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

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

Descripción de la necesidad de estudio previo

A la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil por disposición gubernamental le corresponde la prestación de servicios aeronáuticos y, con carácter exclusivo, desarrollar y operar las ayudas requeridas para que la navegación en el espacio aéreo colombiano se efectúe con seguridad. Así mismo, le corresponde reglamentar y supervisar la infraestructura aeroportuaria del país, y administrar directa o indirectamente los aeropuertos de su propiedad y los de propiedad de la Nación.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil debe propender por el cumplimiento del Reglamento Aeronáutico de Colombia en los aeropuertos bajo su administración garantizando su buen funcionamiento.

Dentro de las funciones de la Aeronáutica Civil se encuentra la ejecución de actividades necesarias para el mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria, que incluye las edificaciones aeroportuarias y obras de urbanismo de los aeropuertos bajo su administración, de manera que se ofrezca un buen servicio de forma permanente a usuarios del transporte aéreo. Por otro parte, se debe proteger el patrimonio de la entidad a través de la conservación de sus bienes inmuebles. Actualmente las instalaciones de edificaciones aeroportuarias y otras instalaciones localizadas en los aeropuertos que pertenecen en su componente administrativo a la REGIONAL CENTRO SUR DE LA AEROCIVIL, que sirven de apoyo para la prestación de los diferentes servicios aeroportuarios, presentan unas deficiencias en sus instalaciones que vienen deteriorando su infraestructura física y que no permiten desarrollar adecuadamente actividades propias del área. Teniendo en cuenta lo anterior, se requiere desarrollar actividades que permitan superar las deficiencias encontradas y mejorar el espacio físico destinado a la operación de estas instalaciones, que permita que se desarrollen de manera apropiada y adecuada funciones propias del área.

El proyecto incluye la ejecución de actividades de mantenimiento rutinario edificaciones aeroportuarias como mampostería, acabados, pisos, pinturas, cielorrasos, instalaciones hidráulicas, instalaciones sanitarias, instalaciones eléctricas, mantenimiento de cubiertas, instalaciones de voz y datos, mantenimiento obras complementarias. Con este proyecto damos respuesta a requerimientos de autoridades aeroportuarias y partes interesadas. En este proyecto, se tuvo en cuenta las disposiciones establecidas en la política de salud ocupacional y de seguridad industrial e igualmente la política ambiental de la Entidad.

Teniendo en cuenta el diagnóstico actual y que la operación de las infraestructuras es continua, la Unidad Administrativa Espacial de Aeronáutica Civil como responsable de la prestación del servicio a los usuarios y del cumplimiento de los estándares de prestación del servicio, se identifica la necesidad de contratar el mantenimiento lado tierra, con el fin de realizar de forma permanente las actividades necesarias para responder a las necesidades de las infraestructuras y ejecute los correctivos

inmediatos donde se presenten condiciones que restrinjan o limiten la efectiva prestación de los servicios a la operación aérea y a los diferentes usuarios.

Este mantenimiento se encuentra alineado con las políticas del Plan de Acción de la Entidad específicamente al objetivo de lograr que la infraestructura, los servicios aeroportuarios, de navegación aérea y la intermodal, cuenten con capacidad y eficiencia para atender el crecimiento de la demanda del sector en un contexto ambientalmente sostenible

La no actuación inmediata sobre la corrección del problema puede generar gran dificultad en el desarrollo de las operaciones aéreas. Dada entonces, la importancia de solventar esta necesidad, se requiere adelantar los trabajos que nos permitan superar estas deficiencias encontradas. Lo anterior; conforme a lo establecido en el artículo 2° de La Ley 336 de 1996 “La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte.” y en su Artículo 3º:“Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo, dándole prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. (…)”.

Este proyecto se encuentra alineado con las políticas del Plan de Acción de la Entidad específicamente al objetivo de lograr que la infraestructura, los servicios aeroportuarios, de navegación aérea y la intermodal, cuenten con capacidad y eficiencia para atender el crecimiento de la demanda del sector en un contexto ambientalmente sostenible.

La UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL – REGIONAL CENTRO SUR, en cumplimiento de sus funciones misionales orientadas a garantizar el desarrollo ordenado de la aviación civil, la operación segura de la infraestructura aeroportuaria y la adecuada prestación del servicio público de transporte aéreo tiene a su cargo la administración, conservación y mantenimiento de los aeródromos ubicados en su jurisdicción.

En el marco de dichas competencias, la Entidad debe asegurar que la infraestructura lado tierra de los aeropuertos se mantenga en condiciones óptimas de funcionamiento, garantizando niveles adecuados de servicio al usuario, seguridad, funcionalidad de las edificaciones y cumplimiento de la normativa aeronáutica vigente, así como de las disposiciones aplicables en materia de supervisión del servicio de transporte. En este sentido, se hace necesario adelantar el proceso de contratación cuyo objeto es:

“63100C1426 REALIZAR EL MANTENIMIENTO INTEGRAL DEL LADO TIERRA DE LOS AEROPUERTOS DE LA REGIONAL CENTRO SUR, INCLUYE ATENCIÓN DE CONTINGENCIAS”

Se describen los Aeropuertos que pertenecen a la Regional Centro Sur, DE LA Aerocivil, de la siguiente manera: AEROPUERTO GENERAL NAVAS PARDO DE CHAPARRAL; BASE SEI DEL AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES; AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES; AEROPUERTO JOSE CELESTINO MUTIS DE MARIQUITA; AEROPUERTO JUAN JOSE RONDON DE PAIPA; AEROPUERTO CANANGUCHAL DE VILLAGARZÓN; AEROPUERTO EDUARDO FALLA SOLANO DE SAN VICENTE DEL CAGUAN; AEROPUERTO GUSTAVO ARTUNDUAGA DE FLORENCIA; Y AEROPUERTO TRES DE MAYO DE PUERTO ASIS Y LACORRESPONDIENTES

ESTACIONES CERCANAS A CADA UNO**,** sobre los cuales se proyecta realizar contratación pública, mediante la ejecución de actividades de mantenimiento preventivo y correctivo, orientadas a intervenir de manera oportuna los deterioros identificados en las edificaciones y áreas de soporte operativo, tales como terminales, estaciones SEI, torre de control y oficinas técnicas.

Las actividades a desarrollar corresponden exclusivamente a mantenimiento de la infraestructura existente, incluyendo intervenciones correctivas, reparaciones locativas y reposición de elementos deteriorados, sin que en ningún caso impliquen ampliaciones, modificaciones sustanciales o construcción de nueva infraestructura. Lo anterior, con el fin de garantizar condiciones adecuadas de operación, seguridad y prestación del servicio aeroportuario, prevenir el deterioro progresivo de la infraestructura, mitigar riesgos asociados a la funcionalidad de las instalaciones y asegurar la continuidad del servicio durante la operación de los aeropuertos. Teniendo en cuenta que dichas actividades corresponden a intervenciones de naturaleza similar y responden a necesidades recurrentes en los aeropuertos mencionados, la Entidad determinó la conveniencia de agruparlas en un único proceso de contratación.

La unificación de estas necesidades contractuales se fundamenta en criterios de eficiencia administrativa, economía y adecuada gestión de los recursos públicos, en la medida en que permite optimizar los tiempos del proceso contractual, reducir costos asociados a la estructuración, contratación y supervisión de múltiples procesos independientes, y facilitar la coordinación técnica de las actividades a ejecutar. Asimismo, la agrupación del objeto contractual permite garantizar una intervención integral y articulada de la infraestructura lado tierra, de los aeropuertos, evitando la fragmentación de actividades que podrían generar inconsistencias en los estándares de calidad, duplicidad de esfuerzos o afectaciones en la prestación del servicio aeroportuario.

Desde el punto de vista técnico, las actividades a ejecutar presentan complementariedad y pueden ser desarrolladas por un mismo contratista, lo cual favorece la eficiencia en la ejecución y el cumplimiento de los cronogramas establecidos, especialmente en entornos operacionales como los aeropuertos, donde se requiere una adecuada planificación de las intervenciones sin afectar la operación.

Dado que el objeto contractual comprende la intervención de los diferentes aeropuertos ubicados en diferentes zonas geográficas de la Región Centro Sur, el contratista deberá garantizar la ejecución simultánea y continua de las actividades en todos los aeropuertos, disponiendo del personal, equipos, materiales, frentes de trabajo y recursos necesarios para atender de manera concurrente las necesidades identificadas, sin afectar la operación aeroportuaria ni los plazos de ejecución establecidos.

En consecuencia, la Entidad considera técnica, jurídica y económicamente viable adelantar un único proceso de contratación por un valor estimado de **MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE ($1.500.000.000)**, incluido IVA sobre utilidad y todos los impuestos, tasas, contribuciones y demás costos a que haya lugar. El presupuesto se encuentra discriminado por actividades que se desarrollaran de acuerdo a las prioridades de en cada aeropuerto e incluye, en cada caso, una bolsa de monto agotable las actividades no previstas se concertaran entre el supervisor y contratista con precisión durante la etapa de planeación, tales como reparaciones puntuales, reposición de elementos deteriorados, atención de daños imprevistos, corrección de fallas operativas y demás necesidades que se identifiquen durante la ejecución contractual, propias del estado actual de la infraestructura y de la dinámica operacional de los aeropuertos.

La distribución presupuestal estimada corresponde a: **MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE ($1.500.000.000)** para el desarrollo del presente proceso de contratación cuyo objeto es: **"63100C1426 REALIZAR EL MANTENIMIENTO INTEGRAL DEL LADO TIERRA DE LOS AEROPUERTOS DE LA REGIONAL CENTRO SUR, INCLUYE ATENCIÓN DE CONTINGENCIAS"**

Lo anterior considerando que la totalidad de las afectaciones y necesidades de mantenimiento que pueden presentarse durante la ejecución contractual no es posible preverlas ni cuantificarlas de manera exacta durante la etapa de estructuración, especialmente tratándose de infraestructura aeroportuaria sometida a condiciones permanentes de operación a ambientes altamente agresivos por efectos de la humedad, la precipitación por lo que se requiere contar con flexibilidad técnica y presupuestal que permita garantizar la adecuada atención de las necesidades que se identifiquen durante la ejecución del contrato.

2. OBJETO

"63100C1426 REALIZAR EL MANTENIMIENTO INTEGRAL DEL LADO TIERRA DE LOS AEROPUERTOS DE LA REGIONAL CENTRO SUR, INCLUYE ATENCIÓN DE CONTINGENCIAS"

MANTENER LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DE EDIFICACIONES LADO TIERRA DE LOS AEROPUERTO GENERAL NAVAS PARDO DE CHAPARRAL, BASE SEI DEL AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO JOSE CELESTINO MUTIS DE MARIQUITA, AEROPUERTO JUAN JOSE RONDON DE PAIPA, AEROPUERTO CANANGUCHAL DE VILLAGARZÓN, AEROPUERTO EDUARDO FALLA SOLANO DE SAN VICENTE DEL CAGUAN, AEROPUERTO GUSTAVO ARTUNDUAGA DE FLORENCIA Y AEROPUERTO TRES DE MAYO DE PUERTO ASIS Y ESTACIONES CERCANAS

2.1 CÓDIGOS UNSPSC

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

Clasificación UNSPSC	Descripción
72102900	Código UNSPSC 72102900 Clase: Servicios de mantenimiento y reparación de instalaciones.
72103300	Código UNSPSC 72103300 Clase: Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura.
72121410	Código UNSPSC 72121410 Clase: Servicios de mantenimiento y reparación de edificios.

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

SI	**X**
NO	

2.3 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS:

Las especificaciones técnicas detalladas de la contratación se encuentran definidas en el Anexo 1-Anexo Técnico CCE-EICP-IDI-06 Menor Cuantía y son de obligatorio cumplimiento por parte del contratista.

3. MODALIDAD DE SELECCIÓN.

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

MODALIDAD DE SELECCIÓN		Marcar con una X
Licitación Pública	Licitación Pública – Obra Pública	
	Licitación pública (Diferente a Obra Pública)	
	Presentación de oferta de manera dinámica mediante subasta inversa	
Selección Abreviada	Subasta inversa presencial	
	Subasta inversa electrónica	
	De menor cuantía	X
	Por Acuerdo Marco de Precios	
	Por Bolsa de Productos	
Concurso de Méritos	Concurso de méritos abierto	
	Concurso de méritos con precalificación	
Mínima Cuantía	Grandes Superficies	
	Mínima Cuantía	
Contratación Directa	Urgencia manifiesta	
	Contratación de empréstitos	

3.1 Proceso Cobijado por un Acuerdo Marco de Precios

SI	
NO	**X**

4. TIPO DE CONTRATO A SUSCRIBIR

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

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

4.1 DE LOS CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA.

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

De conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, el presente proceso contractual cuenta con un nivel de maduración técnica suficiente para adelantar la contratación, toda vez que la Entidad dispone de la identificación y caracterización de las necesidades de mantenimiento requeridas en la infraestructura lado tierra de los aeropuertos **GENERAL NAVAS PARDO DE CHAPARRAL, BASE SEI DEL AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO JOSE CELESTINO MUTIS DE MARIQUITA, AEROPUERTO JUAN JOSE RONDON DE PAIPA, AEROPUERTO CANANGUCHAL DE VILLAGARZÓN, AEROPUERTO EDUARDO FALLA SOLANO DE SAN VICENTE DEL CAGUAN, AEROPUERTO GUSTAVO ARTUNDUAGA DE FLORENCIA Y AEROPUERTO TRES DE MAYO DE PUERTO ASIS Y ESTACIONES CERCANAS**, producto de inspecciones técnicas, visitas de campo, diagnósticos realizados por el personal de infraestructura aeroportuaria y reportes operacionales efectuados por las diferentes dependencias que desarrollan actividades en dichas terminales aéreas.

Las actividades a ejecutar corresponden a mantenimiento preventivo y correctivo sobre infraestructura existente, tales como intervenciones locativas en edificaciones, mantenimiento de cubiertas, sistemas de drenaje de aguas lluvias, redes eléctricas e hidrosanitarias, ventanearía, carpintería y demás elementos asociados a la operación aeroportuaria. En este sentido, no se requiere la elaboración de estudios y diseños a detalle, en tanto no se contemplan obras nuevas ni modificaciones estructurales o ampliaciones de la infraestructura existente.

No obstante, considerando la naturaleza del contrato y la existencia de actividades no previstas o no cuantificables con precisión durante la etapa de planeación, las intervenciones específicas que así lo requieran serán definidas mediante diagnóstico técnico en sitio por parte del contratista, previa validación y aprobación de la supervisión, garantizando su adecuada ejecución conforme a las condiciones reales encontradas.

En este sentido, el proyecto cuenta con un nivel de definición suficiente que permite adelantar el proceso de selección, con cantidades estimadas, especificaciones técnicas claras y reglas definidas para la ejecución de actividades no previstas, en concordancia con los principios de planeación, economía y responsabilidad establecidos en la normativa vigente en materia de contratación estatal.

