

Respuestas a la Cuarta Ronda de Observaciones

Desde el 10 de abril al 9 de mayo de 2025

Precalificación

PAUG-CA-01 de 2025

No. observante: 1

Nombre observante: China Harbour Engineering Company Limited Colombia

Fecha observación: 19 de mayo de 2025 hora: 4:26

Observación No. 1

No.	Fecha	Documento	Observación
1	19/05/2025	<p>Capítulo VIII. Capacidad Financiera</p> <p>Sección 8.2</p> <p>Índice de Endeudamiento</p>	<p>Nos permitimos insistir, con el mayor respeto, en una observación que fue remitida a la UG el pasado 25 de marzo de 2025, en relación con el requisito contenido en la Sección 8.2 del DDP, que exige a los Participantes acreditar un Índice de Endeudamiento igual o inferior a 0.7. Si bien somos conscientes de que esta observación ya fue acogida parcialmente en la cuarta ronda, consideramos necesario reiterarla debido a sus consecuencias directas sobre nuestra participación en el proceso.</p> <p>Tal como se expresó anteriormente, dicho umbral resulta excesivamente restrictivo, especialmente si se compara con los parámetros comúnmente adoptados en otros procesos adelantados por entidades públicas. Establecer un Índice de Endeudamiento tan bajo puede excluir a empresas con amplia experiencia en la ejecución de proyectos de gran escala, cuyo apalancamiento financiero responde a su capacidad operativa y su tamaño.</p> <p>A manera de referencia, compartimos nuevamente algunos precedentes relevantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Línea 2 del Metro de Bogotá: Índice de Endeudamiento ≤ 0.90 (individual) y ≤ 0.85 (estructuras plurales). 2. PTAR Canoas: Índice de Endeudamiento ≤ 0.90 (individual) y ≤ 0.85 (estructuras plurales). 3. 5G Estanquillo Popayán: Índice de Endeudamiento ≤ 0.85. 4. Metro de la 80 de Medellín: Índice de Endeudamiento ≤ 0.8. <p>Estos ejemplos demuestran que, en proyectos de alta envergadura, inclusive si se trata de obra pública como el Metro de la 80 de Medellín, los requisitos financieros tienden a adaptarse a la realidad del sector y buscan fomentar una</p>

			<p>mayor pluralidad de oferentes técnicamente calificados y con músculo financiero suficiente.</p> <p>En ese sentido, hacemos un llamado a la UG para que tenga en cuenta la forma cómo, proyectos inclusive de mayor envergadura, han exigido requisitos como los arriba señalados y han despertado el interés en empresas con excelente solvencia y experiencia. De lo contrario, entenderíamos que es el deseo de la UG apartarse de los estándares del mercado colombiano en este tipo de proyectos.</p> <p>Así entonces, reiteramos nuestra solicitud de que el límite previsto en la Sección 8.2.2 del DDP sea ajustado a un Índice de Endeudamiento máximo de 0.81, en línea con los estándares ya aplicados en otros procesos similares.</p> <p>Caso contrario, solo podríamos desearle a la UG muchos éxitos en la estructuración y ejecución del Proyecto tan importante para la región y el país.</p>	
--	--	--	--	--

Respuesta:

Respuesta: Con relación a la solicitud de modificar el índice de endeudamiento del 0,70, al 0.81, informamos que, luego de un análisis riguroso de diversas fuentes relacionadas con los indicadores financieros para el sector de infraestructura de transporte y construcción de obras civiles, se ha decidido aceptar parcialmente la solicitud. Esta decisión se fundamenta en los siguientes aspectos:

1. Información de la Superintendencia de Sociedades, que analiza 1.075 empresas del sector de infraestructura de transporte (CIIU E4290 y F4220), muestra que el 86% de las empresas cumplen con un índice de endeudamiento menor o igual a 0,70.
2. Evaluación de una base de datos financiera del sector de construcción – Obras civiles, donde el 70% de las empresas cumplen con un índice de endeudamiento menor o igual a 0,70.
3. La Matriz de Indicadores Financieros y Organizacionales para Licitación de Obra Pública de Infraestructura de Transporte (Versión 4) establece un índice de endeudamiento máximo de $\leq 0,75$.
4. Análisis realizado a través de Colombia Compra Eficiente evidencia un índice de endeudamiento de referencia de $\leq 0,75$.
5. Análisis del sector, considerando procesos de contratación similares al objeto contractual en cuestión, revela que en promedio el 80% de las empresas cumplen con un índice de endeudamiento menor o igual a 0,70.

Reconocemos la importancia de establecer un índice de endeudamiento que permita una amplia participación de empresas con capacidad financiera adecuada, sin comprometer la sostenibilidad del proyecto. Por lo tanto, y atendiendo a las condiciones del sector, se ha decidido ajustar el índice de endeudamiento permitido a $\leq 0,75$. Esta decisión será formalizada a través del respectivo aviso modificadorio.

