma manuscrita o facsimilar.

En estos casos, no resulta procedente exigir una firma adicional a la que incorporen o reconozcan los propios sistemas oficiales de expedición, siempre que se trate de documentos expedidos por una entidad competente, puedan ser asociados a dicha entidad y cuenten con mecanismos que permitan verificar su autenticidad, integridad o procedencia.

No obstante, la exigencia contenida en la Nota 2 resulta particularmente aplicable a las certificaciones expedidas por particulares o entidades contratantes, especialmente aquellas utilizadas para acreditar experiencia laboral, experiencia profesional o contractual, cuando su contenido depende de una manifestación expresa del contratante o empleador. En estos casos, el documento deberá permitir identificar a la persona o entidad que lo expide y encontrarse debidamente suscrito, de manera que la Entidad pueda verificar su autenticidad y la responsabilidad de quien certifica la información.

Por lo anterior, la Entidad aclara que no se exigirá firma manuscrita, respecto de documentos oficiales generados electrónicamente por plataformas institucionales, cuando estos cuenten con mecanismos propios de validación o autenticación y permitan verificar su procedencia.

En consecuencia, la Nota 2 será precisada en los siguientes términos:

"NOTA 2: Los documentos, actas y demás que se acrediten en la oferta deben presentarse suscritos por quien los expide, no se acepta facsímil o la descripción de "original firmado". Cuando se trate de documentos expedidos directamente por entidades, autoridades o plataformas institucionales mediante sistemas electrónicos de generación, validación o autenticación, no será exigible la incorporación de firma manuscrita, siempre que el documento cuente con mecanismos que permitan verificar su autenticidad o procedencia".

Por lo anterior, **SE ACOGE** la observación y los ajustes se verán reflejados en el pliego de condiciones definitivo.

A la observación 5: Se realiza aclaración

JUSTIFICACIÓN

En cuanto al contenido del Anexo No. 2, la Entidad precisa que los documentos allí incorporados corresponden a formatos y/o guías destinados a orientar a los proponentes en la presentación de sus ofertas. En ese sentido, su contenido debe ser diligenciado y entendido de acuerdo con los requisitos efectivamente exigidos en el Pliego de Condiciones.

Para el presente proceso no se exige aval de la propuesta, por lo que cualquier referencia a dicho requisito contenida en el formato no resulta aplicable y, por tanto, no deberá ser tenida en cuenta por los proponentes. En consecuencia, la ausencia de aval de la propuesta no dará lugar al rechazo de la oferta, al no constituir un requisito exigido dentro del presente proceso.

Por lo anterior, se considera atendida la observación, señalandose que se publicará nuevamente los respectivoso formatos con sus ajustes para mayor claridad de los oferentes.

A la observación 6: Se realiza aclaración

JUSTIFICACIÓN

Frente a la solicitud de información correspondiente a los ingresos y egresos de los últimos, la Entidad precisa que en los documentos del proceso se incorpora un diagnóstico financiero de la operación actual del Aeropuerto Los Pozos, utilizado para la estructuración económica del proyecto.

En efecto, los estudios previos identifican y cuantifican la situación financiera actual del Aeropuerto Los Pozos, señalando que la operación actual genera un déficit anual significativo superior a DOSCIENTOS VEINTE MILLONES DE PESOS ($220.000.000), el cual hoy en dia es cubierto con recursos propios del Municipio.

Ahora bien, frente al detalle de los ingresos y egreseos se tiene que, los ingresos operacionales anuales de referencia ascienden a $39.230.000, discriminados en $33.730.000 correspondientes a la tasa aeroportuaria y $5.500.000 por concepto de derechos de aeródromo.

Por su parte, los gastos operacionales anuales estimados ascienden a $259.895.000, discriminados así: personal mínimo de operación por $137.495.000; servicios públicos por $28.800.000; seguridad y vigilancia por $33.600.000; mantenimiento básico de pista, balizamiento y zonas operacionales por $36.000.000; pólizas, seguros y certificaciones Aerocivil por $13.200.000; y gastos administrativos y suministros por $10.800.000.

Como resultado de dicha estructura, el estudio determina un déficit operacional anual de $220.665.000, el cual, bajo el esquema de administración directa, hoy en dia es cubierto con recursos propios del Municipio.

Por lo anterior, **SE ACOGE** parcialmente la solicitud, en cuanto se precisa y pone de presente la información financiera.

OBSERVACIÓN 4

Referencia interna: LP-003-2026
De: COLOMBIA DIGNA Y TRANSPARENTE
Usuario: ANGELA DELGADO RANGEL
Fecha: 14 de agosto de 2026
Asunto: Observaciones

Texto de la observación:

El texto de la observación resulta extenso para ser incorporado de manera íntegra en el presente documento. Por lo anterior, para consulta de los interesados, se anexa el documento que contiene la observación en su totalidad, el cual tambien se encuentra publicado en la plataforma SECOP II.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

A la observación 1: Se acepta parcialmente la observación

JUSTIFICACIÓN

Frente a la observación relacionada con la ausencia de disponibilidad presupuestal, la Entidad considera necesario realizar una precisión respecto del alcance de dicha afirmación dentro del proyecto de pliego de condiciones.

En primer lugar, debe distinguirse entre las inversiones iniciales mínimas a cargo del concesionario y las obligaciones económicas que, dentro del esquema financiero de la concesión, corresponden al Municipio. Las inversiones iniciales estimadas en $4.873.000.000, correspondientes, entre otros conceptos, a la construcción del hangar, adquisición de equipos de detección, bandas de equipaje, dotación tecnológica y capital de trabajo, serán ejecutadas y financiadas directamente por el concesionario, razón por la cual no constituyen una apropiación presupuestal ni un gasto a cargo del Municipio que deba encontrarse amparado mediante certificado de disponibilidad presupuestal (CDP).

Ahora bien, lo anterior no significa que el proyecto carezca de respaldo presupuestal respecto de las obligaciones económicas que sí puedan afectar el presupuesto municipal. De acuerdo con la estructura financiera de la concesión, los usuarios del aeródromo pagarán las tasas, tarifas y demás servicios aeroportuarios, cuyo recaudo será efectuado por el concesionario y cuyos recursos estarán destinados a financiar la operación, remuneración e inversiones propias de la concesión. Estos recursos son incorporados e informados dentro de la estructura presupuestal y financiera del Municipio y su ejecución se desarrolla mediante operaciones sin situación de fondos, conforme al mecanismo previsto para el proyecto.

En este contexto, las vigencias futuras excepcionales autorizadas por el Concejo Municipal constituyen el instrumento presupuestal mediante el cual se respalda el gasto asociado a la concesión durante las vigencias fiscales correspondientes. El valor autorizado para cada vigencia constituye el monto máximo que podrá ser reconocido y pagado al concesionario por concepto de la operación y remuneración de la concesión, de acuerdo con la estructura financiera, las proyecciones de ingresos y las condiciones establecidas en el contrato.

Esta estructura es concordante con lo señalado por la Dirección General de Apoyo Fiscal del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, mediante Asesoría No. 056341 del 22 de octubre de 2024, según la cual, cuando una entidad territorial requiere celebrar un contrato cuyo plazo supera la respectiva vigencia fiscal, debe contar, antes de asumir el compromiso que afecte el presupuesto de gastos, con el certificado de disponibilidad presupuestal correspondiente a los recursos que se ejecutarán en la vigencia en que se celebra el contrato o con la autorización de vigencias futuras respecto de los valores que serán ejecutados en las vigencias siguientes.

En el presente caso, el respaldo presupuestal de las obligaciones que trascienden la vigencia fiscal se encuentra dado por la autorización de las vigencias futuras aprobadas para el proyecto, por lo que no resulta procedente confundir la ausencia de un CDP correspondiente a las inversiones privadas iniciales con la inexistencia de respaldo presupuestal para las obligaciones municipales derivadas del esquema de remuneración de la concesión.

Así las cosas, la expresión "No aplica" contenida actualmente en el numeral 5 del proyecto de pliego será objeto de ajuste, con el propósito de precisar que dicha expresión se refería exclusivamente a las inversiones iniciales que serán asumidas por el concesionario y, por tanto, no requieren apropiación

presupuestal municipal. Respecto de las obligaciones que sí afectan el presupuesto de la Entidad, estas cuentan con el correspondiente respaldo mediante las autorizaciones de vigencias futuras otorgadas para el proyecto, sin perjuicio de los procedimientos presupuestales que deban surtirse en cada vigencia fiscal, de conformidad con la normativa aplicable.

A la observación 2: No se acepta la observación

JUSTIFICACIÓN

La observación parte de una interpretación que no resulta aplicable al presente proceso. Tratándose de un contrato de concesión, el régimen de publicidad de la información financiera tiene un tratamiento particular. De conformidad con el artículo 1° del Decreto 399 de 2021, que modificó el Decreto 1082 de 2015, las entidades estatales no se encuentran obligadas a publicar el modelo financiero detallado utilizado para la estructuración de los contratos de concesión, atendiendo a la naturaleza de este tipo de negocios y a la necesidad de preservar información estratégica que pueda afectar la competencia entre los potenciales oferentes.

La no publicación del modelo financiero detallado no implica ausencia de información económica ni limita la posibilidad de los interesados de estructurar sus propuestas. Por el contrario, la Entidad ha puesto a disposición de los interesados, a través de los Estudios Previos, el Estudio Económico y el Pliego de Condiciones, los elementos económicos y financieros necesarios para que cada proponente pueda elaborar su propio análisis y determinar la viabilidad de su oferta.

En efecto, dentro de los documentos del proceso se encuentran, entre otros, la información relacionada con las inversiones mínimas requeridas al concesionario, las condiciones actuales de operación del aeropuerto, los ingresos y egresos de referencia, la estructura de costos operacionales, las inversiones previstas, las condiciones de explotación económica, el esquema de remuneración del concesionario, las obligaciones económicas, el canon concesional, el plazo de la concesión y demás variables relevantes para la estructuración económica del proyecto.

Así mismo, el esquema previsto permite que cada interesado, a partir de la información suministrada y de sus propios estudios, capacidades, proyecciones y estrategias empresariales, estructure su propio modelo económico y financiero, lo cual resulta acorde con la naturaleza de la concesión y con el principio de libre concurrencia, evitando que todos los proponentes compitan sobre la base de un único modelo financiero elaborado por la Entidad.