Fase	Marcar con una X
Fase I	NO APLICA
Fase II	NO APLICA
Fase III	NO APLICA

Estado de madurez del proyecto: NO APLICA

Gestión Predial: NO APLICA

Gestión de licencias, aprobaciones, permisos o autorizaciones: NO APLICA

4.2 DE LOS CONTRATOS DE COMPRAVENTA O SUMINISTRO NO APLICA

4.2.1 CERTIFICACIÓN DE EXISTENCIA DE BIENES EN EL ALMACÉN: NO APLICA

5. VISITA: NO APLICA

Teniendo en cuenta que las actividades a ejecutar corresponden a intervenciones de mantenimiento preventivo y correctivo sobre infraestructura lado tierra existente (edificaciones tales como terminales, estación SEI, torre de control, edificaciones técnicas y áreas de parqueaderos), cuyas condiciones generales han sido previamente identificadas mediante inspecciones técnicas realizadas por el personal aeroportuario, y considerando que las especificaciones técnicas, el alcance de las actividades, las cantidades estimadas y las condiciones de ejecución se encuentran debidamente definidas en el Anexo Técnico, la Entidad considera que la **visita previa no es obligatoria** para la

elaboración de las ofertas.

No obstante, los proponentes interesados podrán realizar una visita voluntaria a los aeropuertos **GENERAL NAVAS PARDO DE CHAPARRAL, BASE SEI DEL AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO JOSE CELESTINO MUTIS DE MARIQUITA, AEROPUERTO JUAN JOSE RONDON DE PAIPA, AEROPUERTO CANANGUCHAL DE VILLAGARZÓN, AEROPUERTO EDUARDO FALLA SOLANO DE SAN VICENTE DEL CAGUAN, AEROPUERTO GUSTAVO ARTUNDUAGA DE FLORENCIA Y AEROPUERTO TRES DE MAYO DE PUERTO ASIS Y ESTACIONES CERCANAS**, previa coordinación con la gerencia aeroportuaria correspondiente, con el fin de conocer las condiciones particulares de cada infraestructura, especialmente en lo relacionado con accesos, logística de ingreso de personal, materiales y equipos, restricciones operacionales, condiciones climáticas y demás aspectos que puedan incidir en la planeación y ejecución de las actividades objeto del contrato.

TIPO DE VISITA	APLICA (si o no)	RESPONSABLE DE SU COORDINACIÓN Y EJECUCIÓN
Visita de los interesados en el correspondiente proceso de selección al lugar de ejecución del contrato	NO APLICA	NO APLICA
Visita en el marco de la verificación y evaluación de las ofertas	NO APLICA	NO APLICA

La visita no es obligatoria; sin embargo, ello no exime al proponente de la responsabilidad de conocer integralmente las condiciones del sitio de ejecución del contrato y su entorno, incluyendo, entre otros, la disponibilidad de materiales, los costos de mano de obra, la logística de acceso, las condiciones operativas de los aeropuertos y los equipos y herramientas requeridos para la adecuada ejecución de las actividades.

6. ESTUDIO DEL SECTOR

El presente estudio del sector se elabora con el fin de analizar las condiciones económicas, técnicas, regulatorias y del mercado relacionadas con el proceso de contratación cuyo objeto corresponde a **“63100C1426 REALIZAR EL MANTENIMIENTO INTEGRAL DEL LADO TIERRA DE LOS AEROPUERTOS DE LA REGIONAL CENTRO SUR, INCLUYE ATENCIÓN DE CONTINGENCIAS”**

El proceso comprende la ejecución de actividades de mantenimiento preventivo y correctivo sobre la infraestructura aeroportuaria existente, incluyendo intervenciones en edificaciones operativas y de apoyo, sistemas hidrosanitarios y eléctricos, cubiertas, sistemas de drenaje de aguas lluvias, ventanería, carpintería, estructuras metálicas, señalización y demás elementos requeridos para garantizar la funcionalidad, conservación y adecuada prestación del servicio aeroportuario.

El análisis se desarrolla conforme a los lineamientos establecidos por Colombia Compra Eficiente para la estructuración de procesos contractuales en las entidades estatales, mediante la revisión de las condiciones del mercado, la oferta disponible, los antecedentes de contratación pública y las variables económicas que inciden en la determinación del presupuesto oficial.

Las actividades objeto de contratación se orientan tanto a la conservación de la infraestructura aeroportuaria como al mantenimiento de las condiciones requeridas para la adecuada prestación del servicio. Particularmente, en los A**EROPUERTOS GENERAL NAVAS PARDO DE CHAPARRAL, BASE SEI DEL AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO JOSE CELESTINO MUTIS DE MARIQUITA, AEROPUERTO JUAN JOSE RONDON DE PAIPA, AEROPUERTO CANANGUCHAL DE VILLAGARZÓN, AEROPUERTO EDUARDO FALLA SOLANO DE SAN VICENTE DEL CAGUAN, AEROPUERTO GUSTAVO ARTUNDUAGA DE FLORENCIA Y AEROPUERTO TRES DE MAYO DE PUERTO ASIS Y ESTACIONES CERCANAS**, dichas intervenciones adquieren especial relevancia debido a las condiciones climáticas propias de la región, caracterizadas por altos niveles de precipitación, humedad permanente, factores que aceleran el deterioro de los elementos constructivos.

Con el fin de promover las buenas prácticas en materia de competencia y en cumplimiento de los principios de transparencia, economía y selección objetiva, la Dirección Regional Centro sur adelantó el correspondiente estudio de mercado y análisis del sector, orientado a determinar el valor estimado del proyecto de acuerdo con las condiciones actuales del mercado, garantizando la pluralidad de oferentes, la adecuada utilización de los recursos públicos y la viabilidad técnica y económica del proceso de contratación.

6.1 ASPECTOS GENERALES:

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – AEROCIVIL es la entidad adscrita al Ministerio de Transporte encargada de la regulación, administración y desarrollo de la aviación civil y de la infraestructura aeroportuaria del país. En cumplimiento de sus funciones, la Entidad adelanta actividades orientadas a garantizar la seguridad, continuidad y eficiencia de los servicios aeroportuarios, mediante la conservación y mantenimiento de la infraestructura bajo su administración.

En concordancia con los objetivos institucionales relacionados con el fortalecimiento de la infraestructura aeroportuaria y la prestación eficiente de los servicios aeronáuticos, la AEROCIVIL desarrolla actividades de mantenimiento preventivo y correctivo que permiten preservar las condiciones de funcionalidad, seguridad y servicio de las edificaciones aeroportuarias, contribuyendo a la sostenibilidad de los activos y a la adecuada prestación del servicio público de transporte aéreo.

Las actividades objeto del presente proceso hacen parte del sector de la construcción y mantenimiento de infraestructura y se ejecutan conforme a la normatividad técnica y aeronáutica aplicable, dentro de un mercado conformado por empresas especializadas en mantenimiento de edificaciones e infraestructura pública.

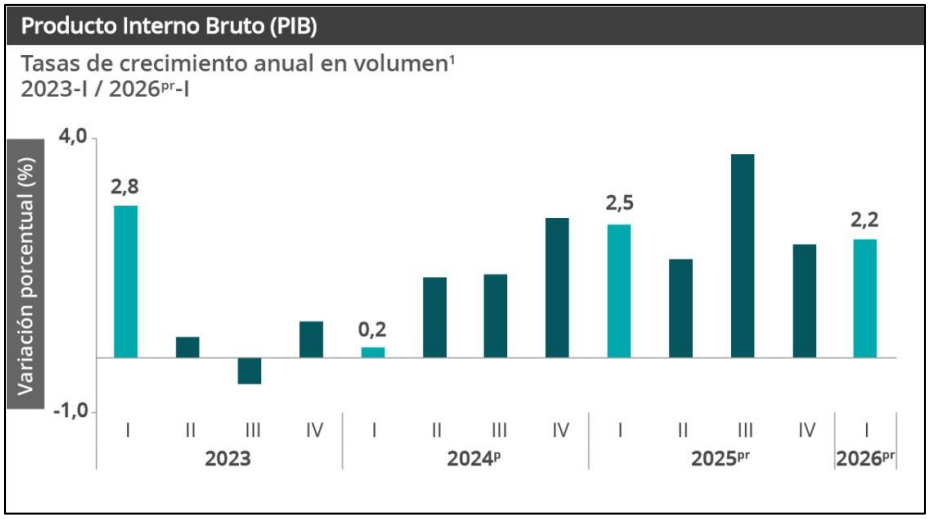
Con el presente documento, y siguiendo la guía para elaboración de estudios del sector Versión G-EES-02; La Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil UAEAC da cumplimiento al Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del decreto 1082 de 2015, a saber: “La Entidad Estatal debe hacer durante la etapa de planeación el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso”. Esto con el fin de continuar con las buenas prácticas en materia de promoción de la competencia en la contratación pública, confirmando una vez más el compromiso de la Aeronáutica Civil con la transparencia. Además, pretende orientar la función de compra de bienes, obras y servicios de la entidad de una forma eficiente;

y con ello obtener el mayor número de ofertas racionales, que permitan cubrir las demandas de la entidad frente a cantidad y calidad.

6.1.1 ASPECTOS ECONOMICOS:

A continuación, se presentan los principales indicadores económicos y sectoriales que permiten analizar las condiciones del mercado en el cual se enmarca el presente proceso de contratación. Estos indicadores constituyen una herramienta de referencia para evaluar el comportamiento de la economía nacional, la dinámica del sector de la construcción y la evolución de los costos asociados a las actividades de mantenimiento de infraestructura, aspectos que inciden directamente en la estructuración del presupuesto oficial y en la viabilidad económica del proyecto.

PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB)



De acuerdo con la información publicada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, el comportamiento reciente del Producto Interno Bruto (PIB) evidencia una recuperación gradual de la actividad económica nacional. Luego de la desaceleración observada durante el año 2023 y comienzos de 2024, la economía colombiana retomó una senda de crecimiento positivo, registrando una variación anual de 2,5% en el primer trimestre de 2025 y de 2,2% en el primer trimestre de 2026.

Este comportamiento refleja un escenario de estabilidad económica y crecimiento moderado, favoreciendo el desarrollo de actividades productivas, comerciales y de prestación de servicios que demandan infraestructura adecuada para su funcionamiento. En este contexto, las actividades relacionadas con el transporte, la conectividad y la infraestructura continúan desempeñando un papel relevante en el fortalecimiento de la competitividad regional y nacional.

Las condiciones macroeconómicas observadas permiten concluir que existe un entorno económico estable para la estructuración y ejecución del presente proceso de contratación, orientado al mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria lado tierra en los aeropuertos Antonio Nariño de Pasto, Juan Casiano Solís de Guapi y Gerardo Tobar López de Buenaventura.

SECTOR CONSTRUCCIÓN

Con el fin de analizar el comportamiento reciente del sector de la construcción y su incidencia en las actividades de mantenimiento de infraestructura, se presentan a continuación los principales indicadores sectoriales publicados por el DANE.

Tabla 1. Indicadores de coyuntura del sector construcción, periodo de publicación marzo 09 de 2026[p]

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

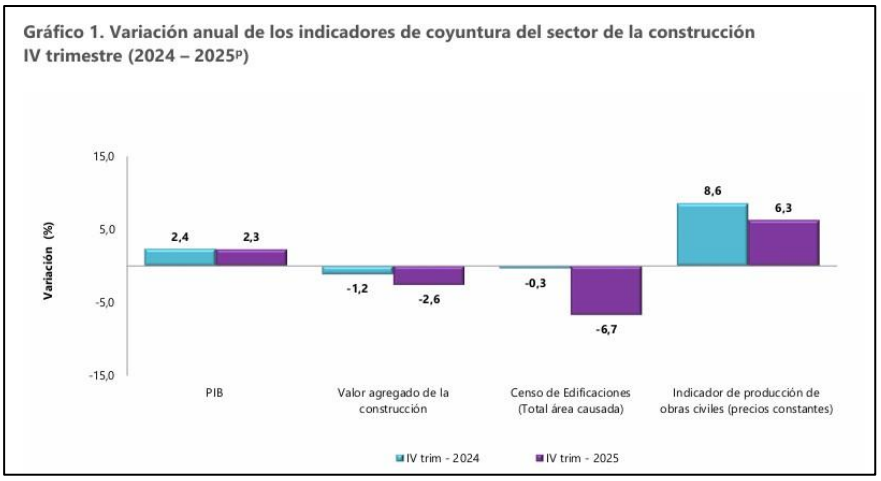
Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

La información presentada evidencia un comportamiento diferenciado entre los distintos componentes del sector construcción. Para el cuarto trimestre de 2025, el Producto Interno Bruto nacional registró un crecimiento anual de 2,3%, mientras que el valor agregado de la rama construcción presentó una variación de -2,6%. No obstante, al interior del sector se observa que el subsector de obras civiles registró un crecimiento de 6,3%, en contraste con las edificaciones y las actividades especializadas para la construcción, que presentaron variaciones de -6,5% y -2,7%, respectivamente.

Así mismo, los indicadores de oferta muestran que la producción de cemento gris presentó una variación anual positiva de 3,1%, mientras que el indicador de producción de obras civiles registró nuevamente un crecimiento de 6,3%, evidenciando una dinámica favorable en las actividades relacionadas con infraestructura y conservación de activos físicos.

Por otra parte, los indicadores de empleo reflejan que el sector continúa siendo una fuente importante de generación de ocupación, registrando una participación del 6,8% dentro de la población ocupada total del país para enero de 2026.

En materia de precios y costos, se observa que los índices asociados al sector continúan registrando incrementos moderados. Particularmente, el Índice de Costos de la Construcción de Edificaciones presentó una variación mensual de 3,69%, mientras que el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles registró una variación de 2,40%, evidenciando la necesidad de considerar condiciones actualizadas de mercado durante la estructuración de presupuestos y análisis de precios unitarios.



El grafico No. 1 permite evidenciar la diferencia en el comportamiento de los principales subsectores de la construcción durante el cuarto trimestre de 2025. Aunque la rama construcción presentó una desaceleración general, el subsector de obras civiles mantuvo una variación positiva, reflejando la continuidad de inversiones asociadas a infraestructura y conservación de activos públicos.

En términos generales, los indicadores analizados permiten concluir que, a pesar de la desaceleración observada en algunos componentes del sector construcción, existe capacidad técnica, operativa y empresarial suficiente para atender las necesidades asociadas al mantenimiento de infraestructura. Así mismo, se evidencia la existencia de condiciones de mercado favorables para la ejecución de actividades de conservación y mantenimiento de edificaciones e infraestructura pública.

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

Con el propósito de analizar el comportamiento reciente de los costos asociados al sector construcción, se tomó como referencia la información publicada por el DANE correspondiente al Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV) para marzo de 2026.

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

Código agrupación CPC	Nombre agrupación CPC	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
			2026	2026
530201	Carreteras, calles, vías férreas y pistas de aterrizaje, puentes, carreteras elevadas y túneles	55,65	0,89	0,50
530202	Puertos, canales, presas, sistemas de riego y otras obras hidráulicas (acueductos)	5,78	1,46	0,08
530203	Tuberías para la conducción de gas a larga distancia, líneas de comunicación y cables de poder; tuberías y cables locales, y obras conexas	19,46	1,41	0,27
530204	Construcciones en minas y plantas industriales	9,49	0,61	0,06
530205	Construcciones deportivas al aire libre y otras obras de ingeniería civil	9,63	1,20	0,12
Total		**100**	**1,02**	**1,02**

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

De acuerdo con la información reportada, el ICOCIV presentó una variación mensual total de 1,02%, evidenciando una tendencia moderada de incremento en los costos asociados a la ejecución de proyectos de infraestructura. Las agrupaciones analizadas registraron variaciones entre 0,61% y 1,46%, reflejando incrementos generalizados en diferentes componentes del sector.

