

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE RISARALDA – CARDER RESPUESTA A OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO DEL PROCESO CARDER LP 002-2026 TRANSPORTE

OBJETO: “PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE DE PASAJEROS Y DE CARGA CON CONDUCTOR PARA CONTRIBUIR AL CUMPLIMIENTO Y DESARROLLO DE LAS FUNCIONES AMBIENTALES QUE TIENE LA CARDER EN LOS MUNICIPIOS DEL DEPARTAMENTO DE RISARALDA Y OCASIONALMENTE OTROS DESTINOS NACIONALES”

Para todos los efectos y en el marco del proceso **CARDER LP 002-2026 TRANSPORTE**, se da respuesta a las observaciones presentadas al pliego de condiciones definitivo dentro del plazo establecido en el cronograma del proceso, así:

A. **TRANDECOL S.A.S.** publicado en la plataforma SECOP II el día 2/03/2026 4:53:20 PM

Detalles de mensaje

Referencia interna: CARDER LP 002-2026 TRANSPORTE (Presentación de oferta)
Descripción del proceso: LICITACIÓN PÚBLICA PARA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE DE PASAJEROS Y DE CARGA
De: TRANDECOL S.A.S.
Usuario: LUZ ADRIANA GONZÁLEZ TANGARIFE
Fecha: 2 horas de tiempo transcurrido (2/03/2026 4:53:20 PM) (UTC-05:00) (Bogotá, Lima, Quito)
Referencia del mensaje: CO1 MSG 9101923
Tipo de mensaje: Observaciones
Asunto: Observación al pliego de condiciones

OBSERVACIÓN 1.

Desproporcionalidad en la exigencia de Licencia C2 dentro del puntaje por experiencia de conductores y experiencia territorial

Solicitud:

Respetuosamente solicitamos:

1. Ajustar el criterio de puntaje por experiencia de conductores y experiencia territorial, estableciendo como licencia mínima válida la categoría C1.
2. Mantener la categoría C2 únicamente para aquellos vehículos que por su naturaleza técnica realmente la requieran.
3. Armonizar los requisitos técnicos en todos los factores de evaluación, evitando contradicciones internas.

RESPUESTA OBSERVACIÓN 1.

Respecto al criterio de calificación “**EXPERIENCIA CONDUCTORES**”, es preciso advertir que, no se configura contradicción normativa interna en el pliego de condiciones, considerando que la exigencia de licencia categoría C1 fue establecida como requisito habilitante mínimo, en coherencia con la naturaleza jurídica y técnica de los vehículos base del proceso contractual, garantizando así la pluralidad de oferentes y el cumplimiento del principio de libre concurrencia; Por su parte, la exigencia de licencia C2 no fue prevista como requisito habilitante excluyente, sino como un criterio de ponderación adicional, orientado a valorar un mayor nivel de idoneidad técnica y experiencia operativa del conductor, en atención a las condiciones particulares de ejecución del contrato, lo que constituye jurídicamente viable que la Entidad establezca factores de calidad adicionales al mínimo habilitante, siempre que estos resulten razonables, objetivos y proporcionales a las necesidades del servicio.

En este sentido, la licencia C2 no se exige por una estricta obligación normativa derivada del tipo de vehículo, sino como un indicador objetivo de mayor experiencia en conducción

de vehículos de servicio público de mayor exigencia técnica, lo cual resulta coherente con el principio de selección objetiva y con la necesidad de mitigar riesgos operacionales, por lo que, sí constituye un indicador razonable de experiencia en conducción bajo condiciones operativas más exigentes, lo cual guarda relación indirecta pero válida con la capacidad de desempeñarse en el territorio donde se ejecutará el contrato.

No obstante lo anterior, la Entidad en aplicación del principio de razonabilidad y con el fin de evitar interpretaciones restrictivas, y encontrándose la Entidad en el término oportuno para ello, procederá a modificar el literal B. del numeral 5.1.2. de los estudios previos ajustados, ya que se requiere garantizar que mínimo el conductor de la buseta y su respectivo relevo, cumplan con las condiciones técnicas para la prestación del servicio, así mismo, se acogerá parcialmente la observación respecto al ítem **“EXPERIENCIA TERRITORIAL DE LOS CONDUCTORES”**, por lo cual, se procederá a modificar el numeral 8.1.2. del pliego de condiciones definitivo.