Precisamente, la estructuración del proceso busca que los interesados asuman sus propios análisis de viabilidad, determinen sus proyecciones de ingresos, costos, inversiones y rentabilidad y formulen sus propuestas de acuerdo con su capacidad empresarial y visión de negocio, dentro de las condiciones y reglas previamente establecidas por la Entidad.

En consecuencia, la información suministrada en los documentos del proceso resulta suficiente para que los interesados conozcan las condiciones económicas esenciales del proyecto y estructuren sus ofertas, sin que exista obligación legal de revelar el modelo financiero detallado utilizado internamente por la Entidad para la estructuración de la concesión.

Por lo anterior, **NO SE ACOGE** la observación, manteniéndose las condiciones previstas en los documentos del proceso.

A la observación 3: No se acepta la observación

JUSTIFICACIÓN

Frente a la observación presentada, la Entidad considera necesario precisar que la interpretación realizada por el observante no corresponde al alcance de la regla establecida en el Pliego de Condiciones.

El requisito previsto para la acreditación de la capacidad financiera contempla expresamente una regla alternativa o disyuntiva, de manera que el proponente podrá acreditar dicha capacidad mediante la presentación de su Registro Único de Proponentes – RUP vigente y actualizado, o, cuando corresponda y en los términos establecidos en el Pliego, mediante los estados financieros, balances y estados de resultados debidamente auditados, con corte al 31 de diciembre de 2025 y demás documentos requeridos para su correspondiente verificación.

Por tanto, la presentación del RUP no constituye un requisito obligatorio y único para todos los proponentes, ni puede interpretarse que su ausencia implique automáticamente el rechazo de la oferta, siempre que el proponente acredite su capacidad financiera mediante la alternativa expresamente prevista en los documentos del proceso y aporte la totalidad de la información necesaria para que la Entidad pueda realizar la correspondiente verificación.

La finalidad de esta disposición es precisamente permitir que la Entidad verifique objetivamente la capacidad financiera de los oferentes, garantizando que estos cuenten con condiciones económicas suficientes para asumir las obligaciones derivadas del contrato de concesión, sin imponer una exigencia adicional que no se encuentre contemplada en el proceso.

En consecuencia, el requisito establecido no restringe injustificadamente la participación, ni desconoce los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, toda vez que se establecen mecanismos alternativos para acreditar la capacidad financiera, sujetos en todo caso a la verificación de los indicadores y condiciones exigidos por la Entidad.

Así las cosas, se mantiene la posibilidad de acreditar la capacidad financiera mediante cualquiera de los mecanismos expresamente establecidos en el Pliego de Condiciones, siempre que el proponente cumpla integralmente los requisitos documentales y financieros correspondientes.

Por lo anterior, **NO SE ACOGE** la observación, toda vez que la disposición contenida en el Pliego de Condiciones ya contempla una alternativa para aquellos proponentes que no acrediten su capacidad financiera mediante el RUP, sin que ello implique la imposición de requisitos no previstos en el proceso.

A la observación 4: No se acepta la observación

JUSTIFICACIÓN

La previsión contractual objeto de observación se refiere exclusivamente a las inversiones adicionales, complementarias o voluntarias que el concesionario decida realizar por iniciativa propia y que excedan las inversiones mínimas y obligaciones expresamente previstas en el contrato. En tal sentido, se trata de decisiones que corresponden al ámbito de su autonomía empresarial y que son adoptadas dentro

de su propio modelo de negocio, por lo que los costos, riesgos y eventuales resultados económicos derivados de dichas inversiones hacen parte del riesgo comercial que voluntariamente asume el concesionario.

Lo anterior resulta acorde con la naturaleza propia del contrato de concesión, en el cual el concesionario no actúa como un simple ejecutor de prestaciones a cambio de un precio fijo, sino que asume la gestión, operación y explotación económica del objeto concesionado, bajo un esquema en el que debe realizar las inversiones previstas, administrar los recursos y asumir los riesgos propios de la actividad económica desarrollada, con la expectativa de recuperar sus inversiones y obtener la remuneración correspondiente a través de la explotación del proyecto.

En todo caso, esta previsión no constituye una renuncia anticipada al derecho al restablecimiento del equilibrio económico del contrato, ni puede interpretarse como una exclusión de las garantías previstas en el artículo 27 de la Ley 80 de 1993. La distribución contractual de riesgos opera respecto de aquellos eventos que, de acuerdo con la matriz de riesgos y las condiciones del contrato, hayan sido asignados al concesionario y correspondan al riesgo propio de la ejecución y explotación del proyecto.

Por el contrario, cuando se presenten circunstancias que, de acuerdo con el régimen jurídico aplicable y las estipulaciones contractuales, sean imputables a la Entidad, correspondan a hechos imprevisibles o irresistibles, o configuren alguna de las situaciones que jurídicamente den lugar al restablecimiento de la ecuación económica del contrato, serán aplicables las reglas legales y contractuales correspondientes. En consecuencia, la asunción del riesgo comercial propio de las inversiones voluntarias no implica trasladar al concesionario riesgos que legal o contractualmente no le correspondan.

En este sentido, tratándose de contratos de concesión, resulta inherente la existencia de una distribución de riesgos entre las partes y, particularmente, la asunción por parte del concesionario de determinados riesgos asociados a la gestión y explotación económica del proyecto. Sobre el particular, la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, mediante Concepto C-403 de 2026, señaló:

> *"Inicialmente, el contrato de concesión ha sido tradicionalmente considerado como uno de los contratos estatales paradigmáticos, en la medida en que permite a las entidades públicas apoyarse en los particulares para el cumplimiento de los fines del Estado. A través de esta figura, se faculta al concesionario para explotar, operar, organizar, construir, conservar o gestionar un determinado bien o servicio de titularidad estatal, generalmente con la utilización de recursos propios y con la posibilidad de recuperar la inversión realizada durante el plazo del contrato.*
>
> *En este contexto, los elementos estructurales del contrato de concesión se caracterizan por la delegación que realiza la entidad estatal en un particular para asumir la gestión de un servicio público o de una obra, así como por la facultad de explotar económicamente el objeto contractual, obteniendo su remuneración principalmente de los ingresos derivados de dicha explotación. De igual forma,* ***este tipo contractual implica la asunción de riesgos por parte del concesionario, especialmente de carácter financiero, operativo y de demanda****, lo que lo diferencia de otras modalidades contractuales. Finalmente, se prevé la reversión de los bienes asociados a la concesión a favor del Estado al término del contrato, garantizando su destinación al interés público.*

En consecuencia, el contrato de concesión, regulado en la Ley 80 de 1993, se distingue por implicar la delegación de la prestación de un servicio público o la construcción, operación o explotación de una obra o bien destinado al uso público, ***bajo un esquema en el que el concesionario asume riesgos y obtiene su remuneración a partir de la explotación económica del objeto contractual****".*

En consecuencia, la Entidad considera que la estipulación cuestionada resulta compatible con la naturaleza jurídica y económica del contrato de concesión, en tanto se limita a establecer que las inversiones adicionales que el concesionario decida ejecutar voluntariamente, por encima de las obligaciones e inversiones mínimas exigidas, serán asumidas dentro de su propio ámbito de decisión empresarial y bajo su riesgo comercial.

Lo anterior no desconoce ni limita las garantías legales del concesionario frente al equilibrio económico del contrato, ni supone una transferencia indiscriminada de riesgos. La distribución de riesgos deberá entenderse de manera integral con las demás estipulaciones contractuales, la matriz de riesgos y las disposiciones de la Ley 80 de 1993, de manera que cada parte asuma únicamente aquellos riesgos que le hayan sido asignados y que correspondan a la naturaleza del contrato y a su ámbito de control.

Por lo anterior, no se acoge la observación, manteniéndose la previsión contractual, por cuanto la misma responde a la naturaleza del esquema concesional y se encuentra circunscrita a las inversiones adicionales que voluntariamente decida realizar el concesionario, sin que ello implique una renuncia o afectación de los mecanismos legales de restablecimiento del equilibrio económico del contrato.

A la observación 5: Se acoge parcialmente la observación, únicamente en cuanto a la necesidad de precisar el régimen jurídico aplicable.

JUSTIFICACIÓN

Frente a la observación presentada, la Entidad considera necesario precisar que el presente proceso corresponde a un contrato estatal de concesión, estructurado bajo el régimen general de contratación estatal, particularmente de conformidad con las disposiciones contenidas en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y sus decretos reglamentarios, así como las demás normas que resulten aplicables a la naturaleza del objeto contractual y a la actividad aeroportuaria.

En consecuencia, el presente proceso no corresponde a un proyecto estructurado bajo el régimen especial de las Asociaciones Público-Privadas – APP previsto en la Ley 1508 de 2012, ni se está adelantando bajo el procedimiento especial establecido para las iniciativas públicas o privadas reguladas por dicha normativa.

La referencia contenida en algunos apartes de los documentos del proceso a disposiciones del Decreto 1082 de 2015 relacionadas con las Asociaciones Público-Privadas no tiene como finalidad modificar la naturaleza jurídica del contrato ni someter el proceso al régimen especial de la Ley 1508 de 2012, sino de relacionar las normas que rigen a los contratos de concesiones en forma general. No obstante, con el propósito de evitar cualquier interpretación equivocada por parte de los interesados y garantizar plena claridad respecto de las reglas jurídicas aplicables, la Entidad procederá a realizar la correspondiente aclaración y/o ajuste en los documentos del proceso, eliminando o precisando aquellas referencias que puedan generar confusión respecto del régimen jurídico aplicable.

Debe señalarse, además, que la circunstancia de que el contrato contemple la explotación económica del aeropuerto, la recuperación de las inversiones mediante los ingresos derivados de la operación y la asunción de determinados riesgos por parte del concesionario no lo convierte, por sí misma, en un contrato sometido al régimen de APP. Tales elementos son propios de la naturaleza del contrato de concesión previsto en el artículo 32 de la Ley 80 de 1993.

Por tanto, la estructuración jurídica, financiera, técnica y de riesgos del presente proceso deberá entenderse dentro del régimen general de concesiones de la Ley 80 de 1993, sin perjuicio de la aplicación de las normas especiales que regulan la actividad aeroportuaria y de aquellas disposiciones que resulten pertinentes para la ejecución del contrato.