Este comportamiento evidencia que los costos de los principales insumos requeridos para la ejecución de actividades de mantenimiento continúan presentando variaciones asociadas a las condiciones del mercado, situación que debe ser considerada durante la estructuración del presupuesto oficial y la elaboración de los análisis de precios unitarios.

Con el fin de identificar los factores que presentan mayor incidencia sobre el comportamiento de los costos, se presenta la siguiente tabla:

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

Grupo	Peso %	Variación (%)	Contribución (puntos porcentuales)
		2026	2026
Materiales	51,31	1,40	0,72
Herramienta Menor	2,14	0,25	0,00
Maquinaria	12,71	0,72	0,09
Equipos	6,18	0,08	0,00
Mano de obra	16,89	0,94	0,18
Transporte	8,89	0,37	0,03
Equipos especiales para obra	1,89	0,07	0,00
Total	**100,00**	**1,02**	**1,02**

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

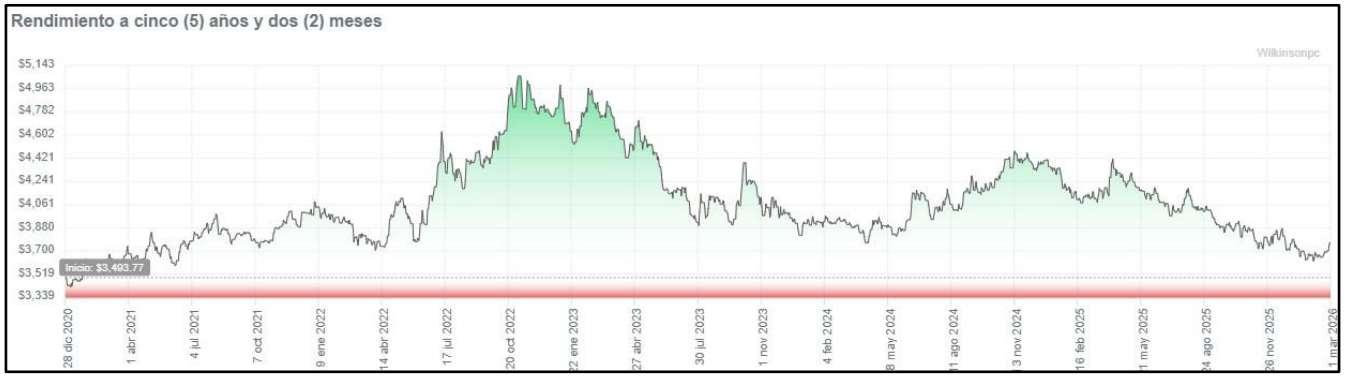
El análisis por grupos de costos evidencia que los materiales registraron la mayor incidencia sobre la variación mensual del índice, con un incremento de 1,40% y una contribución de 0,72 puntos porcentuales al total nacional. De igual manera, la mano de obra presentó una variación de 0,94%, mientras que la maquinaria registró un incremento de 0,72%.

Estos componentes representan factores determinantes dentro de la estructura de costos de las actividades contempladas en el presente proceso contractual, particularmente aquellas relacionadas con mantenimiento de cubiertas, sistemas de drenaje de aguas lluvias, instalaciones eléctricas e hidrosanitarias, estructuras metálicas, ventanería, carpintería, señalización, pintura y demás actividades de mantenimiento preventivo y correctivo de edificaciones aeroportuarias.

Los resultados obtenidos permiten concluir que los principales insumos requeridos para la ejecución del contrato continúan presentando incrementos moderados asociados a las condiciones del mercado, situación que fue considerada durante la elaboración del presupuesto oficial y la actualización de los análisis de precios unitarios que soportan el presente proceso de contratación.

TASA REPRESENTATIVA DEL MERCADO

La Tasa Representativa del Mercado (TRM) corresponde a la cantidad de pesos colombianos por un dólar de los Estados Unidos de América (USD/COP) y constituye un indicador de referencia para medir el comportamiento del mercado cambiario colombiano.



Fuente: https:// dolar.wilkinsonpc.com.co/dolar-trm-graficas.html

El comportamiento de la TRM durante los últimos años ha estado influenciado por factores macroeconómicos nacionales e internacionales, tales como la inflación global, las tasas de interés, los precios de las materias primas y las condiciones de los mercados financieros. Aunque se han presentado fluctuaciones importantes, en los últimos períodos se observa una tendencia de relativa estabilidad dentro de rangos que permiten una adecuada previsibilidad para la estructuración económica de proyectos de inversión y mantenimiento.

Para el presente proceso contractual, la incidencia de la TRM se considera indirecta, en la medida en que algunos materiales, equipos o componentes utilizados en las actividades de mantenimiento pueden estar sujetos a variaciones de precios asociadas al mercado internacional. Sin embargo, dado que la mayor parte de los costos del contrato corresponden a mano de obra, materiales y servicios adquiridos en el mercado nacional, el impacto de la tasa de cambio se considera moderado.

En consecuencia, la TRM no representa un factor determinante de riesgo para la estructuración económica del presente proceso contractual; no obstante, constituye una variable externa que puede influir marginalmente en la evolución de algunos costos durante la ejecución del contrato.

En conclusión, el análisis de los indicadores económicos y sectoriales permite establecer que existen condiciones de mercado favorables para la ejecución del presente proceso de contratación, evidenciándose capacidad técnica y operativa suficiente dentro del sector, así como una estructura de costos coherente con las condiciones actuales de la economía y del mercado de la construcción y mantenimiento de infraestructura. Lo anterior respalda la viabilidad económica y financiera del proceso para el mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria lado tierra en los aeropuertos Antonio Nariño de Pasto, Juan Casiano Solís de Guapi y Gerardo Tobar López de Buenaventura.

6.1.2 Aspectos técnicos

Elementos base para el control de costos en actividades de mantenimiento de infraestructura aeroportuaria

El control de costos en el presente proceso, orientado al mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria lado tierra en los **AEROPUERTOS. GENERAL NAVAS PARDO DE CHAPARRAL, BASE SEI DEL AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO JOSE CELESTINO MUTIS DE MARIQUITA, AEROPUERTO JUAN JOSE RONDON DE PAIPA, AEROPUERTO CANANGUCHAL DE VILLAGARZÓN, AEROPUERTO EDUARDO FALLA SOLANO DE SAN VICENTE DEL CAGUAN, AEROPUERTO GUSTAVO ARTUNDUAGA DE FLORENCIA Y AEROPUERTO TRES DE MAYO DE PUERTO ASIS Y ESTACIONES CERCANAS**, se fundamenta en la identificación, análisis y adecuada gestión de los componentes que inciden en la ejecución de las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo.

Dado que se trata de intervenciones sobre infraestructura existente, con condiciones variables y, en algunos casos, no completamente previsibles, el control de costos se soporta en la estructuración de Análisis de Precios Unitarios (APU), los cuales permiten estimar de manera técnica y objetiva los valores asociados a cada actividad.

En este sentido, los principales elementos de costo son:

- Materiales: definidos a partir de las cantidades estimadas requeridas para actividades de mantenimiento, reposición de elementos deteriorados y reparación de sistemas constructivos, considerando precios de mercado, condiciones de suministro y particularidades logísticas de cada aeropuerto.

- Mano de obra: asociada a los rendimientos de las cuadrillas de trabajo, perfiles requeridos (oficiales, ayudantes y personal técnico especializado), niveles salariales vigentes y condiciones de ejecución propias de la infraestructura aeroportuaria.

- Equipos y herramientas: correspondientes a equipos menores, herramientas manuales y demás elementos requeridos para la ejecución de las actividades de mantenimiento, considerando su disponibilidad, costos de operación y eficiencia en campo.

- Costos indirectos: relacionados con la administración del contrato, logística, transporte de personal y materiales, coordinación operativa, seguridad industrial y demás gastos necesarios para garantizar la adecuada ejecución de las actividades en los aeropuertos objeto de intervención.

- Otros costos asociados: aquellos requeridos para asegurar la correcta ejecución de las actividades contratadas y el cumplimiento de las condiciones técnicas, operativas y administrativas exigidas por la Entidad.

Estos componentes constituyen la base para la estructuración de los Análisis de Precios Unitarios (APU), utilizados para la estimación del presupuesto oficial del proceso.

Para la definición de los precios unitarios se consideraron las condiciones de ejecución propias de cada aeropuerto, incorporando variables asociadas al transporte de materiales, desplazamiento de personal, disponibilidad de insumos y condiciones logísticas de acceso.

Adicionalmente, considerando que el contrato contempla actividades no previstas o no cuantificables con precisión durante la etapa de planeación, el control de costos de estas intervenciones se realizará mediante la estructuración, revisión y aprobación previa de los respectivos APU por parte de la supervisión del contrato, garantizando la trazabilidad, razonabilidad y transparencia en la utilización de los recursos públicos.

Consideraciones para la estructuración de precios

En los procesos de contratación de obra pública es práctica común que los precios unitarios incluyan los costos directos e indirectos necesarios para la ejecución del contrato, así como el componente de Administración, Imprevistos y Utilidad (AIU), definido por la Entidad de acuerdo con las condiciones del mercado y la experiencia obtenida en procesos similares.

Para el presente proceso se adopta un AIU total del treinta por ciento (30%) sobre los costos directos, distribuido de la siguiente manera: Administración (A) veintitrés por ciento (23%), Imprevistos (2%) dos por ciento y Utilidad (U) cinco por ciento (5%).

Este porcentaje permite cubrir los costos asociados a la gestión administrativa del contrato, los riesgos normales de ejecución propios de las actividades de mantenimiento de infraestructura existente y la utilidad del contratista, en condiciones acordes con el mercado.

De conformidad con la normativa tributaria vigente, el Impuesto sobre las Ventas (IVA) se aplicará únicamente sobre el componente de utilidad (U), de acuerdo con lo establecido en el artículo 462-1 del Estatuto Tributario y demás disposiciones que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

Generalidades técnicas del servicio

Las actividades de mantenimiento de infraestructura aeroportuaria lado tierra requieren la aplicación de materiales, procedimientos constructivos y buenas prácticas técnicas acordes con las condiciones de operación de cada aeropuerto, garantizando la funcionalidad, seguridad, durabilidad y adecuada conservación de las edificaciones e instalaciones objeto de intervención.

Así mismo, las actividades deberán ejecutarse asegurando la continuidad de la operación aeroportuaria, por lo que el contratista deberá planificar y coordinar los trabajos de manera que no se generen interferencias con la prestación del servicio ni afectaciones a las actividades operacionales de los aeropuertos.

De igual manera, se deberá garantizar la adecuada documentación de las intervenciones realizadas mediante registros de ejecución, informes y soportes técnicos que permitan el seguimiento y control por parte de la Entidad.

NOTA: Las actividades deberán ejecutarse garantizando la continuidad de la operación aeroportuaria y el cumplimiento de los procedimientos, protocolos de seguridad operacional y requisitos de acceso establecidos por la Aeronáutica Civil para la ejecución de trabajos dentro de instalaciones aeroportuarias.

6.1.3 Aspectos Regulatorios

Normatividad aeronáutica aplicable

Para la ejecución del presente proceso se deberá dar cumplimiento a la normatividad vigente en materia aeronáutica, en especial:

- Normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), particularmente lo establecido en el Anexo 14 – Aeródromos, en lo relacionado con la infraestructura y condiciones de operación de los aeropuertos.

- Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), especialmente las disposiciones relacionadas con infraestructura aeroportuaria, mantenimiento y condiciones de operación de aeródromos, garantizando la seguridad operacional y la continuidad del servicio.

Lo anterior, sin perjuicio de las demás disposiciones que resulten aplicables durante la ejecución del contrato, conforme a la naturaleza de las actividades de mantenimiento.

Normatividad técnica aplicable a la ejecución de las obras

Durante la ejecución del contrato se deberán cumplir, entre otras, las siguientes disposiciones:

- Especificaciones técnicas del proyecto y Anexo Técnico.
- Instrucciones y lineamientos impartidos por la supervisión del contrato.
- Permisos y autorizaciones requeridas para la ejecución de las actividades, cuando aplique.

Así como la siguiente normativa técnica y sectorial:

- Ley 400 de 1997 y sus decretos reglamentarios (NSR-10 o la norma vigente), en lo aplicable a intervenciones sobre edificaciones existentes.
- Reglamento Técnico del Sector de Agua Potable y Saneamiento Básico (RAS), para intervenciones en redes hidrosanitarias.
- Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas (RETIE).
- Reglamento Técnico de Iluminación y Alumbrado (RETILAP).
- Normas Técnicas Colombianas (NTC) aplicables a los materiales y procedimientos constructivos.
- Normas internacionales como ASTM, en ausencia de norma técnica nacional específica.
- Decreto 1072 de 2015 y demás normas vigentes en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo.
- Normas de accesibilidad universal (incluyendo NTC 4143 y demás disposiciones aplicables).
- Manual de Señalización Vial vigente expedido por el Ministerio de Transporte, para las actividades de señalización horizontal y vertical contempladas dentro del contrato.
- Lineamientos y normativa ambiental vigente aplicable a actividades de mantenimiento de infraestructura

NOTA: Dado que el objeto contractual corresponde a actividades de mantenimiento sobre infraestructura existente, no se contempla el desarrollo de diseños estructurales ni la ejecución de obras nuevas; no obstante, cualquier intervención deberá respetar las condiciones técnicas de las edificaciones y no comprometer su estabilidad o funcionalidad

Calidad de materiales

Todos los materiales utilizados en la ejecución del contrato deberán cumplir con las Normas Técnicas Colombianas (NTC) vigentes o, en su defecto, con normas internacionales reconocidas como ASTM o equivalentes, garantizando la calidad, durabilidad y adecuado desempeño de las intervenciones realizadas.

El contratista deberá suministrar materiales nuevos, de primera calidad y acordes con las especificaciones técnicas del proyecto, los cuales podrán ser verificados por la supervisión en cualquier momento durante la ejecución del contrato.

6.2 ESTUDIO DE LA OFERTA:

El presente análisis de la oferta tiene como propósito identificar la existencia, capacidad y condiciones de los proveedores que conforman el mercado para la ejecución del objeto contractual, correspondiente al mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria lado tierra en **LOS AEROPUERTO GENERAL NAVAS PARDO DE CHAPARRAL, BASE SEI DEL AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO JOSE CELESTINO MUTIS DE MARIQUITA, AEROPUERTO JUAN JOSE RONDON DE PAIPA, AEROPUERTO CANANGUCHAL DE VILLAGARZÓN, AEROPUERTO EDUARDO FALLA SOLANO DE SAN VICENTE DEL CAGUAN, AEROPUERTO GUSTAVO ARTUNDUAGA DE FLORENCIA Y AEROPUERTO TRES DE MAYO DE PUERTO ASIS Y ESTACIONES CERCANAS**.