De esta manera, se mantiene la coherencia interna del pliego, se garantiza la pluralidad de oferentes y se conserva un criterio técnico que permite valorar una mayor idoneidad del personal ofrecido.

Finalmente, vale la pena aclarar que, ofertar para acreditar factores de ponderación no constituye una exigencia habilitante ni una condición obligatoria para participar en el proceso, sino un criterio de calidad adicional, orientado a valorar condiciones superiores de experiencia y capacidad operativa del personal ofertado.

En este sentido, la Entidad, en ejercicio de su facultad de estructuración del proceso de selección, puede válidamente establecer factores de evaluación que permitan diferenciar las ofertas en función de mayores niveles de idoneidad, siempre que estos no se constituyan en barreras de acceso, lo cual no ocurre en el presente caso.

OBSERVACIÓN 2.

Exigencia de experiencia mínima de un (1) año en la empresa oferente – Restricción indebida de la libre concurrencia

Solicitud

Se solicita:

- Aclarar que el año de experiencia corresponde a la experiencia total del conductor en transporte especial.
- Permitir la acreditación mediante la sumatoria de certificados laborales de diferentes empresas.
- Eliminar cualquier interpretación que exija permanencia mínima en la empresa oferente.

RESPUESTA OBSERVACIÓN 2.

Frente a la observación presentada, la Entidad se permite aclarar que la exigencia de experiencia mínima de un (1) año no corresponde a la permanencia del conductor en la empresa oferente, sino a la experiencia general del conductor en actividades relacionadas con la conducción de vehículos de transporte especial en una Empresa de Transporte Especial debidamente habilitada ante el Ministerio de Transporte, la cual podrá ser acreditada mediante la sumatoria de certificaciones laborales expedidas por uno o varios empleadores cuya sumatoria permita verificar el tiempo mínimo exigido y adicionalmente, se precisa que frente a las obligaciones en seguridad social debe garantizarse que esté al día o vinculado en los últimos tres meses con la empresa oferente.

En este sentido, el requisito no está orientado únicamente a verificar la experiencia individual del conductor, sino a asegurar que el personal propuesto cuente con un nivel de

integración, conocimiento de los protocolos operativos, procedimientos internos y condiciones propias del servicio que serán implementadas por el oferente durante la ejecución del contrato.

No obstante lo anterior, la Entidad en aplicación del principio de razonabilidad y con el fin de evitar interpretaciones restrictivas, y encontrándose la Entidad en el término oportuno para ello, procederá a modificar el numeral 8.1.2. del pliego de condiciones definitivo.

OBSERVACIÓN 3.

Desproporcionalidad del puntaje por experiencia territorial frente a la carga exigida (24 conductores)

Solicitud

Se solicita:

- Ajustar la licencia mínima a C1 para los ítems que no requieren C2.
- Permitir la sumatoria de experiencia laboral.
- Garantizar que el puntaje por experiencia territorial no se convierta en requisito habilitante encubierto.
- Revisar la proporcionalidad del número de conductores exigidos para alcanzar el puntaje máximo.

RESPUESTA OBSERVACIÓN 3.

En primer lugar, el criterio relacionado con la acreditación de hasta veinticuatro (24) conductores corresponde a un factor de evaluación adicional de calidad, y no a un requisito habilitante, en consecuencia, no constituye condición mínima de participación y su finalidad es permitir a la Entidad valorar mayor capacidad operativa instalada, experiencia territorial y disponibilidad inmediata del personal, aspectos directamente relacionados con la correcta ejecución del contrato, considerando que el proceso contempla la disponibilidad simultánea de múltiples vehículos para atender requerimientos institucionales en zonas urbanas y rurales del Departamento.

