



Al contestar cite Radicado 2023261030033349 Id: 1161907

Folios: 4 Fecha: 2023-11-07 10:53:04

Anexos: 0

Remitente: GRUPO MANTENIMIENTO Y OPERACION A LA
INFRAESTRUCTURA AEROPORTUARIA

Destinatario: JORGE ALVARO SANCHEZ B.

Bogotá, 07/11/2023

Señor
JORGE ALVARO SANCHEZ
Representante Legal
CONSORCIO IA CONSULTORES
Ciudad

Asunto: OBSERVACIONES ENTREGABLE 2: ELABORACION DE LOS PLANES DE
GESTION DEL RIESGO DE DESASTRES CAPITULO CONOCIMIENTO DEL
RIESGO PARA LOS AEROPUERTOS DE RIOHACHA, PROVIDENCIA,
BUENAVENTURA, POPAYAN, GUAPI, VILLA GARZON Y FLORENCIA.

Cordial saludo señor Sánchez,

En cumplimiento a las obligaciones estipuladas en el numeral 3.2.1 del formato 8 especificaciones técnicas del proceso 23000723 H3 2023, me permito informar que una vez revisados los documentos que hacen parte del entregable No. 2 se hacen las siguientes observaciones:

Se evidencia que el estudio presentado para el conocimiento del riesgo en los aeropuertos se limita a describir las actividades desarrolladas en la visita de campo transcribiendo información que corresponden a otros estudios como los ICAS, archivos vacíos, desorganización en la metodología, publican cantidad de fotografías innecesarias, títulos con espacios en blanco, mezcla de nombres de aeropuertos en el mismo texto por ejemplo en la página 20 del documento Riohacha hablan de Florencia y de Guillermo león Valencia, en lo posible deben evitar fotografías Google ya que están desactualizadas, en fin hay desconocimiento de la información que requiere el CONOCIMIENTO DEL RIESGO en función de las actividades particulares de la entidad.

No es tan importante que en el documento se describa la logística que realizaron en cada una de las visitas a campo; aparte del análisis en campo es más relevante hacer un análisis a los registros históricos, contar con fotografías significativas, mostrar cartografía, mostrar cálculos matemáticos por vulnerabilidad estructural, arquitectura, urbanismo, evaluar factores de ubicación, evaluar sistemas eléctricos,


comunicaciones, afectación poblacional cercana al aeropuerto, afectación ecosistemas, afectaciones hidrometeorológicas, evaluar información de Instituciones municipales, educativas, salud, vivienda...

Dado lo anterior, se solicita elaborar un documento técnico que contenga las especificaciones del ENTREGABLE 2, acorde con el alcance del contrato, ya que se contrató un estudio de gestión de riesgos de desastres en el marco del cálculo multiamenazas que identifique las fuentes del riesgo en los terminales y como enfrentaríamos en los aeropuertos los impactos generados por los desastres naturales.

FORMATO		
FORMATO 8 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS		
Clave: APOY-9.0-12-011	Versión: 2	Fecha de aprobación: 22/06/2022
<p>3.2.2. ENTREGABLE 2: Elaboración de los Planes de Gestión del Riesgo de Desastres Capítulo CONOCIMIENTO DEL RIESGO para los aeropuertos Riohacha, Providencia, Buenaventura, Popayán, guapi, Villa garzón y Florencia que contenga:</p> <p>CONOCIMIENTO DEL RIESGO</p> <ul style="list-style-type: none"> Establecimiento del contexto <ul style="list-style-type: none"> Información General Contexto Externo Contexto Interno Contexto del proceso de gestión del riesgo Responsabilidades, roles y estructura Actividades y procesos en función del tiempo y la localización Las relaciones entre el PORDEPP y las actividades particulares de la entidad Metodologías para la valoración del riesgo (Definida y suministrada por la Aeronáutica Civil) Criterios del riesgo Valoración del riesgo <ul style="list-style-type: none"> Identificación del riesgo La determinación de la metodología Identificación de las causas y fuentes de riesgo Caracterización de controles preventivos y correctivos Análisis del riesgo Evaluación del riesgo Monitoreo riesgo <ul style="list-style-type: none"> Protocolos o procedimientos 		
<p>3.2.3. ENTREGABLE 3: Elaboración de los Planes de Gestión del Riesgo de Desastres Capítulo REDUCCIÓN DEL RIESGO para los aeropuertos Riohacha, Providencia, Buenaventura, Popayán, guapi, Villa garzón y Florencia que contenga:</p> <p>REDUCCIÓN DEL RIESGO</p> <ul style="list-style-type: none"> Parámetros institucionales para el proceso de reducción Intervención correctiva <ul style="list-style-type: none"> Identificación de alternativas de intervención correctiva Priorización de medidas de intervención Diseño, especificaciones y desarrollo de las medidas de intervención seleccionadas Intervención prospectiva Protección financiera 		
<p>3.2.4. ENTREGABLE 4: Elaboración de los Planes de Gestión del Riesgo de Desastres capítulo MANEJO DE DESASTRES para los aeropuertos Riohacha, Providencia, Buenaventura, Popayán, guapi, Villa garzón y Florencia que contenga:</p> <p>MANEJO DE DESASTRES</p> <ul style="list-style-type: none"> El Plan de Emergencias y Contingencia - PEC <ul style="list-style-type: none"> Componente de preparación para la respuesta a emergencias Componente de ejecución para la respuesta a emergencias Procedimientos para el manejo de la respuesta ante la emergencia Prioridades para la respuesta Actividades críticas en la atención de una emergencia Mecanismo de actualización del Plan de Emergencia y Contingencia 		