En este contexto, la oferta se encuentra constituida por empresas del sector de la construcción y mantenimiento de infraestructura, particularmente aquellas especializadas en mantenimiento preventivo y correctivo de edificaciones, ejecución de obras de conservación, mantenimiento de instalaciones eléctricas e hidrosanitarias, cubiertas, ventanería, carpintería, estructuras metálicas, señalización y demás actividades asociadas al mantenimiento de infraestructura física.

Estas actividades se encuentran clasificadas en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC) bajo los siguientes códigos:

- **72102900** – Servicios de mantenimiento y reparación de instalaciones
- **72103300** – Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura
- **72121410** – Servicios de mantenimiento de edificaciones

El sector de la construcción en Colombia constituye uno de los principales motores de la economía nacional, con una participación significativa en la generación de empleo y en la ejecución de proyectos de infraestructura pública y privada. Dentro de este sector, las actividades de mantenimiento representan un componente fundamental para la conservación de los activos existentes y la sostenibilidad de las inversiones realizadas por las entidades públicas.

En el caso particular del mantenimiento de infraestructura aeroportuaria lado tierra, la oferta está conformada por empresas con experiencia en contratos de obra pública, mantenimiento de edificaciones y conservación de infraestructura, las cuales cuentan con capacidad técnica,

administrativa y operativa para desarrollar actividades en entornos aeroportuarios que demandan altos estándares de calidad, cumplimiento normativo y coordinación con la operación aérea.

La contratación pública para este tipo de actividades se desarrolla mediante procesos competitivos en el marco de lo establecido en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y sus decretos reglamentarios, garantizando condiciones de transparencia, pluralidad de oferentes y selección objetiva.

No obstante, considerando que el objeto contractual comprende la intervención simultánea en los aeropuertos ubicados en diferentes regiones geográficas del país, incluyendo aeropuertos localizados en zonas con condiciones logísticas particulares, se requiere que los potenciales oferentes cuenten con capacidad operativa suficiente para movilizar personal, equipos, herramientas y materiales, así como para conformar frentes de trabajo concurrentes que permitan atender las necesidades identificadas sin afectar la operación aeroportuaria ni los plazos contractuales establecidos.

Análisis de Proveedores del Mercado

Con el fin de identificar los proveedores que conforman el mercado y analizar su capacidad de participación en el presente proceso, la Entidad revisó procesos de contratación adelantados a través de las plataformas SECOP I y SECOP II relacionados con mantenimiento de edificaciones, conservación de infraestructura pública, mantenimiento aeroportuario y contratos de obra pública de características similares:

N°	Contrato	Objeto	Aeropuerto / Ubicación	Proveedor (Contratista)	Valor final	Modalidad
1	25000684 H4	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DE EDIFICACIONES LADO TIERRA AEROPUERTO LA FLORIDA DE TUMACO	Aeropuerto La Florida, Tumaco	Consorcio OBRAS FLORIDA	$ 761.141.265	Menor Cuantía
2	25000685 H4	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DE EDIFICACIONES LADO TIERRA AEROPUERTO GUILLERMO LEON VALENCIA DE POPAYAN	Aeropuerto Guillermo León Valencia, Popayán	RHD CONSTRUCCIONES LTDA	$ 746.686.845	Menor Cuantía
3	25000689 H4	EALIZAR MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DE EDIFICACIONES LADO TIERRA AEROPUERTO GERARDO TOVAR LOPEZ DE BUENAVENTURA	Aeropuerto Gerardo Tobar de Buenaventura	GHS INGENIERIA SAS	$ 552.630.925	Menor Cuantía
4	25000832 H4	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DE EDIFICACIONES LADO TIERRA AEROPUERTO JUAN CASIANO SOLIS DE GUAPI	Aeropuerto Juan Casiano Solis de Guapi	INFRAOBRAS SAS	$ 759.791.736	Menor Cuantía
5	24000762 H4	MANTENIMIENTO INFRAESTRUCTURA POPAYAN LADO TIERRA	Aeropuerto Guillermo León Valencia, Popayán	CONSORCIO CIVIND-RAMIREZ	$ 482.109.484	Menor Cuantía

6	24000738 H4	MANTENIMIENTO INFRAESTRUCTURA ALFONSO BONILLA ARAGON CALI	Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón	INFINIA S.A.S	$ 595.102.480	Menor Cuantía
7	24001251 H4	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DEL LADO TIERRA DEL AEROPUERTO DE MONTELIBANO-CORDOBA	Aeropuerto de Montelíbano, Córdoba	CONSTRUCCIONES ARES SAS	$ 620.028.802	Menor Cuantía
8	24000585 H4 DE 2024	REALIZAR EL MANTENIMIENTO ADECUACIÓN Y/O REHABILITACIÓN DEL LADO TIERRA DEL AEROPUERTO BENITO SALAS DE NEIVA	Aeropuerto Benito Salas	CONSORCIO PROKA (CIVITEK INGENIERIA S.A.S. - KAXA S.A.S)	$ 610.319.270	Menor Cuantía
9	24001008 H4	REALIZAR EL MANTENIMIENTO DEL LADO TIERRA DEL AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ DE BARRANQUILLA	Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, Barranquilla	ELECTRICAS REYES SAS	$ 1.750.571.766	Menor Cuantía
10	24000817 H4	REALIZAR MANTENIMIENTO LADO TIERRA BUCARAMANGA	Aeropuerto Palonegro, Bucaramanga	CONSORCIO CENTRO SUR CAMUS (CAMUS INGENIERIA SAS - GEOCROP S.A.S - JS-SJ CONSTRUCCIONES S.A.S)	$ 530.789.588	Menor Cuantía

NOTA: Los objetos contractuales se transcriben conforme a la información registrada en el SECOP II. La selección corresponde a procesos representativos del mercado, utilizados como insumo para el análisis de la oferta y la identificación de proveedores con capacidad técnica, financiera y operativa.

A partir de los procesos relacionados, se identifican los principales proveedores del mercado, evidenciando la existencia de empresas con experiencia en la ejecución de contratos de mantenimiento de infraestructura en edificaciones y adecuaciones locativas, incluyendo intervenciones en infraestructura aeroportuaria lado tierra.

Lo anterior permite establecer que existe una oferta suficiente de contratistas con capacidad técnica, administrativa y operativa para atender el objeto del presente proceso, incluyendo la ejecución simultánea de actividades en diferentes ubicaciones geográficas, conforme a las condiciones establecidas por la Entidad.

Capacidad del mercado

Del análisis de los procesos anteriormente relacionados, se evidencia la existencia de un grupo consolidado de proveedores con experiencia en la ejecución de contratos de **mantenimiento de infraestructura aeroportuaria en edificaciones lado tierra**, incluyendo actividades de mantenimiento locativo, adecuaciones y reparación de sistemas constructivos.

Los procesos analizados fueron adjudicados a diferentes empresas y estructuras asociativas, entre las cuales se encuentran Consorcio Obras Florida, RHD Construcciones Ltda., GHS Ingeniería S.A.S., Infraobras S.A.S., Infinia S.A.S., Construcciones Ares S.A.S., Eléctricas Reyes S.A.S. y diversos

consorcios especializados, lo que demuestra la existencia de pluralidad de oferentes y un mercado competitivo para este tipo de intervenciones.

Así mismo, se evidencia que durante las vigencias 2024 y 2025 la Aeronáutica Civil adelantó procesos de mantenimiento lado tierra en diferentes aeropuertos del país, cuyos alcances guardan relación directa con las actividades contempladas en el presente proceso contractual.

Los valores de los contratos analizados oscilan entre aproximadamente QUINIENTOS MILLONES DE PESOS ($500.000.000) y MIL SETECIENTOS CINCUENTA MILLONES DE PESOS ($1.750.000.000), evidenciando que el mercado cuenta con experiencia en la ejecución de contratos de magnitud similar o superior al presupuesto estimado para el presente proceso.

Dinámica de participación y competencia

El análisis de los procesos de contratación evidencia que, en la mayoría de los casos, se presenta pluralidad de oferentes, lo que permite inferir condiciones adecuadas de competencia en el mercado para este tipo de contratos. Asimismo, se observa la participación recurrente de figuras asociativas como consorcios y uniones temporales, las cuales facilitan la concurrencia de empresas que, de manera individual, podrían no cumplir con la totalidad de los requisitos habilitantes, fortaleciendo así la pluralidad y competitividad del proceso.

En consecuencia, se concluye que existe una oferta suficiente, idónea y con experiencia comprobada para atender el objeto contractual propuesto, garantizando condiciones adecuadas de competencia, pluralidad de oferentes y capacidad técnica, operativa y financiera para la ejecución de las actividades de mantenimiento de infraestructura aeroportuaria lado tierra en los aeropuertos **GENERAL NAVAS PARDO DE CHAPARRAL, BASE SEI DEL AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO JOSE CELESTINO MUTIS DE MARIQUITA, AEROPUERTO JUAN JOSE RONDON DE PAIPA, AEROPUERTO CANANGUCHAL DE VILLAGARZÓN, AEROPUERTO EDUARDO FALLA SOLANO DE SAN VICENTE DEL CAGUAN, AEROPUERTO GUSTAVO ARTUNDUAGA DE FLORENCIA Y AEROPUERTO TRES DE MAYO DE PUERTO ASIS Y ESTACIONES CERCANAS.**

Condiciones de prestación del servicio

Las actividades objeto del presente proceso se desarrollan directamente en campo (in situ), mediante la utilización de mano de obra calificada y no calificada, equipos y herramientas, así como el suministro de materiales que cumplen con las especificaciones técnicas definidas por la Entidad.

La ejecución del contrato implica la intervención de diferentes componentes de la infraestructura lado tierra en edificaciones, tales como cubiertas, redes eléctricas e hidrosanitarias, ventanería, carpintería, acabados arquitectónicos y sistemas de drenaje de aguas lluvias, lo cual requiere una adecuada capacidad técnica y operativa por parte del contratista.

Adicionalmente, considerando que el objeto contractual comprende la intervención en varios aeropuertos ubicados en diferentes zonas geográficas, el contratista deberá contar con la capacidad logística necesaria para ejecutar actividades de manera simultánea, garantizando la continuidad de la operación aeroportuaria.

Estas condiciones han sido evidenciadas en los procesos analizados, donde los contratistas han ejecutado satisfactoriamente actividades similares a las requeridas en el presente proceso.

Conclusión del análisis de la oferta

Del análisis de la información consultada en el SECOP II, se concluye que existe una oferta suficiente, idónea y con experiencia comprobada en la ejecución de contratos de **mantenimiento de infraestructura aeroportuaria lado tierra en edificaciones**.

Se evidencia la participación recurrente de múltiples proveedores, así como la existencia de contratos ejecutados bajo la modalidad de Licitación de Obra publica, con valores acordes al presupuesto estimado del presente proceso.

En consecuencia, se considera que el mercado cuenta con la capacidad técnica, financiera y operativa para atender la necesidad planteada por la Entidad, garantizando condiciones de competencia, pluralidad de oferentes y cumplimiento de los principios de transparencia, economía y selección objetiva.

No obstante, con el fin de complementar la información del sector, la Entidad acudió tanto a fuentes estadísticas oficiales como el DANE, como al Sistema Electrónico para la Contratación Pública (SECOP II), utilizando las herramientas de análisis dispuestas por Colombia Compra Eficiente.

Mientras la información del DANE permitió contextualizar el comportamiento general del sector de la construcción, la consulta en SECOP II permitió identificar procesos reales de contratación relacionados con el mantenimiento de infraestructura aeroportuaria lado tierra, evidenciando la participación de proveedores con experiencia y capacidad para ejecutar el objeto del presente proceso. A continuación se presentan los resultados evidenciados:

Cómo vende el sector

El sector de mantenimiento de infraestructura aeroportuaria se comercializa principalmente a través de procesos de contratación estatal, en los cuales los oferentes compiten en igualdad de condiciones por la adjudicación de contratos, conforme al cumplimiento de requisitos habilitantes de capacidad jurídica, técnica, financiera y organizacional.

En este contexto, las empresas del sector de la construcción, especialmente aquellas dedicadas al mantenimiento locativo y adecuación de edificaciones, participan de manera directa o mediante esquemas asociativos como consorcios o uniones temporales, lo cual facilita la concurrencia de múltiples oferentes y fortalece la competencia en el mercado.

Cadena de suministro

La cadena de suministro en infraestructura se concibe como un sistema integrado de actores, recursos y procesos que permiten transformar una necesidad en un producto final. Según el DANE, el subsector

de obras civiles representa aproximadamente el 30% del valor agregado de la construcción, lo que evidencia la relevancia de este flujo productivo en la economía nacional.

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

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

Finalmente, la cadena se completa con la puesta en servicio y mantenimiento recurrente, que garantiza la sostenibilidad de la infraestructura y retroalimenta el ciclo productivo. Este modelo encadenado genera efectos multiplicadores en la economía, pues involucra sectores como transporte, logística, servicios financieros y aseguramiento, fortaleciendo la competitividad regional. La figura representa una visión esquemática de las fases clave que forman parte de la cadena de suministro en construcción[1].



El proceso puede ser cíclico a través del cual numerosas iteraciones pueden darse como combinación de las diferentes fases. A grandes rasgos las características de algunas de las fases más importantes se presentan a continuación:

- Desde un punto de visto económico, la necesidad del cliente puede convertirse en una 'demanda efectiva', que desemboca en la fase de especificaciones y diseño. Esta fase

[1] http://adingor.es/congresos/web/uploads/cio/cio2008/SUPPLY_CHAIN_MANAGEMENT/1715-1724.pdf

aglutinará diferentes sub-operaciones, incluyendo el diseño, pactos financieros, licencias, permisos, etc.
- Por su parte la fase de ejecución incluye las compras de materiales y equipamientos, desarrollo de servicios, etc.
- Las fases de puesta en servicio, mantenimiento y sustitución pueden cada una de ellas retroceder al comienzo del proceso.
- El proceso puede terminar en el abandono tras la vida económica del proyecto desarrollado.

Todo este proceso muestra una secuencia de proveedores y clientes relacionados entre sí por su contribución al producto final. Es por ello, que la cadena de suministro puede verse en cierto modo como una cadena de flujos de información que facilita el desarrollo de la demanda del cliente[2].

Dinámica de producción y distribución

La dinámica de producción y ejecución del contrato depende en gran medida de las especificaciones y condiciones que colocan los entes contratantes en sus respectivos procesos de selección, principalmente se ejecuta contratando mano de obras no calificada en un mayor porcentaje y un grupo de personal profesional idóneo para la dirección del proyecto, los materiales se compran a una amplia gama de proveedores donde el contratista hace una negociación privada obteniendo precios del mercado.

Dentro de las obligaciones generales que debe cumplir las empresas contratistas se destacan los siguientes a nivel nacional y regional.