En consecuencia, se acoge parcialmente la observación, exclusivamente para efectos de realizar la precisión correspondiente sobre el régimen jurídico aplicable y evitar referencias que puedan inducir a confusión. Se aclara que el presente proceso se estructura como una concesión bajo el régimen general de contratación estatal y no como una APP sometida a la Ley 1508 de 2012.

A la observación 6: Se acoge parcialmente la observación.

JUSTIFICACIÓN

Frente a la observación presentada, la Entidad se permite precisar que la afirmación según la cual el Pliego de Condiciones carecía de requisitos de experiencia relacionados con la naturaleza y complejidad del proyecto no corresponde a la estructuración efectivamente realizada.

En efecto, para el presente proceso la Entidad estableció un requisito de experiencia general relacionado con la ejecución de contratos de concesión para la administración, operación, mantenimiento y/o modernización de infraestructura pública y/o servicios públicos, teniendo en consideración que el objeto contractual corresponde a una concesión en la cual el concesionario asumirá la administración, operación, mantenimiento, explotación y modernización de una infraestructura de titularidad pública.

Adicionalmente, la Entidad estableció un requisito de experiencia específica, cuya finalidad es verificar que el proponente cuente con experiencia directamente relacionada con las inversiones y actividades principales que serán desarrolladas durante la ejecución de la presente concesión, de acuerdo con las características y necesidades identificadas en los estudios y documentos que soportan el proceso.

Por tanto, la estructuración de los requisitos de experiencia no partió de la posibilidad de habilitar indiscriminadamente a cualquier proponente sin experiencia relacionada con el objeto contractual, sino de la definición de requisitos generales y específicos orientados a verificar su capacidad e idoneidad para asumir las obligaciones propias de la concesión.

No obstante lo anterior, revisada la observación y considerando que el objeto del presente proceso comprende la administración, operación, mantenimiento y modernización de infraestructura aeroportuaria, la Entidad considera pertinente acoger parcialmente la observación, con el propósito de hacer más amplia la relación entre la experiencia general exigida y la naturaleza aeroportuaria del proyecto.

En consecuencia, se modificará el requisito de experiencia general para incluir expresamente la experiencia en concesiones relacionadas con infraestructura aeroportuaria, sin eliminar la posibilidad de acreditar experiencia en concesiones sobre infraestructura pública y/o servicios públicos.

Esta modificación no implica que la Entidad considere que la estructuración inicial careciera de requisitos de experiencia, puesto que, como se indicó, el Pliego ya contemplaba experiencia general en contratos de concesión y experiencia específica asociada a las inversiones previstas para el proyecto. La modificación tiene como finalidad precisar y fortalecer la correspondencia entre el requisito de experiencia general y la naturaleza aeroportuaria del objeto contractual, favoreciendo con ello una mayor claridad para los potenciales oferentes y una adecuada verificación de su capacidad para asumir la concesión.

En consecuencia, se acoge parcialmente la observación, únicamente en cuanto se considera procedente incorporar expresamente la referencia a la infraestructura aeroportuaria dentro de la experiencia general exigida, manteniéndose las demás condiciones y requisitos de experiencia establecidos en el Pliego de Condiciones.

A la observación 7: No procede respuesta

JUSTIFICACIÓN

La manifestación presentada por el interesado corresponde a una apreciación, interpretación y valoración jurídica propia del observante, mediante la cual se formulan conclusiones respecto de una eventual configuración de responsabilidad penal, disciplinaria, fiscal y contractual de los servidores públicos que intervienen en el proceso.

En tal sentido, no se configura propiamente una observación al contenido del Pliego de Condiciones que requiera aclaración, modificación o corrección por parte de la Entidad, razón por la cual no resulta procedente emitir un pronunciamiento de fondo respecto de las conclusiones jurídicas y penales planteadas por el observante.

PUNTO ADICIONAL DE LA OBSERVACION

Frente al denominado "Cuestionario Técnico-Jurídico y Fiscal" presentado por el observante, la Entidad se permite precisar que los interrogantes allí formulados serán atendidos en cuanto guarden relación directa con las condiciones, reglas y documentos que integran el proceso de selección.

Lo anterior, teniendo en cuenta que varias de las preguntas formuladas parten de afirmaciones, apreciaciones o conclusiones jurídicas propias del observante, tales como la existencia de "graves vicios", "omisiones", "elusión de requisitos" o la eventual configuración de responsabilidades penales, fiscales o disciplinarias, circunstancias que no pueden tenerse como hechos demostrados por el solo contenido de la observación.

En efecto, el derecho de los interesados a formular observaciones al proyecto de pliego tiene como finalidad permitir que la ciudadanía y los potenciales oferentes soliciten aclaraciones, formulen recomendaciones y adviertan posibles inconsistencias respecto de las reglas del proceso. Correlativamente, corresponde a la Entidad pronunciarse de manera motivada sobre las observaciones formuladas y señalar las razones por las cuales las acoge o no.

En consecuencia, la Entidad dará respuesta a los asuntos sustanciales planteados por el observante, pero no resulta procedente asumir como ciertas las premisas, calificativos o imputaciones contenidas en el cuestionario, ni aceptar que por su sola formulación se configure una irregularidad contractual, responsabilidad administrativa, fiscal, disciplinaria o penal.

En ese sentido, las respuestas se circunscribirán al contenido objetivo y verificable del Proyecto de Pliego de Condiciones, los Estudios Previos, sus anexos y demás documentos que conforman el proceso, así como a las aclaraciones o modificaciones que resulten procedentes. No serán objeto de respuesta aquellas preguntas que se fundamenten exclusivamente en especulaciones, hipótesis, interpretaciones subjetivas, calificativos o imputaciones no demostradas, ni aquellas que pretendan obtener del ordenador del gasto una opinión personal sobre afirmaciones formuladas por el observante.

De igual manera, se precisa que la solicitud para que el Alcalde Municipal responda "bajo la gravedad del juramento" no constituye una exigencia jurídicamente procedente dentro de la etapa de observaciones al proyecto de pliego de condiciones. La obligación de la Entidad en esta etapa consiste en garantizar la publicidad, transparencia y participación de los interesados y en emitir respuestas claras, congruentes y motivadas a las observaciones formuladas, en los términos previstos por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. El artículo 24 de la Ley 80 de 1993 reconoce expresamente la posibilidad de los interesados de conocer y controvertir las actuaciones contractuales, mientras que el artículo 8 de la Ley 1150 de 2007 establece el deber de la entidad de publicar las razones por las cuales acoge o rechaza las observaciones al proyecto de pliego.

Por lo anterior, las respuestas que se presentan a continuación se emiten en ejercicio de la competencia de la Entidad dentro de la etapa precontractual y con fundamento en los estudios previos, el proyecto de pliego de condiciones y los demás documentos que integran el proceso, sin que puedan interpretarse como aceptación de las imputaciones o conclusiones jurídicas planteadas por el observante.

En atención a lo anterior, la Entidad se permite responder los diferentes bloques en los siguientes términos:

1. Bloques I, II y III – Planeación, información financiera y RUP

La estructuración económica del proyecto responde a la naturaleza propia de un contrato de concesión, en el cual el concesionario asume la gestión, administración, operación, mantenimiento, modernización y explotación económica del aeropuerto, bajo los términos y condiciones establecidos en los documentos del proceso.

En este esquema, la remuneración del concesionario se encuentra vinculada a la explotación económica de la infraestructura concesionada y a los ingresos derivados de las tasas, tarifas y demás servicios aeroportuarios autorizados, cuyos recursos serán recaudados por el concesionario y destinados a financiar la operación, remuneración e inversiones propias de la concesión, conforme a la estructura financiera del proyecto.

Frente a la disponibilidad presupuestal, debe distinguirse entre las inversiones iniciales mínimas a cargo del concesionario y las obligaciones económicas que, dentro del esquema financiero de la concesión, corresponden al Municipio. Las inversiones iniciales estimadas en $4.873.000.000, correspondientes,

entre otros conceptos, a la construcción del hangar, adquisición de equipos de detección, bandas de equipaje, dotación tecnológica y capital de trabajo, serán ejecutadas y financiadas directamente por el concesionario. En consecuencia, dichas inversiones no constituyen una apropiación presupuestal ni un gasto a cargo del Municipio que deba encontrarse amparado mediante certificado de disponibilidad presupuestal (CDP).

Lo anterior, sin embargo, no significa que el proyecto carezca de respaldo presupuestal respecto de las obligaciones que sí afectan el presupuesto municipal. Dentro de la estructura financiera prevista, los ingresos derivados de las tasas, tarifas y servicios aeroportuarios son recaudados por el concesionario, informados e incorporados dentro de la estructura presupuestal y financiera del Municipio y ejecutados mediante operaciones sin situación de fondos, de conformidad con el mecanismo previsto para el proyecto.

En este contexto, las vigencias futuras excepcionales autorizadas por el Concejo Municipal constituyen el instrumento presupuestal mediante el cual se respalda el gasto asociado a la concesión en las vigencias fiscales correspondientes. El valor autorizado para cada vigencia constituye el monto máximo que podrá ser reconocido y pagado al concesionario por concepto de la operación y remuneración de la concesión, de acuerdo con la estructura financiera, las proyecciones de ingresos y las condiciones contractuales.

Lo anterior resulta concordante con lo señalado por la Dirección General de Apoyo Fiscal del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, mediante Asesoría No. 056341 del 22 de octubre de 2024, respecto de los contratos cuyo plazo supera una vigencia fiscal, en los cuales debe contarse con el correspondiente respaldo presupuestal para la vigencia en que se celebra y ejecuta el compromiso y con la autorización de vigencias futuras para los compromisos que se ejecutarán en las vigencias siguientes.

En el presente caso, el respaldo presupuestal de las obligaciones que trascienden la vigencia fiscal se encuentra dado por las vigencias futuras autorizadas para el proyecto, sin que ello implique desconocer los procedimientos presupuestales que correspondan durante la ejecución de cada vigencia fiscal.