Ahora bien, de acuerdo con los estudios previos del proceso, la Entidad requiere una flota significativa, con disponibilidad permanente, por lo tanto, los rangos establecidos guardan correspondencia con el número de vehículos solicitados.

OBSERVACIÓN 4.

Improcedencia jurídica de la prohibición absoluta de convenios de colaboración empresarial y cartas de intención para acreditar capacidad operativa en el servicio de transporte especial

Solicitud

Se solicita a la Entidad:

Reconsiderar la prohibición absoluta de convenios de colaboración empresarial, por ser figuras permitidas en el régimen especial de transporte terrestre automotor especial.

Permitir la acreditación de capacidad operativa mediante:

- Vehículos propios.
 - Vehículos vinculados conforme al Decreto 1079 de 2015.
 - Convenios de colaboración empresarial válidamente suscritos.
 - Cartas de intención con contenido obligacional claro y verificable.
 - Ajustar el pliego para que la verificación se enfoque en la disponibilidad jurídica y operativa real, no en el modelo empresarial adoptado.
 - Garantizar que la estructuración del proceso respete los principios de pluralidad, transparencia, economía y selección objetiva.
 - Revisar integralmente la estructuración del proceso a la luz del principio de pluralidad de oferentes.
-
- Restablecer condiciones que permitan participación en igualdad de condiciones de todos los modelos empresariales legalmente autorizados en el régimen de transporte especial.
 - Ajustar el pliego garantizando que ningún requisito, individual o acumulativamente considerado, genere favorecimiento estructural.

RESPUESTA OBSERVACIÓN 4.

Frente a la observación presentada, la Entidad se permite manifestar que no se acoge la solicitud de permitir convenios de colaboración empresarial, cartas de intención o compromisos condicionados como mecanismo para acreditar la capacidad operativa en la etapa precontractual.

Lo anterior, en consideración a que, si bien el régimen del transporte terrestre automotor especial permite la vinculación de vehículos mediante diferentes figuras jurídicas, lo cual, de hecho se permite para la ejecución del presente procedimiento contractual, la Entidad tiene la facultad de estructurar el proceso de selección con base en criterios de idoneidad, verificación y mitigación de riesgos, conforme a los principios de planeación, selección objetiva y responsabilidad. En este sentido, la exigencia definida no desconoce la normatividad, sino que responde a una necesidad específica del proceso contractual.

En efecto, el objeto del contrato implica la prestación continua, inmediata y eficiente del servicio de transporte especial en cumplimiento de funciones misionales de carácter ambiental, lo cual exige que, desde la presentación de la oferta, exista disponibilidad real, verificable y no condicionada del parque automotor, así como control efectivo sobre los vehículos ofrecidos, situación que no garantiza la capacidad operativa para prestar el servicio y responder con oportunidad y calidad en la prestación del servicio a través de los convenios de colaboración; previos a un proceso licitatorio.

En ese contexto, la Entidad determinó que las figuras basadas en disponibilidades futuras o sujetas a condición, como convenios de colaboración o cartas de intención, no garantizan de manera suficiente la ejecución oportuna del contrato ni la seguridad jurídica sobre los recursos ofertados.

Así mismo, la decisión adoptada se fundamenta en la necesidad de evitar riesgos asociados a la eventual indisponibilidad de los vehículos, modificaciones unilaterales de acuerdos con terceros o incumplimientos derivados de relaciones no consolidadas jurídicamente al momento de la adjudicación, aspectos que podrían afectar la continuidad del servicio y el cumplimiento de los fines estatales.

En ese sentido, la Entidad ha definido que la acreditación de la capacidad operativa debe realizarse mediante mecanismos formales, vigentes y plenamente exigibles desde la presentación de la oferta.