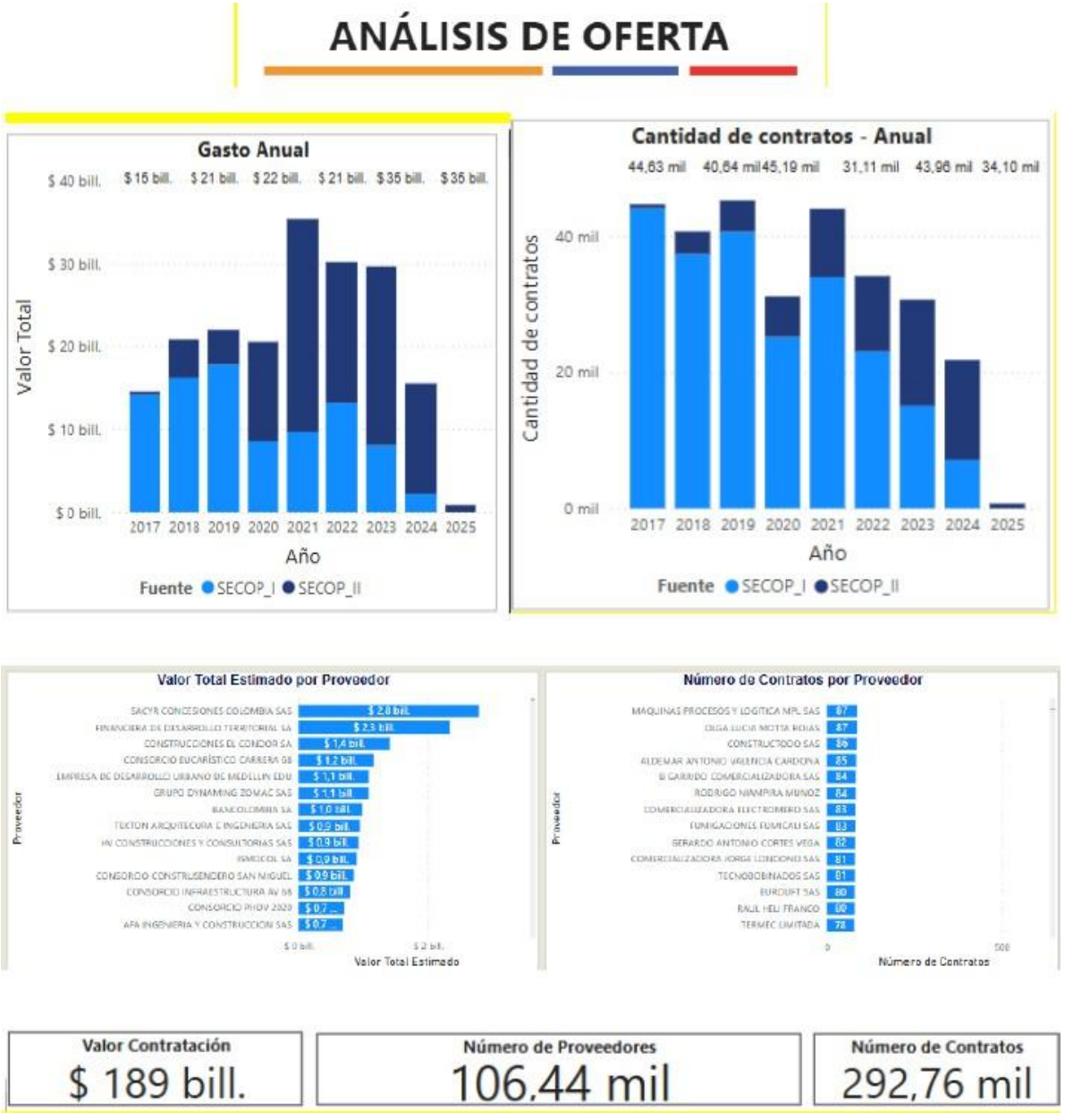
- Cumplimiento de planes, licencias y programas de manejo ambiental y social para mitigar los impactos generados por las obras.
- Programas de salud ocupacional e impacto comunitario.
- Planes de manejo de tránsito y de señalización vial y peatonal

También se tiene que en procesos de "Obra Pública" desarrollados para la construcción, mantenimiento, instalación y, en general, para la realización de cualquier otro trabajo material sobre bienes inmuebles, las actividades son ejecutadas por el contratista in situ, los factores de producción, distribución y entrega, se establecen, de acuerdo con las especificaciones técnicas descritas en el presente documento.

La oferta y disponibilidad de empresas que prestan el tipo de servicios que la entidad pretende contratar, se encuentran incluidos dentro del sector de la construcción, en lo relacionado a los subsectores para la reparación, adecuación y el mantenimiento de infraestructura; clasificadas dentro del Clasificador de Productos y Servicios UNSPSC (The United Nations Standard Products and

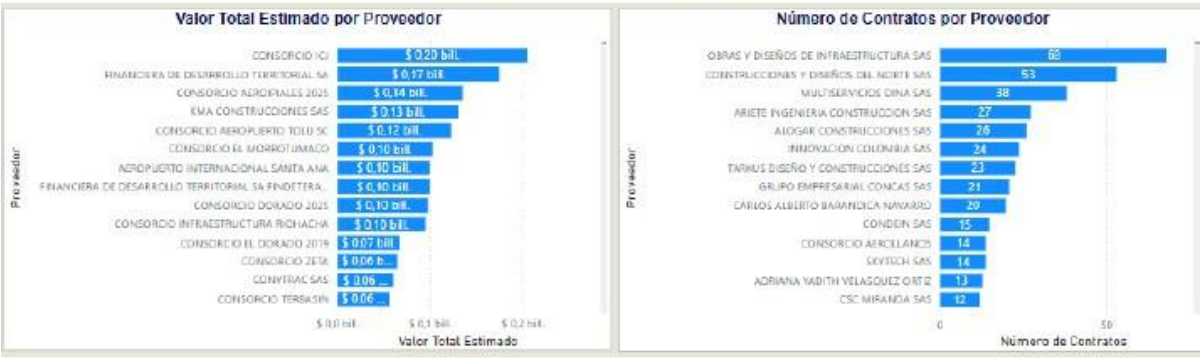
2 http://adingor.es/congresos/web/uploads/cio/cio2008/SUPPLY_CHAIN_MANAGEMENT/1715-1724.pdf

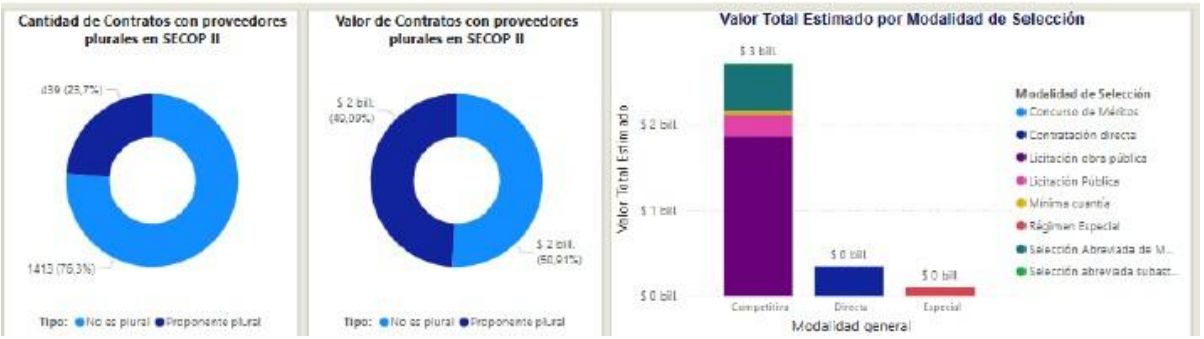
Services Codes) bajo los códigos 72102900, 72103300 y 72121410, sobre los cuales se encuentran clasificadas, en el tipo de servicios que prestan y/o bienes que suministran, empresas del sector. Para lo cual se procedió a adelantar consulta en la herramienta de Colombia Compra Eficiente para la implementación de prácticas de Abastecimiento Estratégico para fortalecer los procesos de compras de las entidades públicas filtrando por los códigos relacionados encontrando la siguiente información:





Filtrado solo para la Aerocivil





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

Indicadores financieros

Dado que en el proceso de contratación la entidad debe establecer requisitos habilitantes relacionados con la capacidad financiera de los oferentes y teniendo en cuenta lo estipulado en el Decreto 1082 de 2015 en el Articulo 2.2.1.1.1.5.3 Requisitos habilitantes contenidos en el RUP, numerales 3. “Capacidad Financiera” y 4. “Capacidad Organizacional”, la dependencia debe realizar un análisis de los indicadores financieros de una muestra de empresas del sector económico relativo al objeto de la contratación

Por lo anterior, la caracterización del sector se realizó con la información reportada por las empresas a la Superintendencia de Sociedades y para lo cual, en atención a la Clasificación Industrial Internacional Uniforme CIIU se identificaron las actividades:

SECCIÓN F CONSTRUCCIÓN

División	Grupo	Clase	Descripción
41			**Construcción de edificios**
	411		Construcción de edificios
		4111	Construcción de edificios residenciales
		4112	Construcción de edificios no residenciales
42			**Obras de ingeniería civil**
	421	4210	Construcción de carreteras y vías de ferrocarril
	422	4220	Construcción de proyectos de servicio público
	429	4290	Construcción de otras obras de ingeniería civil
43			**Actividades especializadas para la construcción de edificios y obras de ingeniería civil**
	431		Demolición y preparación del terreno
		4311	Demolición
		4312	Preparación del terreno
	432		Instalaciones eléctricas, de fontanería y otras instalaciones especializadas
		4321	Instalaciones eléctricas
		4322	Instalaciones de fontanería, calefacción y aire acondicionado
		4329	Otras instalaciones especializadas
	433	4330	Terminación y acabado de edificios y obras de ingeniería civil
	439	4390	Otras actividades especializadas para la construcción de edificios y obras de ingeniería civil

El primer paso para efectuar dicho análisis fue obtener información financiera de los posibles proveedores que componen el mercado para lo cual se tomo como fuente los datos reportados por la Súper Intendencia de Sociedades en su plataforma PIE – Portal de Información Empresarial. Luego, utilizando métodos estadísticos, se procedió a verificar la presencia de comportamientos Datos Atípicos podando valores muy alejados de la media y tratar de obtener una base de datos depurada.

El presente análisis muestra un plan de trabajo cuyo objetivo es calcular los Requisitos Habilitantes de capacidad financiera y organizacional, comenzando desde la recolección de los datos hasta el establecimiento de los indicadores que representan los Requisitos Habilitantes, el cual es llevado a cabo en tres etapas básicas: (i) recolección de la información, (ii) tratamiento de los datos y (iii) establecimiento de los límites de acuerdo al riesgo que la administración está dispuesta a asumir en consideración del monto, complejidad e impacto del proceso.

Análisis estadísticos para determinación de los indicadores:

El número de datos que compone la muestra incide significativamente en la calidad del análisis de la información. Regularmente, entre mayor información puede recoger la Entidad Estatal, mayor es la confianza en las conclusiones del análisis pues la muestra comprende una mejor representación del comportamiento de la variable objeto del estudio. Para lo anterior se filtraron las sociedades en la base de datos del PIE según su clasificación CIIU acorde al proceso con la información contable.

Resultados Análisis Estadístico

Después de tratar los datos que componen la Muestra, se procede a estimar los Requisitos Habilitantes de capacidad financiera y organizacional para el sector objeto del estudio. Para este propósito se analizaron los métodos que la guía propone: (i) el método de la Desviación Estándar y (ii) el método del Intervalo de Confianza, tomando este ultimo de referencia por ser el que más se acerca a los del sector real.

Método del intervalo de confianza					
	Índice de Liquidez	Nivel de endeudamiento	Razón de Cobertura de Intereses	Rentabilidad del Patrimonio	Rentabilidad del Activo
Tamaño de la muestra	118.00	118.00	80.00	118.00	118.00
Mínimo	0.66	0.08	- 0.50	- 0.02	- 0.01
Máximo	5.97	1.00	7.28	0.23	0.10
Mediana	2.31	0.53	1.63	0.06	0.02
Promedio	3.03	0.52	2.86	0.09	0.04
Desviación estándar	1.88	0.26	2.94	0.08	0.04
Nivel de confianza	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95
Valor t	1.98	1.98	1.99	1.98	1.98
límite inferior	2.69	0.47	2.21	0.07	0.03
límite superior	3.38	0.57	3.52	0.10	0.04

Realizado el análisis mediante la comparación del valor promedio de cada indicador versus su desviación estándar se han ajustado escogiendo el límite mínimo o máximo adecuado para cada indicador de tal forma que permita la participación plural de proponentes que tengan la capacidad financiera suficiente para ejecutarlo, teniendo en cuenta el nivel de riesgo máximo que la entidad puede asumir, la complejidad del proceso, la experiencia de procesos anteriores, además que no se consideran anticipos dentro del contrato a celebrar..

En conclusión, el análisis del sector, soportado tanto en información macroeconómica proveniente del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE como en la verificación de procesos reales de contratación a través del Sistema Electrónico para la Contratación Pública (SECOP II), permite evidenciar la existencia de un mercado activo, con participación de múltiples proveedores y con capacidad técnica, operativa y financiera para ejecutar actividades asociadas al mantenimiento de infraestructura aeroportuaria, particularmente en el componente lado tierra.

La información del DANE permitió contextualizar la relevancia y dinámica del sector de la construcción en la economía nacional, mientras que el análisis de los procesos de contratación consultados en el SECOP II evidenció la participación recurrente de empresas y consorcios en contratos de similar

naturaleza, relacionados con el mantenimiento de edificaciones aeroportuarias, cubiertas, instalaciones eléctricas e hidrosanitarias, estructuras metálicas, ventanería, carpintería, señalización, pintura y demás actividades de mantenimiento locativo, con valores acordes al presupuesto estimado del presente proceso.

En este sentido, se concluye que existe una oferta suficiente y con experiencia comprobada para garantizar condiciones de pluralidad de oferentes y competencia en el desarrollo del proceso contractual.

No obstante, en atención a que el presente proceso se encuentra enmarcado en la modalidad de licitación de obra pública para infraestructura de transporte, la definición de los requisitos habilitantes de carácter financiero y organizacional no se establecerá con base en el análisis estadístico del sector, sino conforme a los parámetros definidos en los pliegos tipo expedidos por Colombia Compra Eficiente, específicamente en la **Matriz 2 – Indicadores Financieros y Organizacionales CCE-EICP-FM-12 Licitación Púbica, versión vigente**.

Índices de capacidad financiera y organizacionales para Mipyme.

El Proponente persona natural o jurídica que demuestre la condición de Mipyme de conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.2.4.2.4. del Decreto 1082 de 2015, en concordancia con el parágrafo del artículo 2.2.1.13.2.4 del Decreto 1074 de 2015 o las normas que los modifiquen, sustituyan o complementen, probará los siguientes indicadores:

Indicador	Valor concertado
Índice de liquidez	≥1,2
Índice de endeudamiento	≤ 0,70
Razón de cobertura de intereses	≥ 1
Capital de trabajo	Definido en los Pliegos Tipo
Rentabilidad del patrimonio	≥ 0,02
Rentabilidad del activo	≥ 0,01

Tratándose de Proponente Plurales estos indicadores solo se aplicarán si por lo menos uno de los integrantes acredita la calidad de Mipyme de conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.2.4.2.4. del Decreto 1082 de 2015, o la normas que los modifiquen, sustituyan o complementen, y tienen una participación igual o superior al diez por ciento (10 %) en el consorcio o en la unión temporal.