Por consiguiente, la expresión "No aplica" contenida actualmente en el numeral 5 del proyecto de pliego será objeto de ajuste, con el propósito de precisar que no se requiere apropiación presupuestal municipal ni CDP para las inversiones iniciales que serán ejecutadas y financiadas directamente por el concesionario. Lo anterior se entiende sin perjuicio de las obligaciones presupuestales a cargo del Municipio que se encuentren respaldadas mediante las vigencias futuras autorizadas y de la expedición del CDP y del respectivo Registro Presupuestal (RP) que resulten procedentes para la ejecución de los recursos en cada vigencia fiscal, de conformidad con la normativa presupuestal aplicable.

Ahora bien, respecto del modelo financiero, la Entidad se remite a las precisiones efectuadas en la respuesta correspondiente, reiterando que la estructuración económica del proyecto contiene los elementos necesarios para que los interesados conozcan las condiciones bajo las cuales deberán formular sus propuestas, sin que resulte procedente confundir la información económica del proyecto con la obligación de publicar integralmente un modelo financiero detallado.

Finalmente, respecto del RUP, se reitera la aclaración en el sentido de que su presentación es opcional y no constituye un requisito habilitante obligatorio para acreditar la capacidad financiera y organizacional de los proponentes. En consecuencia, estas condiciones podrán acreditarse mediante el RUP o mediante estados financieros, según resulte procedente a criterio del oferente.

2. Bloques IV y IX – Experiencia, seguridad operacional y Aerocivil

La Entidad no comparte la afirmación según la cual el proceso hubiese omitido de manera absoluta la exigencia de experiencia relacionada con la naturaleza del proyecto.

El proceso contempla una experiencia general y una experiencia específica, estructuradas de acuerdo con las obligaciones e inversiones que deberá asumir el futuro concesionario.

No obstante, atendiendo una observación formulada y con el propósito de fortalecer la correspondencia entre la experiencia exigida y el objeto contractual, la Entidad acogió la observación relacionada con la experiencia aeroportuaria, razón por la cual la experiencia general será precisada para que contemple expresamente contratos de concesión para la:

"ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, MANTENIMIENTO, MODERNIZACIÓN DE INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA Y/O INFRAESTRUCTURA PÚBLICA Y/O SERVICIO PÚBLICO".

Con esta modificación se busca garantizar que el proponente acredite experiencia en actividades que guarden relación material con la naturaleza y complejidad del contrato que se pretende celebrar, fortaleciendo así la idoneidad de los futuros oferentes y el principio de selección objetiva.

De otra parte, el Aeropuerto Los Pozos cuenta con antecedentes administrativos y técnicos de operación otorgados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, entre ellos las Resoluciones No. 01265 de 29 de junio de 2023, 01450 de 21 de julio de 2023 y 02400 de 1 de noviembre de 2024, en las cuales se encuentran determinadas las condiciones y características técnicas del aeródromo.

El concesionario deberá desarrollar sus actividades de conformidad con las autorizaciones, reglamentos, manuales, procedimientos y demás disposiciones que regulan la operación aeroportuaria y aeronáutica, así como atender las obligaciones que correspondan frente a la Aeronáutica Civil y demás autoridades competentes.

Por consiguiente, la entrega de la administración y operación al concesionario no implica la transferencia de las competencias regulatorias o de vigilancia que corresponden a las autoridades aeronáuticas, ni releva al operador del cumplimiento de las condiciones técnicas y de seguridad aplicables al aeródromo.

3. Bloques V, VII y VIII – Riesgos, viabilidad económica y estructuración del proyecto

La concesión se estructura bajo un esquema en el cual el concesionario asume los riesgos propios de la administración, operación, mantenimiento, explotación y desarrollo del aeropuerto, en los términos establecidos en los estudios previos, la matriz de riesgos y la minuta contractual.

La remuneración del concesionario provendrá principalmente de la explotación económica del objeto concesionado, incluyendo los ingresos derivados de las actividades aeroportuarias y comerciales permitidas, de conformidad con las tarifas, derechos y demás fuentes de ingreso autorizadas.

En este punto resulta importante precisar que la Entidad no pretende garantizar al concesionario un nivel determinado de ingresos, demanda o rentabilidad, pues tales variables hacen parte de los riesgos propios de la explotación económica que deberá valorar cada proponente al momento de estructurar su oferta.

De igual manera, las inversiones obligatorias establecidas en el proceso constituyen condiciones mínimas que deberá asumir el concesionario para garantizar el adecuado desarrollo y funcionamiento del proyecto. El término de veinte (20) años se encuentra relacionado no solamente con la recuperación de dichas inversiones, sino también con la operación, mantenimiento, administración y explotación integral de la infraestructura durante la vigencia de la concesión.

En cuanto a la existencia de terceros, estructuradores o posibles conflictos de interés, la Entidad manifiesta que el proceso se adelanta bajo los principios de transparencia, publicidad, igualdad y selección objetiva, a través del procedimiento de Licitación Pública y mediante su publicación en SECOP II, permitiendo la participación de todos los interesados que cumplan las condiciones establecidas.

4. Bloques VI, XI y XII – Legalidad, funcionarios, conveniencia y plazo contractual

La Entidad rechaza las afirmaciones del observante que pretenden anticipar la configuración de conductas penales, disciplinarias o fiscales, por cuanto tales conclusiones no se derivan objetivamente de los documentos del proceso ni pueden tenerse como acreditadas por el solo contenido de la observación.

La estructuración contractual se adelanta dentro del marco de las competencias legales de la Administración Municipal y tiene como finalidad garantizar la adecuada administración, operación, mantenimiento, modernización y explotación del Aeropuerto Los Pozos, procurando que dichas actividades puedan desarrollarse bajo un esquema en el cual las inversiones y riesgos que contractualmente corresponden al concesionario no sean trasladados al Municipio.

Frente a las inquietudes relacionadas con la identificación de los funcionarios, estructuradores y demás participantes en la elaboración y revisión de los documentos del proceso, se precisa que los nombres y cargos de quienes intervienen en cada documento se encuentran identificados al final del respectivo documento, quienes son perfectamente idóneos de acuerdo con las responsabilidades y actuaciones correspondientes, por lo que dicha información puede ser verificada directamente en los documentos publicados que integran el proceso de selección.

Finalmente, respecto del plazo de veinte (20) años, este no puede analizarse exclusivamente frente al valor de las inversiones iniciales. La concesión comprende durante todo su término la administración, operación, mantenimiento, conservación, gestión comercial y desarrollo de la infraestructura aeroportuaria, así como la asunción de los riesgos inherentes a dichas actividades. Por tanto, la duración contractual responde a la naturaleza integral del esquema concesional y a la necesidad de permitir la recuperación de las inversiones, la sostenibilidad de la operación y la explotación económica del proyecto durante un período razonable.

En consecuencia, el plazo contractual no implica la transferencia de la propiedad del aeropuerto ni de los bienes públicos entregados en concesión, los cuales conservan su titularidad en cabeza del Municipio de San Gil y deberán ser restituidos en los términos establecidos en el contrato.

5. Bloques XIII y XIV – Equipos, seguridad, garantías y responsabilidad

Los bienes que conforman actualmente la infraestructura aeroportuaria serán entregados al concesionario mediante la correspondiente acta de entrega e inventario inicial, conservando el Municipio de San Gil la propiedad y titularidad sobre los mismos.

La entrega comprende la infraestructura existente del aeropuerto, incluyendo las áreas lado aire y lado tierra, pista, plataforma, calle de rodaje, terminal, instalaciones, redes, equipos, sistemas y demás bienes que sean identificados en el inventario correspondiente.

En consecuencia, será obligación del concesionario recibir, administrar, conservar, mantener y operar dichos bienes durante el término de la concesión, de acuerdo con las condiciones establecidas en el contrato y en la normativa aeronáutica aplicable.

Las inversiones, mejoras, adecuaciones, ampliaciones y demás bienes que se incorporen a la infraestructura aeroportuaria durante la ejecución contractual deberán sujetarse igualmente a las condiciones contractuales y regulatorias correspondientes y estarán sometidas al régimen de reversión previsto para la concesión.

En cuanto a la asignación de riesgos, la estructuración del contrato contempla que aquellos asociados a la administración, operación, mantenimiento, conservación, explotación comercial y gestión del aeropuerto sean asumidos por el concesionario en los términos definidos en la matriz de riesgos y en el contrato. Esto comprende los riesgos propios de la operación y gestión del activo, así como aquellos derivados de las obligaciones e inversiones que se encuentran a su cargo. La asignación de estos riesgos no significa que el Municipio transfiera su responsabilidad como propietario de la infraestructura ni las competencias que legalmente le corresponden, sino que determina contractualmente cuáles riesgos deben ser gestionados y asumidos por cada una de las partes.

En materia de garantías, el concesionario deberá constituir las garantías y amparos exigidos en los documentos definitivos del proceso, de acuerdo con los riesgos efectivamente asignados y la naturaleza de las obligaciones contractuales. La Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual Aeroportuaria y de Aviación podrá ser adquirida por el concesionario.

La operación aeroportuaria, por su parte, deberá desarrollarse bajo las condiciones técnicas y de seguridad establecidas por la Aeronáutica Civil y las demás autoridades competentes. El concesionario no queda exonerado de ninguna obligación derivada de la regulación aeronáutica por el hecho de asumir la administración del aeropuerto.

6. Bloque XV – Ingresos, sostenibilidad financiera e insolvencia

La estructura económica del contrato parte de la premisa de que el concesionario asumirá los riesgos asociados a la explotación económica del aeropuerto, incluyendo aquellos relacionados con la demanda, ingresos, costos de operación, mantenimiento e inversiones, en los términos establecidos en la matriz de riesgos.

Debe precisarse, además, que los documentos del proceso no establecen que el Municipio de San Gil deba garantizar al concesionario una determinada rentabilidad, nivel de pasajeros o ingreso mínimo, razón por la cual corresponde a cada proponente realizar su propia evaluación económica, financiera y comercial del negocio antes de presentar oferta.

En cuanto a los ingresos derivados de la explotación del aeropuerto, estos deberán ser objeto de los mecanismos de control, seguimiento y verificación previstos contractualmente. Asimismo, el concesionario deberá cumplir las obligaciones económicas y contraprestaciones que, de acuerdo con la estructuración definitiva del proceso, correspondan al Municipio.

