

## CONTENIDO

### 1. NOVEDADES NORMATIVAS

1.1 Decreto 301 de 2014

### 2. DOCUMENTOS CONPES

2.1 Documento CONPES 3802

### 3. Concepto sociedad Colombiana de Ingenieros

3.1 Concepto técnico capacidad residual

## 2. DOCUMENTOS CONPES

### 2.1 Documento CONPES 3802

El pasado 4 de febrero, se expidió el documento CONPES 3802, con el cual se espera dar cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2010- 2014 "Prosperidad para todos" en relación con la infraestructura aeroportuaria del país con el fin de mejorar los niveles de competitividad, conectividad e integración regional.

Con el fin de mejorar la calidad en la prestación del servicio aéreo y ampliar la capacidad de la red de aeropuertos, se somete a consideración del Consejo Nacional de Política Económica y Social- CONPES, la declaratoria de importancia estratégica del proyecto "Construcción de Infraestructura Aeroportuaria a Nivel Nacional" con el fin de construir un nuevo terminal de pasajeros, torre de control, cuartel de bomberos y obras complementarias de los aeropuertos de Ibagué y Alcaraván de Yopal, de conformidad con los requisitos señalados en la Ley 819 de 2003 y el Decreto 4730 de 2005.

El documento CONPES, entre sus antecedentes se refiere al documento de política Visión Colombia II Centenario- 2019, en que el que se presenta un panorama sobre cómo debe ser el país cuando se conmemoren dos siglos de vida política independiente. En las estrategias para generar una infraestructura adecuada para el desarrollo, se resalta el papel del sector transporte, ya que gracias a este se integra nacional e internacionalmente el territorio.

Por su parte el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, en su capítulo III Crecimiento sostenible y competitividad, le otorga a la infraestructura de transporte, la naturaleza de locomotora para el crecimiento, la generación de empleo, la competitividad y la integración regional de país.

## 1. NOVEDADES NORMATIVAS

### 1.1. Decreto 301 de 2014

En días pasados se expidió el Decreto 301 de 2014, mediante el cual se modifica el Decreto 1467 de 2012.

El Decreto 301, modifica los artículos 5 y 10 del Decreto 1467 de 2012 de la siguiente manera:

El artículo 5, modifica la autoridad que otorga la aprobación para la retribución por etapas del CONFIS al Ministerio u órgano del sector o quien haga sus veces a nivel territorial.

Se adiciona al artículo 10 un inciso que señala que los recursos generados por la explotación económica y su uso de infraestructura, previo al cumplimiento de los niveles de servicio y estándares de calidad definidos contractualmente, no serán contabilizados en el Presupuesto General de Nación durante la ejecución del contrato.

De igual manera se señala que los rendimientos de dichos recursos serán manejados de acuerdo con lo previsto en el contrato de Asociación Público Privado y harán parte de la retribución al concesionario.

De igual manera se señala que el documento CONPES 3527 de 2008 "Política Nacional de Competitividad y Productividad", estableció dentro de sus ejes estratégicos, el de consolidar a Colombia como un destino turístico, por lo que es fundamental la priorización de los proyectos de infraestructura para la competitividad del país.

Debido al dinamismo de la económica colombiana, la inversión extranjera de los últimos años y las medidas adoptadas por la Aeronáutica Civil, se han generado crecimiento histórico en la movilización de pasajeros por vía aérea, por lo que entre los retos del país está en orientar proyectos orientados a aumentar la capacidad y la seguridad de los aeropuertos colombianos.

Debido a lo anterior la AEROCIVIL se encuentra adelantado la modernización y ampliación de los principales el país a través de concesiones aeroportuarias, a la vez que mediante contratos de obra pública se desarrollan inversiones directas en aeropuertos no concesionados.

Para los aeropuertos señalados en el documento CONPES de Ibagué y Yopal se observa lo siguiente: El Aeropuerto Perales de Ibagué, es el lugar de paso de los principales corredores de transporte del país, el cual es ideal para funcionar como apoyo en momento de casos de emergencia, congestión o mal tiempo de los aeropuertos alternos al Aeropuerto el Dorado, dada su cercana ubicación con la ciudad de Bogotá.

Este aeropuerto cuenta con los servicios de policía aeroportuaria, servicio de extinción de incendios, control de tránsito aéreo, sanidad, hangares, zona de carga, módulos, oficinas comerciales, estaciones de combustible, restaurante, zonas de embarque y desembarque de pasajeros y está clasificado en categoría A para el cobro de la tasa aeroportuaria.