Para acreditar la calidad de Mipyme el Proponente entregará copia del certificado del Registro Único de Proponentes, el cual deberá encontrarse vigente y en firme al momento de su presentación.

Índices de capacidad financiera y organizacionales para los demás Proponentes

Los Proponentes que **NO** demuestren la condición de Mipyme de conformidad con lo en el artículo 2.2.1.2.4.2.4. del Decreto 1082 de 2015, en concordancia con el parágrafo del artículo 2.2.1.13.2.4 del Decreto 1074 de 2015 o las normas que los modifiquen, sustituyan o complementen, acreditarán los siguientes indicadores:

Indicador	Valor concertado
Índice de liquidez	≥1,3
Índice de endeudamiento	≤ 0,70
Razón de cobertura de intereses	≥ 1
Capital de trabajo	Definido en los Pliegos Tipo
Rentabilidad del patrimonio	≥ 0,04
Rentabilidad del activo	≥ 0,02

En consecuencia, la estructuración del proceso contractual se realiza en armonía con las condiciones del mercado identificadas y bajo el marco normativo aplicable, garantizando la adecuada selección del contratista y el cumplimiento de los principios de la contratación estatal.

Conclusión del análisis del sector

El análisis realizado, soportado en información del DANE y en la revisión de procesos contractuales en SECOP II, permite evidenciar la existencia de un mercado activo, con participación de múltiples proveedores que cuentan con capacidad técnica, operativa y financiera para ejecutar actividades de mantenimiento de infraestructura aeroportuaria lado tierra en edificaciones.

Se observa la concurrencia de empresas y consorcios con experiencia en contratos de similar naturaleza, así como condiciones de competencia que favorecen la pluralidad de oferentes.

En consecuencia, se concluye que el mercado cuenta con las condiciones necesarias para atender el objeto del presente proceso, garantizando la adecuada ejecución del contrato bajo los principios de transparencia, economía y selección objetiva.

6.3 ESTUDIO DE LA DEMANDA:

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente (ANCP-CCE) ha desarrollado el Modelo de Abastecimiento Estratégico (MAE) como una herramienta orientada a fortalecer la planeación y gestión de los procesos de contratación de las entidades estatales, mediante el análisis de la información disponible en el Sistema Electrónico para la Contratación Pública – SECOP.

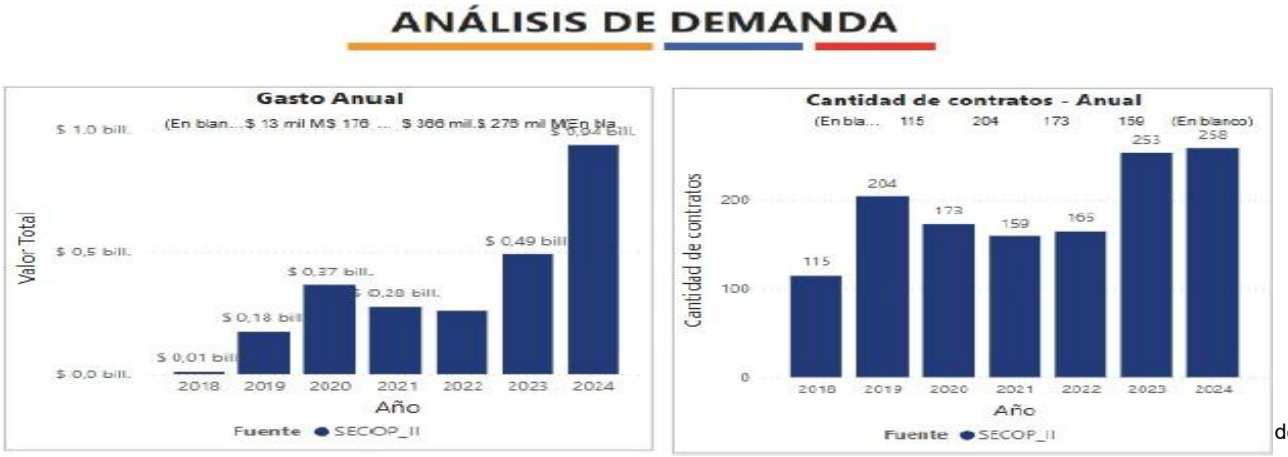
En el marco de este modelo, Colombia Compra Eficiente dispone de herramientas de consulta y visualización que permiten analizar de manera estructurada el comportamiento de la contratación pública registrada en SECOP I, SECOP II y la Tienda Virtual del Estado Colombiano, facilitando la identificación de patrones de contratación, niveles de participación, frecuencia de procesos y condiciones generales del mercado.

Para el presente proceso se realizó la consulta de información a través de las herramientas de análisis dispuestas por Colombia Compra Eficiente, tomando como referencia los códigos UNSPSC relacionados con actividades de mantenimiento de infraestructura y edificaciones, entre los cuales se encuentran:

- 2102900 – Servicios de mantenimiento y reparación de instalaciones.
- 72103300 – Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura.
- 72121410 – Servicios de mantenimiento de edificaciones.

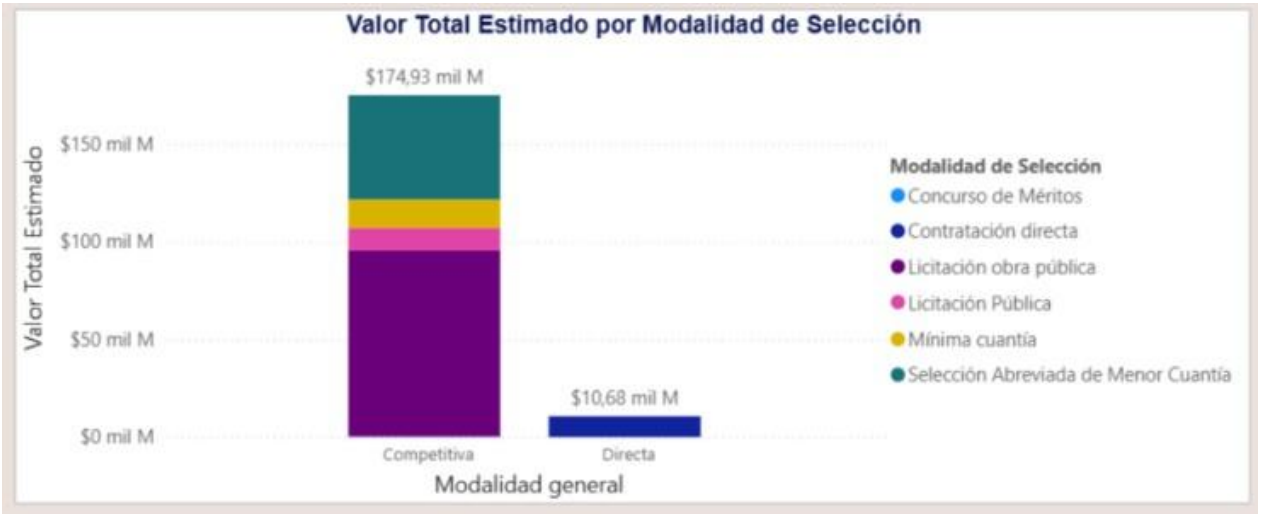
La información obtenida permitió identificar procesos contractuales de características similares al objeto del presente proceso, así como verificar la existencia de proveedores con experiencia en la ejecución de actividades de mantenimiento preventivo y correctivo de infraestructura aeroportuaria lado tierra, constituyéndose en un insumo para el análisis de la demanda y de las condiciones de competencia del mercado.

Para el presente proceso, se realizó la consulta de la demanda en SECOP, tomando como referencia los códigos UNSPSC 72102900, 72103300 y 72121410, asociados a servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura y edificaciones:









Con base en la información consultada en el Sistema Electrónico para la Contratación Pública (SECOP II), mediante las herramientas de visualización dispuestas por la Colombia Compra Eficiente, se analizó el comportamiento de la demanda para procesos asociados al mantenimiento de infraestructura, conforme a los códigos UNSPSC definidos para el presente proceso.

La información analizada, la cual consolida datos provenientes de SECOP I, SECOP II y la Tienda Virtual del Estado Colombiano, evidencia que la contratación de actividades de mantenimiento de infraestructura presenta un comportamiento constante y con tendencia creciente, tanto en términos de inversión como en número de procesos adelantados por las entidades estatales.

El análisis realizado permite establecer que existe una demanda recurrente y sostenida para este tipo de servicios, particularmente en actividades relacionadas con mantenimiento, reparación e intervención de infraestructura, las cuales resultan necesarias para garantizar la funcionalidad, seguridad y vida útil de los activos a cargo de las entidades públicas.

Asimismo, se identificó que este tipo de necesidades es atendido, en una proporción significativa, mediante modalidades de contratación como Selección Abreviada, en atención a la naturaleza de las intervenciones, su alcance específico y los montos asociados, lo cual resulta coherente con el objeto y características del presente proceso.

En este sentido, el comportamiento de la demanda analizada respalda técnica y jurídicamente la necesidad de adelantar el presente proceso contractual, orientado a la ejecución de actividades de mantenimiento de infraestructura aeroportuaria lado tierra, específicamente en edificaciones y áreas de apoyo operacional de los aeropuertos, en cumplimiento de las responsabilidades de la Entidad frente a la conservación de los activos aeroportuarios y la garantía de condiciones adecuadas para la operación.

Finalmente, se concluye que existe un entorno de mercado activo y dinámico, con participación de múltiples entidades contratantes y proveedores, lo cual favorece la concurrencia de oferentes y permite prever condiciones de competencia en el desarrollo del proceso, en concordancia con los principios de transparencia, economía y selección objetiva que rigen la contratación estatal.

En consecuencia, los resultados obtenidos permiten concluir que existe una demanda constante y creciente en el mercado para la contratación de actividades de mantenimiento de infraestructura lado tierra, lo cual respalda la necesidad y viabilidad del presente proceso contractual.

Con el fin de complementar el análisis de la demanda y fortalecer la estructuración del presente proceso contractual, la Entidad realizó la revisión de procesos de contratación similares registrados en el Sistema Electrónico para la Contratación Pública (SECOP II), tomando como referencia criterios relevantes tales como la modalidad de selección, plazos de ejecución, experiencia exigida a los proponentes, personal mínimo requerido, garantías y factores de evaluación.

Este análisis permite identificar prácticas recurrentes en la contratación de actividades de mantenimiento de infraestructura, particularmente en el sector aeroportuario, sirviendo como insumo técnico para definir condiciones acordes con el mercado y garantizar la adecuada ejecución del objeto contractual:

Procesos de contratación similares consultados en SECOP II

N°	Contrato	Objeto	Aeropuerto	Contratista	Valor final	Modalidad
1	25000684 H4	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DE EDIFICACIONES LADO TIERRA AEROPUERTO LA FLORIDA DE TUMACO	Aeropuerto La Florida, Tumaco	Consorcio OBRAS FLORIDA	$ 761.141.265	Menor Cuantía
2	25000685 H4	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DE EDIFICACIONES LADO TIERRA AEROPUERTO GUILLERMO LEON VALENCIA DE POPAYAN	Aeropuerto Guillermo León Valencia, Popayán	RHD CONSTRUCCIONES LTDA	$ 746.686.845	Menor Cuantía

3	25000689 H4	EALIZAR MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DE EDIFICACIONES LADO TIERRA AEROPUERTO GERARDO TOVAR LOPEZ DE BUENAVENTURA	Aeropuerto Gerardo Tobar de Buenaventura	GHS INGENIERIA SAS	$ 552.630.925	Menor Cuantía
4	25000832 H4	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DE EDIFICACIONES LADO TIERRA AEROPUERTO JUAN CASIANO SOLIS DE GUAPI	Aeropuerto Juan Casiano Solis de Guapi	INFRAOBRAS SAS	$ 759.791.736	Menor Cuantía
5	24000762 H4	MANTENIMIENTO INFRAESTRUCTURA POPAYAN LADO TIERRA	Aeropuerto Guillermo León Valencia, Popayán	CONSORCIO CIVIND-RAMIREZ	$ 482.109.484	Menor Cuantía
6	24000738 H4	MANTENIMIENTO INFRAESTRUCTURA ALFONSO BONILLA ARAGON CALI	Aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón	INFINIA S.A.S	$ 595.102.480	Menor Cuantía
7	24001251 H4	REALIZAR MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA DEL LADO TIERRA DEL AEROPUERTO DE MONTELIBANO-CORDOBA	Aeropuerto de Montelíbano, Córdoba	CONSTRUCCIONES ARES SAS	$ 620.028.802	Menor Cuantía
8	24000585 H4 DE 2024	REALIZAR EL MANTENIMIENTO ADECUACIÓN Y/O REHABILITACIÓN DEL LADO TIERRA DEL AEROPUERTO BENITO SALAS DE NEIVA	Aeropuerto Benito Salas	CONSORCIO PROKA (CIVITEK INGENIERIA S.A.S. - KAXA S.A.S)	$ 610.319.270	Menor Cuantía
9	24001008 H4	REALIZAR EL MANTENIMIENTO DEL LADO TIERRA DEL AEROPUERTO ERNESTO CORTISSOZ DE BARRANQUILLA	Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, Barranquilla	ELECTRICAS REYES SAS	$ 1.750.571.766	Menor Cuantía
10	24000817 H4	REALIZAR MANTENIMIENTO LADO TIERRA BUCARAMANGA	Aeropuerto Palonegro, Bucaramanga	CONSORCIO CENTRO SUR CAMUS (CAMUS INGENIERIA SAS - GEOCROP S.A.S - JS-SJ CONSTRUCCIONES S.A.S)	$ 530.789.588	Menor Cuantía

NOTA: La información presentada corresponde a procesos de contratación consultados en el SECOP II, adelantados por la Entidad, relacionados con el mantenimiento de infraestructura aeroportuaria lado tierra.

Del análisis de los procesos de contratación consultados en SECOP II, relacionados con actividades de mantenimiento de infraestructura aeroportuaria lado tierra en edificaciones, se evidencia que la Aeronáutica Civil ha adelantado de manera recurrente procesos contractuales orientados a la intervención de terminales de pasajeros, estaciones SEI, torres de control, edificaciones técnicas y demás áreas de apoyo operativo, principalmente bajo la modalidad de selección abreviada de menor cuantía.

De acuerdo con la información consolidada en la tabla de contratos analizados, se identifican procesos ejecutados en diferentes aeropuertos del país, incluyendo Buenaventura, Guapi, Cali, Neiva, Bucaramanga, Barranquilla, Montelíbano, Popayán y Tumaco, lo cual evidencia una demanda constante de este tipo de servicios y la existencia de antecedentes contractuales similares en diferentes regiones del territorio nacional.