Respecto de la eventual insolvencia o incumplimiento del concesionario, el contrato establecerá los mecanismos jurídicos correspondientes para garantizar la continuidad del servicio, incluyendo las medidas contractuales aplicables frente al incumplimiento, la terminación anticipada cuando haya lugar, la ejecución de garantías y la reversión y/o restitución de los bienes e infraestructura en las condiciones previstas contractualmente.

7. Sobre los bienes objeto de la concesión y la titularidad pública

Debe reiterarse que la concesión no supone la transferencia del dominio del Aeropuerto Los Pozos ni de los bienes que conforman su infraestructura.

El Municipio de San Gil conservará en todo momento la propiedad de los bienes entregados al concesionario. Este último ejercerá durante el término contractual únicamente las facultades de tenencia, administración, uso, operación y explotación que se deriven del contrato.

En particular, el predio donde funciona el Aeropuerto Los Pozos es de propiedad del Municipio de San Gil, conforme al folio de matrícula inmobiliaria No. 319-37752, y la propia Aeronáutica Civil ha reconocido en los actos administrativos que autorizan su operación que la propiedad y explotación del aeródromo corresponden al Municipio.

Por tanto, la concesión constituye un mecanismo para vincular la gestión privada a la administración y explotación de una infraestructura pública, sin que ello implique enajenación, pérdida de titularidad o transferencia del patrimonio aeroportuario municipal.

Conclusión frente al cuestionario

En conclusión, las respuestas anteriores se formulan con fundamento en el contenido objetivo del proyecto de pliego de condiciones, los estudios previos, sus anexos y demás documentos que integran el proceso, así como en el marco jurídico aplicable.

La Entidad ha atendido los aspectos planteados que guardan relación directa con las condiciones y reglas del proceso, efectuando las aclaraciones y ajustes que resultan procedentes. No obstante, algunos de los interrogantes formulados incorporan apreciaciones subjetivas, juicios de valor, hipótesis o cuestionamientos de carácter personal dirigidos al Alcalde, a los funcionarios o a la Administración, los cuales no constituyen propiamente observaciones al contenido del pliego y, por tanto, no requieren un pronunciamiento personal del ordenador del gasto.

En consecuencia, las respuestas de la Entidad se circunscriben a los aspectos objetivos, técnicos, jurídicos, financieros y contractuales verificables dentro del proceso, sin que ello implique aceptar como ciertas las afirmaciones, calificativos o imputaciones contenidas en el cuestionario.

Las precisiones y modificaciones que correspondan serán incorporadas en los documentos definitivos del proceso, garantizando que las reglas de participación sean claras, objetivas y acordes con la naturaleza del contrato de concesión.

OBSERVACIÓN 5

Referencia interna: LP-003-2026
De: MANUEL DIAZ
Usuario: Manuel Enrique Diaz
Fecha: 14 de agosto de 2026
Asunto: Observaciones

Texto de la observación:

El texto de la observación resulta extenso para ser incorporado de manera íntegra en el presente documento. Por lo anterior, para consulta de los interesados, se anexa el documento que contiene la observación en su totalidad.

RESPUESTA DE LA ENTIDAD:

A la observación 1 y 9: Se acoge parcialmente la observación, únicamente en cuanto a la necesidad de precisar el régimen jurídico aplicable

JUSTIFICACIÓN

Frente a la observación presentada, la Entidad considera necesario precisar que el presente proceso corresponde a un contrato estatal de concesión, estructurado bajo el régimen general de contratación estatal, particularmente de conformidad con las disposiciones contenidas en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y sus decretos reglamentarios, así como las demás normas que resulten aplicables a la naturaleza del objeto contractual y a la actividad aeroportuaria.

En consecuencia, el presente proceso no corresponde a un proyecto estructurado bajo el régimen especial de las Asociaciones Público-Privadas – APP previsto en la Ley 1508 de 2012, ni se está adelantando bajo el procedimiento especial establecido para las iniciativas públicas o privadas reguladas por dicha normativa.

La referencia contenida en algunos apartes de los documentos del proceso a disposiciones del Decreto 1082 de 2015 relacionadas con las Asociaciones Público-Privadas no tiene como finalidad modificar la naturaleza jurídica del contrato ni someter el proceso al régimen especial de la Ley 1508 de 2012, sino de relacionar las normas que rigen a los contratos de concesiones en forma general. No obstante, con el propósito de evitar cualquier interpretación equivocada por parte de los interesados y garantizar plena claridad respecto de las reglas jurídicas aplicables, la Entidad procederá a realizar la correspondiente aclaración y/o ajuste en los documentos del proceso, eliminando o precisando aquellas referencias que puedan generar confusión respecto del régimen jurídico aplicable.

Debe señalarse, además, que la circunstancia de que el contrato contemple la explotación económica del aeropuerto, la recuperación de las inversiones mediante los ingresos derivados de la operación y la asunción de determinados riesgos por parte del concesionario no lo convierte, por sí misma, en un contrato sometido al régimen de APP. Tales elementos son propios de la naturaleza del contrato de concesión previsto en el artículo 32 de la Ley 80 de 1993.

Por tanto, la estructuración jurídica, financiera, técnica y de riesgos del presente proceso deberá entenderse dentro del régimen general de concesiones de la Ley 80 de 1993, sin perjuicio de la aplicación de las normas especiales que regulan la actividad aeroportuaria y de aquellas disposiciones que resulten pertinentes para la ejecución del contrato.

En cuanto a las obligaciones y riesgos, estos se encuentran determinados en los Estudios Previos, la matriz de riesgos, el Pliego de Condiciones y la minuta contractual, atendiendo a la naturaleza propia del contrato de concesión. En particular, el concesionario asumirá los riesgos que le sean asignados contractualmente y que se encuentren relacionados con la administración, operación, mantenimiento, conservación, explotación y desarrollo de la infraestructura aeroportuaria.

En consecuencia, **SE ACOGE PARCIALMENTE** la observación, exclusivamente para efectos de realizar la precisión correspondiente sobre el régimen jurídico aplicable y evitar referencias que puedan inducir a confusión. Se aclara que el presente proceso se estructura como una concesión bajo el régimen general de contratación estatal y no como una APP sometida a la Ley 1508 de 2012.

A la observación 2 y 3: No se acepta la observación en los términos planteados.

JUSTIFICACIÓN

La Entidad precisa que las inversiones previstas para el concesionario no corresponden a una asignación arbitraria de recursos, sino que hacen parte de las obligaciones de inversión y desarrollo establecidas dentro de la estructuración integral de la concesión, teniendo en cuenta las condiciones actuales de la infraestructura aeroportuaria, las necesidades de operación y las posibilidades de explotación y desarrollo del aeropuerto.

Dentro de los documentos publicados se encuentra el documento denominado "Especificaciones Técnicas", en el cual se desarrolla de manera detallada cada uno de los componentes de inversión previstos para la concesión, identificando, entre otros aspectos, su valor de referencia, alcance, actividades mínimas, condiciones técnicas, resultado esperado y, cronograma para su ejecución.

Así, para cada componente se encuentra definido el alcance técnico de la obligación. Por ejemplo, se establecen las condiciones para las reparaciones y adecuaciones del terminal; el suministro, instalación, configuración y puesta en funcionamiento de los equipos de detección de metales y rayos X; las características generales de las bandas de cargue y descargue de equipaje; la dotación tecnológica y los sistemas de gestión; así como el capital de trabajo inicial requerido para la puesta en marcha de la operación.

De manera particular, respecto del hangar comercial de 350 m², el documento de Especificaciones Técnicas establece expresamente que el concesionario deberá elaborar los estudios y diseños definitivos, incluyendo levantamiento topográfico, estudio de suelos, diseños arquitectónico,

estructural, eléctrico, hidrosanitario y contra incendios, además de obtener los permisos requeridos y ejecutar la construcción conforme a la normatividad aplicable. Igualmente, se establecen los hitos de ejecución y sus porcentajes mínimos, así como el cumplimiento de los RAC, la NSR-10 y demás disposiciones técnicas vigentes.

En consecuencia, no resulta acertado afirmar que las inversiones fueron incorporadas al proceso de manera arbitraria o sin definición de su alcance, pues los documentos publicados permiten a los interesados conocer las obligaciones mínimas que asumiría el concesionario y las condiciones generales bajo las cuales deberán desarrollarse.

Ahora bien, debe precisarse que, por tratarse de un contrato de concesión, la estructuración no corresponde a un contrato tradicional de obra en el que la Entidad entrega al contratista diseños definitivos y presupuestos detallados para ejecutar cada actividad bajo precios unitarios previamente determinados. En este esquema, parte de la obligación del concesionario consiste precisamente en desarrollar los estudios, diseños, permisos y demás actividades técnicas necesarias para materializar las inversiones, asumiendo los riesgos que contractualmente le sean asignados.

Por lo anterior, los valores incorporados en el documento corresponden a valores de referencia para la estructuración económica del proyecto y para determinar las inversiones mínimas a cargo del concesionario, sin que ello implique que la Entidad esté contratando directamente la ejecución de cada una de dichas actividades bajo un presupuesto de obra tradicional.

Precisamente, por tratarse de una concesión en la cual el particular asume la gestión, operación, explotación y riesgos propios del negocio, corresponde al concesionario, dentro de los parámetros mínimos establecidos por la Entidad y de la regulación aeronáutica aplicable, desarrollar los estudios, diseños, presupuestos, cotizaciones y demás actividades necesarias para la ejecución de las inversiones a su cargo.

Respecto de la proyección de pasajeros y operaciones, esta hace parte de la estructuración económica del proyecto y constituye un elemento de referencia para determinar su viabilidad y las obligaciones previstas. No se trata de garantizar al concesionario un determinado nivel de demanda ni de trasladar al Municipio el riesgo comercial asociado a ella, pues este se encuentra sometido a la asignación de riesgos propia del contrato.

Por tanto, no resulta procedente exigir que el Municipio publique un presupuesto de obra con el mismo nivel de detalle propio de un contrato tradicional de obra pública cuando las inversiones serán ejecutadas por el concesionario bajo su propia gestión y riesgo.

En consecuencia, **NO SE ACOGE** la observación, sin perjuicio de que la Entidad, en ejercicio de su deber de precisión y transparencia, pueda incorporar o complementar en los documentos definitivos las aclaraciones técnicas que resulten necesarias para evitar interpretaciones diferentes respecto del alcance de las inversiones y obligaciones a cargo del concesionario.