Página 9 de 37

Es importante repetirles que necesitamos contar con una herramienta útil para que los operadores de los aeropuertos se les facilite la identificación de medidas y toma de decisiones para su disminución en momento de peligro o vulnerabilidad, para lo cual se contrató con ustedes un grupo de especialistas quienes analizaran el comportamiento de amenazas y vulnerabilidades en los aeropuertos de Riohacha, Providencia, Buenaventura, Popayán, Guapi, Villa Garzon y Florencia.

 AERONÁUTICA CIVIL UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL	FORMATO		
	FORMATO 8 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS		
	Clave: APOY-9.0-12-011	Versión: 2	Fecha de aprobación: 22/06/2022

Nota: La entidad informa que los costos asociados al valor global de cada entregable deben ser presentados de manera desglosada (personal vinculado a la consultoría con dedicación y costo de estos, otros gastos asociados como transporte, SIG, documentos, informes, edición, mediciones, equipos y herramientas etc.) en las cuentas de cobro junto con los informes y acta de recibo parcial de cada entregable, lo cual es requisito para el pago de estas.

4. PERSONAL QUE INTERVENDRÁ EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

Para la ejecución del presente proceso de contratación el contratista debe disponer de un equipo de trabajo mínimo requerido, compuesto por los siguientes roles, cantidades y porcentajes mínimos de dedicación:

No.	Perfil o Rol	Cantidad de Profesionales	% Dedicación
1	DIRECTOR DE CONSULTORIA	UNO (1)	50%
2	COORDINADOR DE LA CONSULTORIA (ESPECIALISTA EN GESTIÓN DE RIESGOS)	UNO (1)	100%
3	ESPECIALISTA ESTRUCTURAL	TRES (3)	100%
4	ESPECIALISTA HIDRAULICA O HIDROLOGIA O METEOROLOGIA	TRES (3)	100%
5	ESPECIALISTA EN GEOLOGIA O GEOTECNIA O GEOMORFOLOGIA	TRES (3)	100%
6	ESPECIALISTA EN TELECOMUNICACIONES	DOS (2)	100%
7	ESPECIALISTA EN ENERGIA Y ELECTROMECANICA	TRES (3)	100%
8	ESPECIALISTA AMBIENTAL	TRES (3)	100%
9	ESPECIALISTA EN BIOLOGIA	TRES (3)	100%
10	ESPECIALISTA EN URBANISMO Y CONECTIVIDAD	DOS (2)	100%
11	ESPECIALISTA SOCIAL	TRES (3)	100%
12	ESPECIALISTA JURIDICO	DOS (2)	100%
13	PROFESIONAL INGENIERIA FORESTAL	TRES (3)	100%
14	PROFESIONAL EN ECONOMIA Y FINANZAS	DOS (2)	100%
15	ESPECIALISTA EN AVALUOS	DOS (2)	100%
16	PROFESIONAL EN COSTOS Y PROGRAMACION	DOS (2)	100%
17	ESPECIALISTA SIG	TRES (3)	100%

Adicionalmente, y según las características propias de los elementos generadores de riesgo que rodean a cada aeropuerto, se requerirá de la participación de profesionales en las siguientes áreas de conocimiento:

No.	Perfil o Rol	Cantidad de Profesionales	% Dedicación
1	ESPECIALISTA VULCANOLOGIA	UNO (1)	25%
2	ESPECIALISTA EN SISMOLOGIA	UNO (1)	25%

Nota: No se acepta la presentación del mismo profesional para diferentes cargos.

Se solicita que el capítulo conocimiento del riesgo su estructura venga de forma independiente es decir por aeropuerto y no con información dispersa como la han presentado ya que nos dificulta hacer una revisión rápida y no permite conocer la situación real en cada aeropuerto, presumimos que es diferente para cada infraestructura.

Se sugiere, que antes de radicar el producto el documento sea analizado juntamente con el equipo interdisciplinario para que estén completamente alineados a los planteamientos del PGRD de tal forma que se construya un producto funcional de beneficio para toda la Aerocivil para los entes de control y para los usuarios del sector aéreo que lo necesiten.

En síntesis, el documento no cumple con el contexto del entregable 2, se devuelve para que sea elaborado cumpliendo el numeral 3.2.2. del formato 8 especificaciones técnicas, igualmente detectar cualquier error antes de enviarlo a fin de no desperdiciar tiempo en las revisiones.

Por lo anterior, no se aceptan los documentos hasta tanto se perfeccione orientado a las características de cada aeropuerto y que su estructura sea lo más profesional posible.

Atentamente,



CARMIÑA DEL PILAR MEJIA
Supervisor