Los contratos analizados presentan valores que oscilan aproximadamente entre QUINIENTOS MILLONES DE PESOS ($500.000.000) y MIL SETECIENTOS CINCUENTA MILLONES DE PESOS ($1.750.000.000), lo cual demuestra que el mercado cuenta con experiencia en la ejecución de contratos de mantenimiento de edificaciones aeroportuarias de magnitud similar o superior al presupuesto estimado para el presente proceso

En este sentido, el comportamiento de la demanda permite establecer que las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo de infraestructura aeroportuaria lado tierra constituyen una necesidad permanente para la adecuada conservación de los activos aeroportuarios y para garantizar condiciones apropiadas de prestación del servicio.

Lo anterior respalda la estructuración del presente proceso contractual, en la medida en que evidencia la existencia de antecedentes contractuales, capacidad empresarial y condiciones de mercado suficientes para garantizar la concurrencia de oferentes y la adecuada ejecución de las actividades requeridas.

Modalidad de contratación

Del análisis de los procesos consultados se observa que la modalidad de selección más utilizada para este tipo de contratos corresponde a la Selección Abreviada de Menor Cuantía, modalidad que resulta consistente con la naturaleza, alcance y valor estimado del presente proceso contractual.

En consecuencia, la verificación de los requisitos habilitantes de carácter financiero y organizacional se realizará conforme a la matriz de indicadores vigente para procesos de menor cuantía, garantizando la aplicación de criterios objetivos, uniformes y acordes con la naturaleza del contrato.

Plazo del contrato

De acuerdo con el análisis de los procesos consultados en el SECOP II, los plazos de ejecución para contratos de mantenimiento de infraestructura lado tierra presentan variaciones en función del alcance, complejidad y magnitud de las intervenciones.

En términos generales, se observan plazos de ejecución comprendidos entre dos (2) y ocho (8) meses, lo que evidencia que las actividades de mantenimiento pueden desarrollarse dentro de períodos relativamente cortos, siempre que exista una adecuada planeación y disponibilidad de recursos. En consecuencia, el plazo que se establezca para el presente proceso deberá guardar coherencia con las necesidades identificadas en los aeropuertos, así como con el volumen de actividades previstas para cada uno de ellos.

Experiencia exigida al proponente

El análisis de los procesos similares evidencia que las entidades estatales exigen experiencia relacionada con actividades de mantenimiento, conservación, adecuación e intervención de edificaciones e infraestructura, acreditada mediante contratos ejecutados con entidades públicas o privadas.

El presente proceso se encuentra clasificado en el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC), en los siguientes códigos:

- 72102900 – Servicios de mantenimiento y reparación de instalaciones
- 72103300 – Servicios de mantenimiento y reparación de infraestructura
- 72121410 – Servicios de construcción y mantenimiento de edificaciones públicas

Estos códigos corresponden a actividades de mantenimiento de edificaciones e infraestructura y son coherentes con el objeto del presente proceso contractual.

La experiencia que se defina para el proceso deberá guardar relación con el objeto contractual y permitir verificar que los oferentes cuentan con capacidad técnica y experiencia suficiente para ejecutar actividades similares a las requeridas por la Entidad.

Personal mínimo requerido

De acuerdo con las prácticas observadas en procesos similares y con las características técnicas de las actividades a ejecutar, se requiere la participación de personal profesional, técnico y operativo con experiencia en mantenimiento de infraestructura, que garantice la adecuada planeación, coordinación y ejecución de las intervenciones.

La conformación definitiva del personal mínimo requerido será establecida en los documentos del proceso, atendiendo las características, alcance y complejidad de las actividades contempladas para

los aeropuertos.

Garantías exigidas

En los procesos analizados se identifica como constante la exigencia de garantías orientadas a amparar los riesgos derivados de la ejecución contractual, de conformidad con la naturaleza del objeto, el valor del contrato, el plazo de ejecución y las obligaciones a cargo del contratista.

Para el presente proceso deberán contemplarse las garantías que resulten aplicables conforme a la normatividad vigente, los documentos tipo y las condiciones particulares del contrato, entre las cuales se encuentran, según corresponda:

Garantía
Cumplimiento
Pago de salarios
Estabilidad de la obra
Calidad del servicio
Responsabilidad civil extracontractual

La exigencia de estas garantías tiene como finalidad mitigar los riesgos asociados a la ejecución contractual y proteger los intereses de la Entidad frente a posibles incumplimientos, afectaciones a terceros o deficiencias en la calidad y estabilidad de las actividades ejecutadas.

Criterios de evaluación

En atención a la naturaleza del objeto contractual, los procesos de mantenimiento de infraestructura adelantados mediante Selección Abreviada se evalúan conforme a los criterios establecidos en los documentos tipo expedidos por Colombia Compra Eficiente y en la normativa vigente aplicable a la contratación estatal.

La evaluación de las propuestas se realiza previa verificación del cumplimiento de los requisitos habilitantes de capacidad jurídica, técnica, financiera y organizacional, y posteriormente mediante la aplicación de los factores de evaluación definidos para el proceso, garantizando la selección objetiva del contratista.

Dentro de los criterios observados en procesos similares se encuentran, entre otros, la oferta económica, el cumplimiento de factores de calidad, el apoyo a la industria nacional y los demás factores establecidos en los documentos tipo vigentes aplicables al proceso.

En consecuencia, los criterios de evaluación que se definan para el presente proceso deberán guardar correspondencia con la modalidad de selección, el objeto contractual, los documentos tipo aplicables y los principios de transparencia, economía, responsabilidad y selección objetiva.

6.4 ESTUDIO DE MERCADO Y VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

El estudio de mercado realizado para establecer los precios de los insumos requeridos para la ejecución de las actividades de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria lado tierra (edificaciones) en los aeropuertos de la REGIONAL CENTRO SUR de la AEROCIVIL, consistió en la actualización y análisis de información proveniente de contratos de características similares ejecutados por la Aeronáutica Civil, cuyos registros de encuentran en la pagina de SECOP II.

Los valores tomados como referencia fueron actualizados a valor presente utilizando como base los índices oficiales publicados por el DANE, particularmente el Índice de Costos de la Construcción de Obras Civiles (ICOCIV). Adicionalmente, para la determinación del presupuesto oficial se tuvieron en cuenta bases de datos especializadas del sector de la construcción, cotizaciones de mercado, información histórica de contratación de la Entidad y la experiencia obtenida en la ejecución de proyectos de características similares.

Los valores unitarios establecidos en el presupuesto oficial corresponden a precios de referencia definidos por la Entidad para efectos de la estructuración del proceso de contratación. En consecuencia, cada proponente deberá realizar por su cuenta los análisis técnicos y económicos que considere necesarios para la elaboración de su oferta, garantizando que los precios ofertados permitan la correcta ejecución de las actividades contempladas en el contrato.

Para la presentación de la oferta económica, los proponentes deberán considerar dentro de sus precios todos los costos directos e indirectos necesarios para la ejecución del contrato, incluyendo materiales, mano de obra, equipos, herramientas, transporte, cargue, descargue, administración, impuestos, contribuciones y demás costos asociados. Así mismo, el porcentaje de Administración, Imprevistos y Utilidad (AIU) propuesto no podrá superar los porcentajes máximos establecidos por la Entidad en los documentos del proceso.

Se precisa que las cantidades de obra establecidas en el presupuesto oficial son unitarias y serán definidas con base en las necesidades identificadas durante la etapa de planeación. En consecuencia, dichas cantidades no constituyen un compromiso de ejecución total ni generan derecho a reclamación por parte del contratista, toda vez que la ejecución estará determinada por las necesidades reales que se presenten durante el desarrollo del contrato.

Así mismo, se contempla atender actividades no previstas, mayores cantidades de obra y demás intervenciones que resulten necesarias para garantizar la funcionalidad, seguridad y adecuada prestación del servicio en las edificaciones aeroportuarias objeto del contrato. La ejecución de estos recursos estará sujeta a la aprobación previa de la supervisión, con fundamento en las necesidades identificadas durante la ejecución contractual. Para la utilización de los recursos de la bolsa de monto agotable, el contratista deberá presentar el respectivo Análisis de Precios Unitarios (APU), acompañado de los soportes técnicos y económicos que permitan su revisión y aprobación por parte de la supervisión,

previo a la ejecución de la actividad correspondiente.

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

De acuerdo con el análisis realizado, se determinó un presupuesto oficial estimado para la ejecución de las actividades de mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria lado tierra (edificaciones) en los aeropuertos GENERAL NAVAS PARDO DE CHAPARRAL, BASE SEI DEL AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO JOSE CELESTINO MUTIS DE MARIQUITA, AEROPUERTO JUAN JOSE RONDON DE PAIPA, AEROPUERTO CANANGUCHAL DE VILLAGARZÓN, AEROPUERTO EDUARDO FALLA SOLANO DE SAN VICENTE DEL CAGUAN, AEROPUERTO GUSTAVO ARTUNDUAGA DE FLORENCIA Y AEROPUERTO TRES DE MAYO DE PUERTO ASIS Y ESTACIONES CERCANAS**,** cuyo objeto contractual es " **"63100C1426 REALIZAR EL MANTENIMIENTO INTEGRAL DEL LADO TIERRA DE LOS AEROPUERTOS DE LA REGIONAL CENTRO SUR, INCLUYE ATENCIÓN DE CONTINGENCIAS"** por valor de **MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE ($1.500.000.000)**, incluido IVA sobre la utilidad y todos los impuestos, tasas y contribuciones a que haya lugar.

El presupuesto se encuentra dispuesto por monto agotable, de acuerdo con las necesidades identificadas, el estado de conservación de la infraestructura y el alcance de las actividades requeridas

Las cantidades de obra a ejecutar responderán a las condiciones particulares de cada aeropuerto, al estado actual de la infraestructura, a las necesidades de mantenimiento identificadas y a las condiciones logísticas propias de cada región, garantizando una adecuada asignación de los recursos públicos.

Nota: Las cantidades de obra serán determinadas con base en la información suministrada por las administraciones aeroportuarias, el personal de apoyo operativo y las inspecciones técnicas realizadas durante la etapa de ejecución. Las cantidades serán estimadas a partir de criterios técnicos, información histórica de mantenimiento y las condiciones observadas en la infraestructura existente.

7. PRESUPUESTO OFICIAL ESTIMADO

El valor del presupuesto oficial para el presente proceso es de **MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE ($1.500.000.000)**, incluido IVA sobre la utilidad y todos los impuestos, tasas, contribuciones y demás costos a que haya lugar. El presupuesto se encuentra discriminado por aeropuerto e incluye, en cada caso, una bolsa de monto agotable destinada a atender actividades no previstas o no cuantificables con precisión durante la etapa de ejecución, tales como reparaciones puntuales, reposición de elementos deteriorados, intervenciones correctivas, atención de daños imprevistos y demás necesidades que se identifiquen durante la ejecución contractual, propias del estado actual de la infraestructura y de la dinámica operacional de los aeropuertos.

Notas:

i. Se considerará causal de rechazo que la propuesta económica supere el valor del presupuesto oficial, de uno o varios ítems establecido para el presente proceso.
ii. De conformidad con la normatividad vigente, en los contratos de obra pública y demás contratos que incluyan la ejecución de obras civiles, será aplicable la contribución especial establecida en la legislación nacional, cuando haya lugar.

7.1 PROPUESTA ARTIFICIALMENTE BAJA

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

Nota: La solicitud de justificación de precios artificialmente bajos deberá surtirse una vez la entidad realice la apertura del sobre económico y con anterioridad a la definición del orden de elegibilidad. Por lo anterior, para la revisión del aspecto económico y definición el orden de elegibilidad, no se considerarán aquellas propuestas que, con posterioridad al análisis realizado, la Entidad defina se configuran como artificialmente bajas, lo anterior, conforme con lo definido en el numeral 1.15. Causales de rechazo literal V.

7.2 LISTA DE PRECIOS DE REFERENCIA

Para el presente proceso se contará con lista de precios de referencia, la cual se desarrollará en el **Formulario 1 - Propuesta económica - Documento tipo de selección abreviada de menor cuantía, Las ofertas que superen los precios de referencia establecidos incurrirán en causal de rechazo.**

SI	**x**
NO	

7.3 VIGENCIAS FUTURAS:

SI	
NO	**X**

7.4 CERTIFICADO DE DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

Los recursos para atender el objeto de la presente contratación provienen del presupuesto de la Aeronáutica Civil, correspondiente a la presente vigencia fiscal de 2.026, de conformidad con el certificado de disponibilidad presupuestal SIIF Nación No. 9626 de 16 de octubre de 2026, por valor de MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE ($1.500.000.000)

8. CONDICIONES DEL CONTRATO

8.1 PLAZO DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El plazo de ejecución del contrato será hasta el **15 DE DICIEMBRE DE LA VIGENCIA 2026 O HASTA AGOTAR EL PRESUPUESTO DISPUESTO COMO PRESUPUESTO OFICIAL**, lo que primero ocurra, previa expedición del registro presupuestal y aprobación de las garantías contado a partir de la suscripción del acta de inicio.

8.2 LUGAR DE EJECUCIÓN DEL OBJETO CONTRACTUAL:

El lugar de ejecución del contrato es en los aeropuertos **GENERAL NAVAS PARDO DE CHAPARRAL, BASE SEI DEL AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO SANTIAGO VILA DE FLANDES, AEROPUERTO JOSE CELESTINO MUTIS DE MARIQUITA, AEROPUERTO JUAN JOSE RONDON DE PAIPA, AEROPUERTO CANANGUCHAL DE VILLAGARZÓN, AEROPUERTO EDUARDO FALLA SOLANO DE SAN VICENTE DEL CAGUAN, AEROPUERTO GUSTAVO ARTUNDUAGA DE FLORENCIA Y AEROPUERTO TRES DE MAYO DE PUERTO ASIS Y ESTACIONES CERCANAS**, previa coordinación con el supervisor del contrato.

8.3 FORMA DE PAGO

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

EXPLIQUE:

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

De igual manera, el último pago se realizará previa presentación del ACTA DE RECIBO FINAL y acompañamiento de pagos parafiscales del contratista y sus empleados. Cuando la contratación se realice con personas jurídicas, se deberá acreditar el pago a los sistemas de salud, ARL, pensiones y aportes parafiscales a las cajas de compensación familiar, ICBF y SENA, mediante certificación expedida por el Revisor Fiscal cuando éste exista de acuerdo con los requerimientos de Ley, o por el Representante Legal.

1. La Entidad no se hace responsable por las demoras presentadas en el trámite para el pago al contratista cuando ellas fueren ocasionadas por encontrarse incompleta la documentación de

soporte o no ajustarse a cualquiera de las condiciones establecidas en el Contrato.

2. La Entidad hará las retenciones a que haya lugar sobre cada pago de acuerdo con las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

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

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

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

6. Para el último pago se deben cumplir las condiciones anteriormente señaladas y prórroga de las garantías a que haya lugar, debidamente aprobadas por la Unidad, cuando a ello hubiere lugar.