A la observación 4: No se acepta la observación.

JUSTIFICACIÓN

La Entidad precisa que, tratándose de un contrato de concesión, el modelo financiero utilizado en la estructuración constituye un instrumento técnico de análisis de la viabilidad del proyecto y no corresponde a un documento que deba ser necesariamente publicado en su integridad.

De conformidad con lo previsto en el artículo 1 del Decreto 399 de 2021, que modificó disposiciones del Decreto 1082 de 2015, en los procesos de selección relacionados con contratos de concesión no resulta exigible la publicación del modelo financiero detallado, en consideración a la naturaleza estratégica de dicha información y con el propósito de preservar condiciones adecuadas de competencia entre los potenciales oferentes.

Lo anterior no significa que el proceso carezca de información económica. Los documentos publicados contienen los elementos necesarios para que los interesados estructuren sus propuestas, entre ellos las inversiones mínimas, condiciones de explotación, ingresos de referencia, obligaciones del concesionario, plazo contractual, mecanismos de remuneración y demás variables relevantes.

En consecuencia, **NO SE ACOGE** la solicitud de publicar el modelo financiero detallado, el flujo de caja, VPN o TIR como documento independiente del proceso.

A la observación 5: No se acepta la observación en los términos planteados.

JUSTIFICACIÓN

La Entidad reitera que las inversiones previstas corresponden a obligaciones mínimas dentro de un contrato de concesión y no a obras que serán contratadas y pagadas directamente por el Municipio.

Por esta razón, la determinación de las inversiones dentro de los Estudios Previos responde a las necesidades identificadas para el desarrollo y modernización de la infraestructura aeroportuaria, mientras que corresponde al concesionario, en desarrollo de sus obligaciones contractuales, realizar los estudios, diseños, presupuestos y demás actividades necesarias para su ejecución.

Adicionalmente, los valores incorporados tienen carácter de referencia para efectos de la estructuración de la concesión y la determinación de las inversiones mínimas, sin que ello signifique que el concesionario deba ejecutar las obras mediante los mismos costos o presupuestos que tendría un contrato tradicional de obra pública.

En consecuencia, **NO SE ACOGE** la observación.

A la observación 6: No se acepta la observación en los términos planteados.

JUSTIFICACIÓN

La construcción del hangar hace parte de las inversiones previstas dentro del desarrollo y modernización de la infraestructura aeroportuaria y responde al propósito de fortalecer las condiciones de operación y explotación comercial del Aeropuerto Los Pozos.

La Entidad precisa que el valor establecido para dicha inversión constituye un valor de referencia dentro de la estructuración de la concesión, y no un presupuesto oficial de obra pública que determine de manera anticipada el costo final de construcción.

Será responsabilidad del concesionario desarrollar los estudios, diseños, presupuestos y demás componentes técnicos necesarios para ejecutar la inversión, de acuerdo con las condiciones del contrato, las normas técnicas y la regulación aeronáutica aplicable.

Por tanto, no resulta procedente exigir que antes de la adjudicación se cuente con un diseño definitivo de la infraestructura que será ejecutada por el concesionario, pues ello desconocería la naturaleza del esquema concesional y la autonomía técnica y empresarial que corresponde al futuro operador dentro de los límites establecidos contractualmente.

A la observación 7: No se acepta la observación.

JUSTIFICACIÓN

En primer lugar, el valor de referencia establecido para el hangar no corresponde exclusivamente al costo de construcción de 350 m² de edificación. De acuerdo con las Especificaciones Técnicas publicadas, la inversión comprende integralmente las actividades necesarias para desarrollar y poner en funcionamiento la infraestructura, incluyendo, entre otras:

- Levantamiento topográfico;
- Estudio geotécnico y de suelos;
- Diseños arquitectónico, estructural, eléctrico, hidrosanitario y contra incendios;
- Trámites, licencias y permisos;
- Cimentación y estructura metálica;
- Cubierta y cerramientos;
- Pisos industriales;
- Instalaciones eléctricas e iluminación;
- Sistemas de seguridad;
- Redes hidrosanitarias;
- Equipamiento operativo básico;
- Obras e instalaciones complementarias;
- Pruebas y puesta en servicio.

A lo anterior se adicionan los costos indirectos propios de la ejecución de una infraestructura de esta naturaleza, tales como administración, dirección técnica, supervisión, logística, transporte, seguros, gestión de permisos, imprevistos y demás costos asociados a la ejecución y puesta en operación del proyecto, según corresponda a su estructuración definitiva.

Adicionalmente, debe considerarse que se trata de una infraestructura localizada dentro de un aeródromo, por lo que su diseño y construcción no puede valorarse bajo parámetros exclusivos de una edificación convencional. El proyecto debe observar las condiciones técnicas y de seguridad propias de la infraestructura aeroportuaria, así como los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), las normas de construcción sismorresistente y las demás disposiciones técnicas aplicables, circunstancia que incide en sus especificaciones, instalaciones, procesos constructivos y costos.

De igual manera, el valor de $3.920.000.000 corresponde a un valor de referencia para efectos de la estructuración de la concesión y para establecer la inversión mínima que deberá asumir el

concesionario, y no a un precio definitivo de contratación de una obra por parte del Municipio. Conforme a las Especificaciones Técnicas, el concesionario deberá desarrollar los estudios y diseños definitivos, obtener los permisos correspondientes y, con fundamento en estos, definir técnicamente la solución constructiva que deberá ejecutar, dentro de las condiciones mínimas establecidas por la Entidad.

En este sentido, el valor por metro cuadrado no puede utilizarse como único parámetro de validación, puesto que no permite distinguir entre costo directo de construcción, costos de estudios y diseños, instalaciones especiales, equipamiento, costos indirectos, condiciones del sitio, requerimientos regulatorios y demás componentes que integran la inversión.

Ahora bien, la Entidad precisa que los valores de referencia incorporados en la estructuración constituyen estimaciones técnicas y económicas utilizadas para determinar el nivel mínimo de inversión exigible al concesionario, sin perjuicio de que, durante la etapa de estudios y diseños definitivos, deban realizarse las verificaciones técnicas, presupuestales y de mercado correspondientes para establecer el costo definitivo de ejecución.

Por tanto, no resulta técnicamente procedente afirmar que existe un presupuesto sobredimensionado únicamente a partir de una operación aritmética entre el valor global de referencia y el área aproximada del hangar. Para sustentar una conclusión de esa naturaleza sería necesario efectuar un análisis integral de cantidades de obra, especificaciones, costos directos e indirectos, estudios y diseños, instalaciones, equipamiento, condiciones del terreno, requerimientos aeronáuticos y demás componentes que integran la inversión.

En consecuencia, **NO SE ACOGE** la observación, toda vez que el argumento presentado no acredita técnicamente que el valor de referencia establecido por la Entidad resulte irrazonable o desproporcionado.

A la observación 8: No se acepta la observación

JUSTIFICACIÓN

La Entidad señala que las Especificaciones Técnicas del proceso contemplan expresamente las condiciones de cumplimiento normativo y certificación aplicables a los equipos de seguridad aeroportuaria.

En particular, respecto de los equipos de detección de metales y rayos X, el numeral 3.3.2 de las Especificaciones Técnicas establece que el concesionario deberá suministrar, instalar, configurar y poner en funcionamiento los equipos necesarios para la inspección y control de pasajeros, equipajes y elementos transportados, de conformidad con los requerimientos de seguridad aeroportuaria y las disposiciones de la Aeronáutica Civil.

Así mismo, se establece expresamente como parte del alcance la incorporación de las certificaciones requeridas por la Aeronáutica Civil, y se dispone como condición técnica que los equipos deberán cumplir las normas nacionales e internacionales aplicables en materia de seguridad aeroportuaria y encontrarse debidamente certificados.

Por tanto, la obligación contractual no se limita a la adquisición de equipos comerciales, sino que comprende su suministro, instalación, configuración, puesta en funcionamiento, certificación, capacitación de operadores y entrega de los correspondientes manuales de operación y mantenimiento, de acuerdo con las exigencias de la autoridad aeronáutica y las demás normas aplicables.

De igual manera, frente a las bandas de cargue y descargue de equipaje, el numeral 3.3.3 de las Especificaciones Técnicas establece que estas deberán ser compatibles con la operación proyectada del aeropuerto e incluye dentro de la inversión los sistemas de accionamiento eléctrico, control y automatización, elementos de protección industrial, pruebas operativas, capacitación del personal y las obras civiles complementarias requeridas para su instalación.

En consecuencia, la Entidad no considera necesario incorporar una obligación adicional consistente en presentar, desde la etapa precontractual, certificados de homologación correspondientes a equipos específicos, puesto que el proceso no está adquiriendo un modelo o marca determinada. La obligación se estructura sobre requisitos funcionales y técnicos mínimos, permitiendo que los proponentes y posteriormente el concesionario determinen las soluciones tecnológicas que cumplan las exigencias establecidas.

Será responsabilidad del concesionario, antes de la instalación y puesta en operación de los equipos, obtener y acreditar las certificaciones, autorizaciones, homologaciones o aprobaciones que resulten exigibles conforme a la regulación aeronáutica vigente, así como garantizar su compatibilidad con las condiciones de operación del Aeropuerto Los Pozos.

En este sentido, la exigencia de cumplimiento de la normativa aeronáutica y de las certificaciones requeridas ya se encuentra incorporada en las Especificaciones Técnicas, por lo que no se evidencia la omisión señalada por el observante.

En consecuencia, **NO SE ACOGE** la observación

A la observación 10: No se acepta la observación en los términos planteados.

JUSTIFICACIÓN

La Entidad ha adelantado el correspondiente Estudio del Sector, de conformidad con la metodología aplicable para la estructuración de los procesos de contratación estatal, teniendo en cuenta la naturaleza, características y alcance del objeto contractual, así como las condiciones particulares del mercado asociado a la administración, operación, mantenimiento y modernización de infraestructura aeroportuaria mediante un esquema de concesión.