Por su parte el Aeropuerto Alcaraván de Yopal, ha presentado una de las tasas de crecimiento más altas en la movilización de pasajeros, producto de las actividades petroleras y el crecimiento económico y social de la región.

Sin embargo se señala que la infraestructura aeroportuaria asociada al terminal de pasajeros, cuartel de bomberos y torre de control, no han recibido inversiones significativas en los último años, adicionalmente se presentar dificultades propia del elevado crecimiento del volumen de pasajeros y operaciones aéreas, encontrándose como áreas críticas la sala de espera, de igual manera se señala que dada la cercanía de la ciudad con diferentes campos de exploración y explotación petrolera en la región, se hace necesaria una infraestructura especial que actualmente no cuenta el aeropuerto de Yopal.

El aeropuerto está clasificado en categoría A para el cobro de la tasa aeroportuaria, cuenta con servicios de policía aeroportuaria, servicio de extinción de incendios, control de tránsito aéreo, sanidad, hangares, zona de carga, módulos, oficinas comerciales, estaciones de combustibles, restaurantes y zona de embarque y desembarque de pasajeros.

Después de mencionar los antecedentes, el documento CONPES se justifica con el fin de dar cumplimiento al Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 en lo relacionado con el desarrollo de la infraestructura aeroportuaria del país, se requiere de manera prioritaria la inversión de recursos en proyectos orientados a aumentar la capacidad de infraestructura aeroportuaria en los aeropuertos de Ibagué y Yopal justificado por su ubicación estratégica, crecimiento de pasajeros y carga y cumplir con los estándares de servicio y capacidad.

A la postre se describe cada uno de los proyectos de la siguiente manera:

Se busca en el aeropuerto de Ibagué, construir una nueva terminal de pasajeros, relocalización de la torre de control e infraestructura complementaria como vías de acceso, urbanismo y parqueaderos.

Con el fin de cumplir con la demanda, facilidad, comodidad de los pasajeros y cumplir con estándares de nivel C de IATA.

En cuanto al aeropuerto de Yopal se busca complementar las obras ejecutadas por la AEROCIVIL en los últimos meses en pista, plataforma y calles de rodaje; se de igual manera la construcción de un nuevo terminal de pasajeros, torre de control, cuartel de bomberos e infraestructura complementaria que cumpla con las condiciones técnicas y operativas.

El documento puntualiza que en virtud de la normatividad vigente, los proyecto a desarrollar no requerirán licencia ambiental, sin embargo en cumplimiento a los principios de conservación del medio ambiente y la utilización adecuada de recursos naturales, las obras de construcción tendrán un manejo ambiental adecuado y en caso de que se requiera el uso o aprovechamiento de recursos naturales, se exigirá la obligatoriedad al contratista de contar, previo a la ejecución de las obras, con los permisos, licencias, concesiones o autorizaciones de carácter ambiental.

En cuanto a la financiación de los proyectos, el documento CONPES establece que estos serán financiados en tres (3) vigencias fiscales.

## 3. CONCEPTO SOCIEDAD COLOMBIANA DE INGENIEROS

### 3.1 Capacidad Residual

En días pasados de conformidad con las obligaciones adquiridas en virtud del artículo 72 de la Ley 1682 de 2013, la Sociedad Colombiana de ingenieros expidió concepto sobre la capacidad de contratación para constructores de la siguiente manera

*"Debe ser la capacidad real de contratación de un proponente, la cual resulta de restarle a la capacidad máxima anual de contratación (K) la suma de: los saldos de los contratos que tenga adjudicados o en ejecución a la fecha de cierre del proceso de contratación cuyo plazo remanente de ejecución sea menor a un año y de los valores proporcionales a doce (12) meses de los saldos de los contratos adjudicados o en ejecución cuyo plazo remanente de ejecución sea superior a doce (12) meses.*

*En ningún caso las entidades contratantes podrán solicitar o exigir para la ejecución de un proyecto una capacidad residual de contratación superior al valor del presupuesto oficial de la obra que se espera contratar."*

De igual manera establecieron la capacidad máxima anual de contratación de constructores, los puntajes por experiencia en construcción, por capacidad financiera y técnica. Para finalizar en el concepto emitido por la Sociedad Colombiana de Ingenieros se realiza un ejercicio ilustrativo, con el fin de que se pueda aplicar lo emitido por el concepto de una mejor manera.

Si desea obtener alguno de los documentos aquí reseñados puede realizar la solicitud en la siguiente dirección de correo electrónico: [sguerrero@infraestructura.org.co](mailto:sguerrero@infraestructura.org.co)