Observación No. 2

2	19/05/2025	<p>Capítulo VIII. Capacidad Financiera</p> <p>Sección 8.4</p> <p>Índice de Índice de Liquidez</p>	<p>Adicionalmente, retomamos respetuosamente otra observación ya presentada ante esa entidad, esta vez en relación con el requisito contenido en la Sección 8.4 del DDP, que establece un Índice de Liquidez mínimo de 1.21.</p> <p>Entendemos que esta inquietud también fue resuelta negativamente en la cuarta ronda de observaciones. No obstante, por sus efectos directos sobre nuestra viabilidad dentro del proceso, nos vemos en la obligación de insistir en su revisión.</p> <p>El valor exigido resulta particularmente restrictivo para compañías con experiencia en grandes proyectos de infraestructura, cuya situación financiera, aun siendo sólida, puede no reflejarse adecuadamente en este indicador por razones contables estructurales. En esquemas como las concesiones y APP, es común que los activos del proyecto se registren en vehículos de propósito especial como activos no corrientes, lo cual distorsiona el resultado del Índice de Liquidez de los accionistas, sin comprometer en absoluto su solvencia o capacidad operativa.</p> <p>Este enfoque, más contable que sustancial, puede excluir a empresas idóneas que, en términos reales, cuentan con las capacidades técnicas y financieras necesarias.</p> <p>A modo ilustrativo, en otros procesos relevantes del sector se han adoptad requisitos más moderados:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Metro de la 80 de Medellín: ≥ 1.0 2. Mantenimientos rutinarios – INVÍAS (Nariño): ≥ 1.0 3. Troncal Calle 13 de Bogotá: ≥ 1.11
---	------------	---	--

		<p>Como se puede observar, incluso en iniciativas complejas, los requisitos han sido ajustados a la realidad operativa del mercado, promoviendo la participación de actores calificados.</p> <p>En ese sentido, hacemos un llamado a la UG para que tenga en cuenta la forma cómo, proyectos inclusive de mayor envergadura, han exigido requisitos como los arriba señalados y han despertado el interés en empresas con excelente solvencia y experiencia. De lo contrario, entenderíamos que es el deseo de la UG apartarse de los estándares del mercado colombiano en este tipo de proyectos.</p> <p>Por lo anterior, reiteramos la conveniencia de ajustar el umbral exigido en la Sección 8.4 del DDP, proponiendo un Índice de Liquidez mínimo de 1.0, con el fin de ampliar la pluralidad de oferentes sin desmedro de la solidez financiera exigida.</p> <p>Caso contrario, solo podríamos desearle a la UG muchos éxitos en la estructuración y ejecución del Proyecto tan importante para la región y el país.</p>
--	--	--

Respuesta:

Respuesta: De conformidad con la solicitud de modificar el índice de liquidez al 1,0, informamos que, luego de un análisis riguroso de diversas fuentes relacionadas con los indicadores financieros para el sector de infraestructura de transporte y construcción de obras civiles, no es procedente aceptar la solicitud. Esta decisión se fundamenta en los siguientes aspectos:

1. Análisis basado en información de la Superintendencia de Sociedades, que abarca datos de 1.075 empresas del sector de infraestructura de transporte (CIIU E4290 y F4220), indica que el 96% de las empresas cumplen con un índice de liquidez mayor o igual a 1,21.
2. Evaluación de una base de datos financiera del sector de construcción – Obras civiles, donde el 76% de las empresas cumplen con un índice de liquidez mayor o igual a 1,21.
3. La Matriz de Indicadores Financieros y Organizacionales para Licitación de Obra Pública de Infraestructura de Transporte (Versión 4) establece un índice de liquidez mínimo de $\geq 1,4$.
4. Análisis realizado a través de Colombia Compra Eficiente evidencia un índice de liquidez de referencia de $\geq 1,4$.
5. Análisis del sector, considerando procesos de contratación similares al objeto contractual en cuestión, muestra que en promedio el 86% de las empresas cumplen con un índice de liquidez mayor o igual a 1,21.

Mantener un índice de liquidez adecuado es fundamental para garantizar que las empresas participantes cuenten con la capacidad financiera suficiente para cumplir con sus obligaciones durante la ejecución del contrato. En este caso específico, dado que se trata de una obra pública tradicional y no de un proyecto de concesión con flujo de ingresos garantizado, es esencial que las empresas participantes puedan soportar los costos iniciales y operativos sin depender exclusivamente de pagos parciales



FERNANDO MERCHÁN

Gerente

Unidad de Gestión Patrimonio Autónomo AeroCafé.

Elaboró:

Carlos Ocampo – Director Administrativo y Financiero Unidad de Gestión PA AEROCAFÉ 
Viviana Villada Arango – Gestor Financiero Unidad de Gestión PA AEROCAFÉ 