El análisis realizado comprende las condiciones del mercado, las características del objeto, los requerimientos de experiencia y capacidad exigidos, así como los elementos necesarios para establecer condiciones de participación acordes con la naturaleza y complejidad del proyecto. En consecuencia, los requisitos habilitantes y demás condiciones establecidas en el proceso no fueron determinados de manera arbitraria, sino con fundamento en la metodología y en los resultados del análisis efectuado para la estructuración del proceso.

Ahora bien, la pluralidad efectiva de oferentes no puede ser certificada o garantizada anticipadamente por la Entidad, toda vez que depende de la decisión de los potenciales interesados de participar y de las condiciones reales del mercado al momento del cierre del proceso. El deber de la Administración consiste en establecer requisitos objetivos, razonables y proporcionales, que permitan la concurrencia de quienes cuenten con la capacidad e idoneidad necesarias para ejecutar el objeto contractual.

Por lo anterior, no se evidencia la insuficiencia del Estudio del Sector señalada por el observante, ni resulta procedente exigir una demostración anticipada de un número determinado de participantes como condición para la validez de la estructuración del proceso.

En consecuencia, **NO SE ACOGE** la observación.

A la observación 11: No se acepta la observación.

JUSTIFICACIÓN

La Entidad no comparte la apreciación del observante según la cual los requisitos de experiencia establecidos resultan desproporcionados, limitan injustificadamente la participación o se encuentran dirigidos a favorecer a un determinado oferente.

Los requisitos de experiencia fueron estructurados atendiendo a la naturaleza integral del contrato de concesión, las obligaciones que asumirá el futuro concesionario y las inversiones que deberá ejecutar durante la vigencia contractual, de manera que la experiencia exigida no responde a una acumulación arbitraria de requisitos, sino a la necesidad de acreditar capacidades diferenciadas y directamente relacionadas con el objeto del proceso.

En ese sentido, la Entidad estableció una distinción entre experiencia general y experiencia específica, cada una con una finalidad determinada:

1. Experiencia general.

La experiencia general tiene como propósito verificar que el proponente cuente con experiencia previa en la estructuración, administración, operación, mantenimiento y/o modernización de concesiones relacionadas con infraestructura aeroportuaria, infraestructura pública y/o servicios públicos, es decir, que tenga conocimiento y experiencia en la ejecución de negocios jurídicos de naturaleza concesional y en la administración de actividades y riesgos propios de este tipo de contratos.

Por ello, la exigencia de tres (3) contratos cuya sumatoria corresponda como mínimo al valor de las inversiones exigidas al concesionario busca acreditar que el proponente ha participado previamente en proyectos concesionales de una magnitud económica razonablemente relacionada con el presente proceso, y no simplemente que haya ejecutado actividades aisladas de obra o suministro.

2. Experiencia específica.

Por su parte, la experiencia específica no pretende volver a exigir experiencia en concesiones, pues esa finalidad ya se encuentra cubierta mediante la experiencia general. Su propósito es diferente: verificar que el proponente tenga experiencia concreta en las actividades e inversiones que efectivamente deberá desarrollar el futuro concesionario.

En efecto, las inversiones previstas en el proyecto comprenden, entre otras, la construcción, mantenimiento y/o mejoramiento de infraestructura aeroportuaria; la instalación y modernización de equipos destinados a la operación, seguridad, comunicaciones y manejo de carga y equipaje; y la implementación de sistemas tecnológicos y de gestión relacionados con la operación aeroportuaria. Precisamente por ello, la experiencia específica se estructuró sobre tres componentes directamente relacionados con las obligaciones e inversiones previstas en el proyecto.

Así, se exige acreditar experiencia en:

- construcción, mantenimiento, mejoramiento, ampliación o terminación de infraestructura aeroportuaria o aeronáutica;
- instalación, mantenimiento o modernización de bienes y equipos destinados a la operación de terminales aéreas o aeronáuticas; y
- suministro, implementación, desarrollo, prestación de servicios, asesoría o soporte de sistemas o plataformas tecnológicas relacionados con la administración u operación aeroportuaria o aeronáutica.

Esta estructura permite a la Entidad verificar que el futuro concesionario no solamente tenga experiencia en contratos de concesión, sino que además posea o integre capacidades técnicas relacionadas con las principales inversiones y obligaciones que deberá ejecutar durante la concesión.

En consecuencia, la exigencia de tres (3) contratos de experiencia específica no constituye una acumulación injustificada de requisitos. Cada contrato responde a un componente técnico diferente y relevante del proyecto, por lo que su acreditación permite reducir riesgos asociados a la ejecución de las inversiones y garantizar que el concesionario cuente con las capacidades necesarias para cumplir adecuadamente las obligaciones contractuales.

De igual manera, el porcentaje establecido del 60% del valor de las inversiones exigidas al concesionario, equivalente a 1.670 SMMLV, no puede analizarse de manera aislada. Dicho parámetro se encuentra relacionado con la magnitud económica de las inversiones que el concesionario deberá asumir y busca que la experiencia acreditada corresponda a proyectos de una dimensión suficiente para demostrar capacidad técnica y operativa.

Respecto de la afirmación según la cual estos requisitos favorecerían a un determinado oferente, la Entidad precisa que no existe ningún direccionamiento del proceso ni se ha establecido un requisito diseñado en función de un proponente determinado. Los requisitos fueron definidos previamente a partir de las características del objeto contractual, las obligaciones previstas y las inversiones que deberá ejecutar el concesionario, y resultan aplicables en igualdad de condiciones a todos los interesados.

Tampoco se considera que la exigencia de experiencia en proyectos ejecutados y terminados constituya una restricción injustificada. Tratándose de la experiencia específica, la Entidad requiere verificar que el proponente haya efectivamente culminado actividades similares a aquellas que deberá ejecutar el concesionario, razón por la cual se exige que los contratos se encuentren terminados y debidamente acreditados.

En cuanto a la experiencia general en contratos en ejecución, el pliego contempla expresamente la posibilidad de acreditarla bajo las condiciones allí establecidas, incluyendo el requisito de que la ejecución corresponda a un período mínimo de cuatro (4) años. Esta condición busca garantizar que la experiencia alegada permita demostrar una permanencia y conocimiento suficiente en la gestión de contratos concesionales de largo plazo.

Por lo anterior, la experiencia general y la experiencia específica cumplen finalidades diferentes y complementarias: la primera acredita experiencia en la gestión de contratos de concesión y la segunda acredita experiencia técnica en las principales actividades e inversiones que serán desarrolladas durante la ejecución del presente contrato.

En consecuencia, **NO SE ACOGE** la observación, por cuanto los requisitos de experiencia establecidos guardan relación directa con el objeto contractual, la magnitud de las inversiones, las obligaciones a cargo del concesionario y los riesgos asociados a su ejecución, y no constituyen barreras injustificadas a la participación ni condiciones establecidas para favorecer a un determinado oferente.

A la observación 12: No se acepta la observación.

JUSTIFICACIÓN

No se comparte la apreciación del observante según la cual los factores de evaluación previstos en el proyecto de pliego carecen de variables objetivas, verificables o cuantificables. Por el contrario, el proceso establece de manera expresa los factores de ponderación, su respectivo puntaje máximo y las reglas aplicables para su asignación, permitiendo a los proponentes conocer previamente las condiciones bajo las cuales serán evaluadas sus ofertas.

En particular, la evaluación se encuentra distribuida en factores claramente determinados, así:

- Factor de calidad: 30 puntos.
- Factor económico – inversiones y canon: 59 puntos.
- Apoyo a la industria nacional: 10 puntos.
- Emprendimientos de personas con discapacidad: 0,5 puntos.
- Emprendimientos y empresas de mujeres: 0,25 puntos.
- Mipyme: 0,25 puntos.

En relación con el factor de calidad, se establecen criterios concretos asociados al Plan de Operación y Mantenimiento, innovación tecnológica y experiencia del usuario, con una distribución expresa de los puntos para cada componente. De esta manera, la evaluación no queda sometida a una apreciación libre o discrecional del comité evaluador, sino que debe efectuarse con fundamento en los parámetros previamente definidos en el pliego.

De igual manera, el factor económico cuenta con una metodología objetiva y matemática para la asignación de los cincuenta y nueve (59) puntos. El pliego establece la fórmula del Canon Equivalente Ponderado (CEP), considera las diferentes etapas de la concesión y determina que el mayor CEP obtendrá el máximo puntaje, mientras que las demás propuestas serán calificadas proporcionalmente.

Adicionalmente, los factores correspondientes al apoyo a la industria nacional, emprendimientos de personas con discapacidad, emprendimientos y empresas de mujeres y Mipyme cuentan con porcentajes de ponderación previamente determinados y con reglas específicas de acreditación, de conformidad con las disposiciones aplicables del Decreto 1082 de 2015 y demás normas pertinentes.

En consecuencia, no se evidencia la ausencia de criterios objetivos alegada por el observante. Los factores de evaluación, sus puntajes, las variables de ponderación y las condiciones de acreditación se encuentran definidos previamente y serán aplicados de manera uniforme a todos los proponentes, garantizando condiciones de igualdad, transparencia y selección objetiva.

Por lo anterior, **NO SE ACOGE** la observación.

A la observación 13: No se acepta la observación en los términos planteados.

JUSTIFICACIÓN

La Entidad realizó la identificación, tipificación, estimación, valoración y asignación de los riesgos previsibles asociados al contrato de concesión, atendiendo la metodología establecida en los estudios y documentos que soportan el proceso y en concordancia con lo previsto en el artículo 4 de la Ley 1150 de 2007 y los lineamientos contenidos en el CONPES 3714 de 2011, "Del riesgo previsible en el marco de la política de contratación pública".

En este sentido, la matriz de riesgos no constituye una asignación arbitraria de responsabilidades, sino el resultado de un análisis que considera, entre otros aspectos, la probabilidad de ocurrencia, el impacto, la fuente, la naturaleza del riesgo y la capacidad de cada una de las partes para prevenirlo, administrarlo, mitigarlo o asumir sus consecuencias.

Para el presente proceso fueron identificados, entre otros, riesgos de naturaleza económica, social o política, operacional, financiera, regulatoria, de la naturaleza y tecnológica, así como riesgos asociados a la planificación y ejecución del servicio, obligaciones laborales, financiación, variaciones tributarias, cambios tecnológicos, licencias, condiciones de seguridad aeroportuaria, inversiones requeridas para la operación y demás circunstancias propias de la actividad concesionada.