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

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

8.3.1 ANTICIPO

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

JUSTIFICACIÓN: **NO SE REALIZARÁ ANTICIPO – NO APLICA**

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

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 2.2.1.2.4.2.16 del decreto 1082 de 2015, el contratista destinará para el cumplimiento del contrato la provisión de hasta el (5% hasta el 10%) de bienes o servicios por parte de población en pobreza extrema, desplazados por la violencia, personas en proceso de reintegración o reincorporación y sujetos de especial protección constitucional, garantizando las condiciones de calidad, sin perjuicio de los Acuerdos Comerciales vigentes.

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

SI	
NO	**X**

JUSTIFICAR:

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil no incluirá en el presente proceso contractual la obligación prevista en el artículo 2.2.1.2.4.2.16 del Decreto 1082 de 2015, relacionada con el fomento a la ejecución del contrato mediante la provisión de bienes o servicios por parte de población en condiciones de vulnerabilidad.

Lo anterior, teniendo en cuenta que el objeto contractual corresponde a la ejecución de actividades de mantenimiento de infraestructura aeroportuaria en edificaciones lado tierra, las cuales requieren personal con experiencia y conocimientos técnicos específicos, así como el cumplimiento de condiciones operativas, de seguridad y calidad propias del entorno aeroportuario.

En este sentido, la inclusión de dicha obligación podría afectar la adecuada ejecución del contrato. No obstante, el contratista podrá, de manera voluntaria, implementar acciones de inclusión social, siempre que no se comprometa el cumplimiento del objeto contractual.

9. ANÁLISIS DE RIESGOS

9.1 RIESGOS PREVISIBLES DE LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

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

ANÁLISIS DE LOS RIESGOS AMPARADOS EN GARANTÍAS

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

AMPAROS O PÓLIZAS A SOLICITAR	RIESGO QUE PROTEGE	CUANTÍA DE COBERTURA	VIGENCIA INICIAL	VIGENCIA FINAL
Cumplimiento	Cumplimiento tardío, defectuoso o incompleto del contrato, pago de multas impuestas, de la cláusula penal pecuniaria y declaración de caducidad del contrato.	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato.	A partir de la fecha de suscripción del contrato	Hasta la fecha de terminación del contrato y cuatro (4) meses más.
Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales	Incumplimiento de las obligaciones laborales del contratista, de las obligaciones con los sistemas de seguridad social, salud y parafiscales, accidentes laborales.	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato.	A partir de la fecha de suscripción del contrato	Hasta la fecha de terminación del contrato y 3 años más.
Calidad del servicio	Deficiencias en la calidad de los servicios, estudios, diseños o productos entregados, que afecten la idoneidad técnica, la utilidad o el cumplimiento de los estándares exigidos en el contrato.	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato	A partir de la fecha de recibo a satisfacción del objeto del contrato	Hasta la fecha de terminación del contrato y seis (6) meses más.
Estabilidad y calidad de la obra	Calidad de las obras recibidas, ruina o afectación de las obras.	En una cuantía equivalente al veinte por ciento [20%] del valor del contrato, con una vigencia de cinco (5) años contados a partir del Acta de recibo final.	A partir de la fecha de recibo a satisfacción del objeto del contrato	Por cinco (5) años más.
Póliza de Responsabilidad Extracontractual:	Daños a terceros derivados de la ejecución contractual	En una cuantía equivalente a (200) SMMLV. (verificar la suficiencia aplicable al proceso conforme a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.3.1.17. del decreto 1082 de 2015 y presupuesto oficial del proceso	A partir de la fecha de suscripción del contrato	Hasta la fecha de terminación del plazo de ejecución.

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

10.1 Requisitos Habilitantes de Contenido Jurídico

Los descritos en el Documento Base o Documento Tipo DOCUMENTO BASE SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (VERSIÓN 3) CCE-EICP-GI-02

10.2 Requisitos Habilitantes de Contenido Financiero

Los descritos en el Documento Base o Documento Tipo DOCUMENTO BASE SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (VERSIÓN 3) CCE-EICP-GI-02

MATRIZ 2 – INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES SELECCIÓN ABREVIADA DE OBRA PÚBLICA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (VERSIÓN 3)

10.3 Requisitos Habilitantes de Contenido Técnico

Los descritos en el Documento Base o Documento Tipo DOCUMENTO BASE SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE (VERSIÓN 3) CCE-EICP-GI-02.

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

10.4 Experiencia general del proponente

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

La complejidad técnica del proyecto se establece de la siguiente manera, en concordancia con lo previsto en la **Matriz 1 -Experiencia CCE-EICP-FM-11 Menor cuantía (Transporte), V3 30-07-2024.**

JUSTIFICACIÓN DE LA COMPLEJIDAD TÉCNICA:

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

	Baja - Media Complejidad	**Alta Complejidad**
Complejidad técnica del proyecto y Matriz 1 – Experiencia	**X**	
Justificación de la complejidad técnica de la Matriz 1 - Experiencia	Teniendo en cuenta que las actividades a ejecutar corresponden principalmente a intervenciones de mantenimiento preventivo, correctivo y reparaciones locativas en edificaciones lado tierra, tales como mantenimiento de cubiertas y sistemas de drenaje de aguas lluvias, intervención de instalaciones eléctricas e hidrosanitarias, mantenimiento de carpintería y ventanería, reparación de humedades, mantenimiento de estructuras metálicas, señalización, pintura y demás actividades orientadas a la conservación de la infraestructura aeroportuaria existente, estas se consideran procedimientos constructivos ampliamente conocidos y estandarizados dentro del sector de la construcción y el mantenimiento de edificaciones. No obstante, la ejecución del contrato se desarrollará en los aeropuertos Antonio Nariño de Pasto, Juan Casiano Solís de Guapi y Gerardo Tobar López de Buenaventura, lo que implica condiciones particulares asociadas a: • Ejecución de actividades dentro de instalaciones aeroportuarias en operación. • Necesidad de coordinación permanente con la administración aeroportuaria para el control de accesos, programación de actividades y adopción de medidas que eviten afectaciones a la prestación del servicio. • Intervención en diferentes ubicaciones geográficas con condiciones logísticas, ambientales y climáticas particulares. • Condiciones de alta humedad, precipitación y ambientes salinos en los aeropuertos de Guapi y Buenaventura, factores que inciden tanto en el estado de la infraestructura como en la ejecución de las actividades de mantenimiento. • Necesidad de movilización de personal, equipos y materiales hacia aeropuertos con condiciones especiales de acceso y abastecimiento, particularmente en las regiones del litoral Pacífico. Por lo anterior, si bien las actividades objeto del contrato no corresponden a intervenciones de alta complejidad técnica, su ejecución en entornos aeroportuarios exige que el contratista cuente con experiencia en actividades similares, capacidad logística y operativa suficiente, así como una adecuada planeación de los trabajos, garantizando el cumplimiento de las especificaciones técnicas, la calidad de las intervenciones y la continuidad de la operación aeroportuaria.	

De conformidad con la Matriz 1 - **Experiencia CCE-EICP-FM-11 Menor cuantía (Transporte)**, documento tipo de MENOR cuantía de infraestructura de transporte – versión 3, el proyecto se encuentra enmarcado en el Numeral:

8.4 PROYECTOS DE CONSERVACIÓN O ADECUACIÓN O MANTENIMIENTO O REPARACIONES LOCATIVAS DE EDIFICACIONES AEROPORTUARIAS O TORRES DE CONTROL AEROPORTUARIAS.	GENERAL	**OBRAS DE CONSTRUCCCION O RECONSTRUCCIÓN O AMPLIACIÓN O CONSERVACIÓN O ADECUACIÓN O MANTENIMIENTO O REFORZAMIENTO ESTRUCTURAL O REHABILITACIÓN ESTRUCTURAL DE: EDIFICACIONES NO RESIDENCIALES.** **Nota**: Solamente son válidos los siguientes tipos de edificaciones no residenciales: - Edificaciones educativas; Edificios de Oficinas; Edificios Institucionales; Hospitales o Clínicas; Centros comerciales; Terminales de sistemas de Transporte Masivo: aéreos o ferroviarios; Estaciones de bomberos; Torres de control aeroportuarias; Edificaciones gubernamentales
	ESPECIFICA	El valor del contrato en SMMLV de uno (1) de los contratos válidos aportados para la acreditación de la experiencia general, deberá ser igual o mayor al 50% del valor del PRESUPUESTO OFICIAL (PO) del presente Proceso de Contratación. Por lo menos uno (1) de los contratos válidos aportados como experiencia general deberá acreditar la CONSTRUCCCION O RECONSTRUCCIÓN O AMPLIACIÓN O CONSERVACIÓN O ADECUACIÓN O MANTENIMIENTO O REFORZAMIENTO ESTRUCTURAL O REHABILITACIÓN ESTRUCTURAL DE UNA TORRE DE CONTROL AEROPORTUARIA.

10.4.1 Experiencia específica del proponente

De conformidad con la Matriz 1 -Experiencia CCE-EICP-FM-11 Menor cuantía (Transporte), V3 30-07-2024.

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

a. Requisitos del personal.

Aspectos técnicos de obligatorio cumplimiento

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

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

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

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

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

B. Carta de Compromiso. NO APLICA

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

D. Certificado de Garantía de los Bienes o Servicios. N/A

E. Fichas Técnicas. N/A

10.5 FACTORES DE EVALUACIÓN O SELECCIÓN

10.5.1 Factores Ponderables

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

La Entidad determinará la oferta más favorable con base en la ponderación de los elementos de calidad y precio, mediante la asignación de puntajes y la aplicación de las fórmulas correspondientes, de conformidad con lo establecido en el Capítulo IV del Documento Base del Proceso, en concordancia con el Documento Base o Documento Tipo CCE-EICP-GI-02 para procesos de contratación de infraestructura de transporte, La entidad otorgará hasta un máximo de 100 puntos distribuidos, así:

Concepto	Puntaje
Oferta económica	49,5
Factor de calidad	30
Apoyo a la industria nacional	20
Emprendimientos y empresas de mujeres	0,25
Mipyme	0,25
Total	**100**

10.5.1.1 Oferta Económica

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

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

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

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

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

10.5.1.2 Factor Técnico de Calidad

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

10.5.1.2.1 Factor de Calidad

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

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

PRESENTACIÓN DE UN PLAN DE CALIDAD

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

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

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

10.5.1.2.2 Criterios Ambientales y Sociales

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

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

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

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

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

10.5.1.3 APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL

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

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

Concepto	Puntaje
Promoción de Servicios Nacionales o con Trato Nacional	20

Concepto	Puntaje
Incorporación de componente nacional en servicios extranjeros	5

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

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

Para que el Proponente obtenga este puntaje debe diligenciar el Formato 12 – Acreditación de emprendimientos y empresas de mujeres y aportar la documentación requerida. Si el Proponente debió subsanar la entrega de dicho formato y/o los documentos exigidos para probar esta condición será válido para el criterio diferencial en cuanto al requisito habilitante relacionado con el número de contratos aportados para demostrar la experiencia solicitada. Sin embargo, no se tendrán en cuenta para la asignación de puntaje, por lo que obtendrá cero (0) puntos por este criterio de evaluación.

10.5.1.5 Mipyme domiciliada en Colombia (0,25)

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

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

11. ACUERDOS COMERCIALES

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

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

- Excluye toda la contratación

ii. Unión Europea, Israel, Panamá

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

iii. Alianza Pacífico

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

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

Acuerdo Comercial		**Entidad Estatal incluida**	**Presupuesto del Proceso de Contratación superior al valor del Acuerdo Comercial**	**Excepción aplicable al Proceso de Contratación**	**No. Excepción**	**Proceso de Contratación cubierto por el Acuerdo Comercial**
Alianza Pacífico	Chile	SI	SI	SI	14	NO
	Perú	SI	NO	SI	14	NO
	México	SI	SI	SI	14	NO
Costa Rica		SI	NO	SI	14	NO
Canadá		SI	NO	SI	14-45	NO
Chile		SI	SI	SI	14-45	NO
Estados Unidos		SI	NO	SI	14-45	NO
Triángulo Norte	Guatemala	SI	SI	SI	14	NO
	Salvador	SI	SI	SI	14	NO
	Honduras	SI	SI	SI	14	NO
Estados AELC	Islandia, Liechtenstein	SI	NO	SI	14-45	NO
	Noruega, Suiza	SI	NO	SI	14-45	NO
México		SI	NO	SI	14	NO
Unión Europea	Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca	SI	NO	SI	14	NO

Acuerdo Comercial		**Entidad Estatal incluida**	**Presupuesto del Proceso de Contratación superior al valor del Acuerdo Comercial**	**Excepción aplicable al Proceso de Contratación**	**No. Excepción**	**Proceso de Contratación cubierto por el Acuerdo Comercial**
	Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría	SI	NO	SI	14	NO
	Irlanda, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania, Suecia	SI	NO	SI	14	NO
Comunidad Andina de Naciones	Bolivia, Ecuador, Perú, Venezuela	SI	SI	SI	14	NO
Corea		SI	NO	SI	14-45	NO
Israel		SI	NO	SI	14-45	NO
Reino Unido e Irlanda del Norte		SI	NO	SI	14	NO

*Excepción: 14 - Las convocatorias limitadas a Mipyme

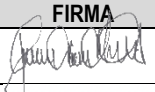
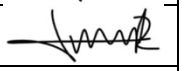
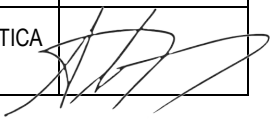
*Excepción: 44 - Los Procesos de Contratación de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil –AEROCIVIL– relacionadas con la infraestructura para el sistema aeroportuario o para el sistema nacional del espacio aéreo

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

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

12. INSTANCIA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL DEL CONTRATO

INSTANCIA DE SEGUIMIENTO	APLICA (Marcar con una X)	CONDICIONES DE IDONEIDAD	NOMBRE Y CARGO
Supervisor	X	DIRECTOR REGIONAL AERONÁUTICA CENTRO SUR	ALDEMAR PINZON
Apoyo a la supervisión	X		
Interventoría		N/A	N/A

	NOMBRE Y CARGO	ÁREA EJECUTORA	FIRMA
FUNCIONARIO ESTRUCTURADOR DEL PROYECTO (1)	JUAN CARLOS CHANTRE MOSTACILLA CONTRATISTA DARCS	DIRECCIÓN REGIONAL AERONÁUTICA CENTRO SUR	
APOYO FINANCIERO DEL PROYECTO (2)	ANDRES EDUARDO TRUJILLO AMPUDIA CONTRATISTA DRACS	DIRECCIÓN REGIONAL AERONÁUTICA CENTRO SUR	
APOYO JURIDICO DEL PROYECTO (3)	JAVIER ANDRES MUNOZ REALPE CONTRATISTA DARCS	DIRECCIÓN REGIONAL AERONÁUTICA CENTRO SUR	
REVISIÓN JURIDICA	JORGE GUILLERMO ORTEGA RUBIO ABOGADO CONTRATISTA DRACS	DIRECCIÓN REGIONAL AERONÁUTICA CENTRO SUR	
JEFE O DIRECTOR DEPENDENCIA SOLICITANTE	ALDEMAR PINZON DIRECTOR REGIONAL CENTRO SUR	DIRECCIÓN REGIONAL AERONÁUTICA CENTRO SUR	

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