La asignación efectuada responde igualmente a la naturaleza propia del contrato. Tratándose de una concesión para la administración, operación, mantenimiento y modernización de infraestructura aeroportuaria, el concesionario tendrá a su cargo la gestión directa de la operación y de las inversiones previstas, por lo que resulta técnica y contractualmente razonable que asuma aquellos riesgos que se encuentran dentro de su esfera de control y que pueden ser gestionados mediante su experiencia, capacidad técnica, administrativa y financiera.

En particular, los riesgos económicos, operacionales, financieros y tecnológicos han sido asignados, en términos generales, al concesionario, en consideración a que este será quien estructure y ejecute las inversiones, administre los recursos necesarios para la operación, contrate los bienes y servicios requeridos y adopte las decisiones técnicas y operativas correspondientes. De igual manera, los riesgos relacionados con licencias, sistemas de seguridad, requerimientos tecnológicos e inversiones necesarias para la operación han sido contemplados de acuerdo con las obligaciones que estarán a cargo del concesionario.

Lo anterior no significa que se hayan trasladado al concesionario riesgos que se encuentren por fuera de su esfera de control o que correspondan exclusivamente a la Administración. La matriz contempla, por ejemplo, los riesgos sociales o políticos bajo responsabilidad de la Entidad cuando su naturaleza y posibilidad de administración así lo justifican, diferenciándolos de aquellos riesgos internos y operacionales que sí pueden ser gestionados directamente por el concesionario.

Así mismo, la matriz incorpora una valoración cualitativa de los riesgos mediante la determinación de su probabilidad e impacto, clasificándolos en niveles tales como bajo, medio y alto. Adicionalmente, se establecen porcentajes de estimación para determinados riesgos, con el propósito de permitir una adecuada valoración de las contingencias previsibles durante la ejecución contractual.

Debe resaltarse que la asignación de riesgos se encuentra directamente relacionada con la estructura económica y técnica de la concesión, particularmente con el hecho de que el concesionario deberá asumir las inversiones, la financiación, la operación, el mantenimiento, la modernización y las demás actividades necesarias para garantizar la prestación del servicio aeroportuario durante el plazo contractual.

Por consiguiente, no resulta procedente modificar la matriz de riesgos bajo la consideración general de que toda contingencia debe ser asumida por el Municipio, pues ello desconocería la naturaleza de la concesión y la distribución de riesgos propia de este tipo de contratos. La metodología aplicada busca precisamente que cada riesgo sea asumido por la parte que se encuentra en mejor posición para prevenirlo, administrarlo y mitigar sus efectos, preservando con ello la adecuada estructuración económica y jurídica del contrato.

En consecuencia, la Entidad mantiene la matriz de riesgos incorporada en los estudios y documentos del proceso, por encontrarse sustentada en la metodología de identificación, estimación y asignación de riesgos adoptada para la estructuración del proyecto y ser coherente con la naturaleza, alcance, obligaciones e inversiones previstas para la concesión.

OBSERVACIONES POR EXTEMPORÁNEAS: SE RECHAZAN

La entidad manifiesta que no resulta procedente efectuar un análisis de fondo respecto de las observaciones presentadas y radicadas de manera extemporánea, es decir, por fuera de los términos establecidos en el cronograma del proceso de selección No. LP-003-2026, publicado en la plataforma SECOP II.

En efecto, conforme al cronograma oficial del proceso, la fecha límite para presentar observaciones al pliego de condiciones correspondía al día 14 de agosto de 2026, término dentro del cual los interesados podían ejercer válidamente su derecho de contradicción, observación y solicitud de aclaraciones frente a las reglas del proceso. La entidad señala que se atendió y respondió integralmente las observaciones allegadas en tiempo.

No obstante, las observaciones, mediante los cuales pretenden formular nuevas observaciones y/o cuestionamientos repetitivos al pliego de condiciones y a las respuestas previamente emitidas por la entidad, actuación que se realizó por fuera de la oportunidad prevista en el cronograma.

Ahora bien, frente al interrogante de si la entidad estatal se encuentra obligada a responder de fondo las observaciones extemporáneas dentro de un proceso de contratación estatal, debe señalarse que la respuesta es negativa, por las siguientes razones:

1. Porque las observaciones fueron presentadas por fuera de los términos preclusivos y perentorios del proceso de selección, términos definidos tanto en el cronograma como en las normas especiales de contratación estatal, particularmente en garantía de los principios de economía y transparencia previstos en la Ley 80 de 1993.
2. Porque acceder a estudiar de fondo observaciones extemporáneas implicaría reabrir etapas ya agotadas del procedimiento contractual, afectando la seguridad jurídica de los demás proponentes e interesados, así como el normal desarrollo del proceso de selección.
3. Porque el cronograma del proceso constituye una regla obligatoria tanto para la entidad como para los interesados, razón por la cual los términos allí establecidos deben respetarse estrictamente, sin que sea jurídicamente viable extenderlos o revivir oportunidades ya vencidas por actuaciones unilaterales de los interesados.

Sobre el particular, resulta pertinente traer a colación lo señalado por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente en el Concepto C-310 de 2022:

"De otra parte, puede llegar a suceder, como en efecto ocurre, que los interesados en un proceso de contratación presenten observaciones y/o solicitudes de aclaraciones al proyecto de pliego de condiciones, al pliego de condiciones definitivo o al informe de evaluación de las ofertas, fuera de los plazos establecidos por el ordenamiento jurídico y por el cronograma del respectivo proceso de contratación pública, según el caso. Esta circunstancia de suyo implica que la observación es extemporánea.

Si bien la entidad estatal que adelanta un proceso de contratación está en la obligación de responder las observaciones extemporáneas, no lo es menos que esa respuesta debe consistir o limitarse al rechazo de la observación, precisamente, por ser extemporánea. *Respuesta por demás, que debe proferirse antes de que inicie la siguiente etapa o fase del proceso contractual. Esto significa que, si la observación extemporánea es sobre el proyecto de pliego de condiciones, el pronunciamiento debe realizarse antes de proferir el acto administrativo de apertura del proceso de selección;* ***si es sobre el pliego de condiciones definitivo, la respuesta debe realizarse antes de efectuar el correspondiente informe de evaluación****; y, si es sobre el informe de evaluación la respuesta debe realizarse antes del acto administrativo de adjudicación del proceso de contratación.*

Lo afirmado encuentra fundamento en el principio de económica que rige los procesos de contratación, especialmente, en el numeral 1º del artículo 25 de la Ley 80 de 1993 que dispuso, que los términos o plazos para la etapas o fases del proceso de selección son preclusivos y perentorios.

(...)

En conclusión y en virtud del principio de economía, si bien tanto a los interesados como a la ciudadanía en general les asiste el derecho a realizar observaciones, ***este derecho debe ejercerse dentro de los plazos establecidos por el ordenamiento jurídico y por el cronograma del proceso de contratación, so pena de perder tal facultad por la preclusividad y perentoriedad de los términos que rigen las fases o etapas del proceso de contratación****, máxime teniendo en cuenta que una vez agotada una fase del proceso de contratación la entidad estatal, en principio, no puede volver sobre esa etapa del proceso de selección". Negrillas fuera de texto.*

De igual manera, respecto de la tesis según la cual las observaciones extemporáneas deberían tramitarse y resolverse bajo las reglas del derecho de petición contenidas en la Ley 1437 de 2011, la entidad precisa que dicha interpretación no resulta procedente por las siguientes razones:

1. Porque la contratación estatal se rige por un régimen especial, contenido principalmente en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y sus decretos reglamentarios, normas que establecen expresamente la naturaleza preclusiva y perentoria de las etapas del proceso de selección.
2. Porque las observaciones formuladas dentro de un proceso contractual no constituyen derechos de petición autónomos e independientes del procedimiento de selección, sino actuaciones propias de una etapa específica del trámite contractual, sometidas necesariamente a las oportunidades y términos definidos en el cronograma.
3. Porque aplicar los términos generales del derecho de petición a las observaciones extemporáneas implicaría desconocer la especialidad del régimen contractual y paralizar indefinidamente los procesos de selección, contrariando los principios de economía, celeridad y eficiencia administrativa.

Precisamente, la misma Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, en el referido Concepto C-310 de 2022, señaló:

"...No procede aplicar la remisión del artículo 77 de la Ley 80 de 1993 al artículo 14 de la Ley 1437 de 2011, para derivar de allí los términos de respuesta a la observación extemporánea, pues dicha remisión solo es posible cuando no existan normas que regulen el tema en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública".

Y agregó:

"El artículo 25, numeral 1º de la Ley 80 exige, como garantía del principio de economía, acatar los términos preclusivos y perentorios dentro de los procedimientos de selección".

En consecuencia, la entidad se limita a rechazar las observaciones presentadas con posterioridad del día 14 de agosto de 2026, por haber sido radicadas de manera extemporánea, sin que ello implique pronunciamiento de fondo respecto de su contenido material.

La entidad deja constancia de que la entidad continuará con el desarrollo del proceso contractual conforme al cronograma establecido y a las reglas definidas en el pliego de condiciones, en observancia de los principios de transparencia, economía, selección objetiva, igualdad y planeación que rigen la contratación estatal.

Finalmente, la entidad precisa que las respuestas emitidas oportunamente a las observaciones formuladas dentro del término previsto en el cronograma hacen parte integral del proceso de selección y, en consecuencia, deben interpretarse y atenderse de manera armónica e integral junto con el pliego de condiciones, sus anexos, documentos complementarios y demás actuaciones publicadas en la plataforma SECOP II, constituyendo en conjunto las reglas definitivas que rigen el presente procedimiento contractual.

En los anteriores términos se brinda respuesta a las observaciones presentadas por los interesados.

Dado en San gil, a los veinticuatro (24) dias del mes de agosto de 2026.

Atentamente,

CLAUDIA LILIANA GARCIA SANDOVAL
Secretaria Jurídica y de Contratación
Componente Jurídico

JUAN GABRIEL GONZÁLEZ BARRAGÁN
Secretario de Control Urbano e Infraestructura
Componente Técnico

GERMAN YESID ANAYA GONZÁLEZ
Secretario de Hacienda
Componente Financiero / Presupuestal

Proyectó: *CPS 311-2026*