Finalmente, es necesario e importante indicar respecto con la observación planteada, que el espacio de observaciones dentro del proceso de selección tiene precisamente como finalidad permitir a los interesados formular comentarios, cuestionamientos y propuestas frente a los documentos del proceso, los cuales son analizados en la etapa correspondiente para determinar su pertinencia técnica y jurídica. En este sentido, las modificaciones introducidas al pliego obedecen al ejercicio de planeación y a la valoración integral de las observaciones recibidas, así como a la necesidad de garantizar condiciones claras, objetivas y verificables para la adecuada ejecución del contrato. El hecho de que algunos

interesados no compartan dichas definiciones no implica, por sí mismo, la configuración de una restricción indebida de la pluralidad de oferentes, máxime cuando el proceso ha contado con los espacios de participación previstos para su discusión y ajuste.

Adicionalmente, debe precisarse que el ordenamiento jurídico colombiano prevé expresamente la etapa de observaciones como mecanismo de participación y control dentro de los procesos de selección. El artículo 2.2.1.1.2.1.4 del Decreto 1082 de 2015 establece que los interesados podrán formular observaciones a los documentos del proceso dentro del término señalado en el cronograma, y que la entidad debe analizarlas y pronunciarse de manera motivada. Así mismo, los artículos 24 y 30 de la Ley 80 de 1993 consagran los principios de transparencia y publicidad, garantizando que las actuaciones precontractuales sean conocidas y controvertidas por los interesados. En ese contexto, las modificaciones introducidas al pliego se enmarcan en el ejercicio legítimo de la función administrativa, luego del análisis de las observaciones recibidas, sin que ello implique, por sí mismo, afectación a la pluralidad de oferentes.

Frente a la afirmación planteada, la Entidad se permite manifestar que no es cierto que la estructuración del proceso favorezca de manera objetiva a un operador recurrente, ya que históricamente se ha garantizado la pluralidad de oferentes en los procedimientos contractuales adelantados, evidenciándose la participación de múltiples oferentes, como son Unión Temporal Tranas, Zidcar SAS, Unión Temporal Sentran Carder 2025 (conformado por Transportes Especiales Uno A S.A.S. y TRANSPORTES ESPECIALES SENDEROS SAS) lo cual demuestra la existencia de competencia real y efectiva en el mercado. Así mismo, la adjudicación no depende de la identidad del proponente ni de su condición de contratista anterior, sino del cumplimiento integral de los requisitos habilitantes y de la obtención del mayor puntaje conforme a las reglas previamente establecidas en el pliego de condiciones.

En consecuencia, la selección del adjudicatario se realiza bajo criterios objetivos, verificables y previamente conocidos por todos los interesados, garantizando igualdad de condiciones y transparencia en el proceso, sin que exista certeza previa sobre el eventual vencedor, pues resultará adjudicatario quien cumpla las condiciones exigidas y presente la mejor oferta conforme a los parámetros definidos.

OBSERVACIÓN 5.

Inconsistencia técnica y afectación del principio de igualdad frente al modelo mínimo exigido para los ítems 1, 2 y 3

Solicitud

Con fundamento en los principios de:

Igualdad.
Transparencia.
Selección objetiva.
Planeación.
Pluralidad de oferentes.

Se solicita a la Entidad:

- Unificar el modelo mínimo exigido para la totalidad de la flota principal correspondiente a los ítems 1, 2 y 3 como modelo 2017 o superior.
- Establecer un estándar técnico uniforme y actualizado para todos los vehículos que integran la operación principal.
- Justificar técnicamente, en caso contrario, las razones objetivas que sustenten la diferenciación entre vehículos con funciones operativas similares.
- Garantizar que la estructuración del modelo mínimo no genere efectos de favorecimiento estructural ni reducción indirecta de la competencia.

RESPUESTA OBSERVACIÓN 5.

En atención a la observación presentada, la Entidad se permite precisar que, en la etapa de proyecto de pliego, el propio observante indicó expresamente que la modificación propuesta consistía en “*eleva el modelo mínimo exigido, especialmente en los ítems de mayor volumen*”; por lo que, bajo ese entendido, la Entidad analizó la observación a la luz del estudio de mercado y de la estructura del proceso, concluyendo que el ítem de mayor volumen dentro de la flota principal corresponde a las camionetas doble cabina con platón, las cuales representan la mayor participación porcentual dentro del total de los vehículos requeridos.

En consecuencia, y en aras de garantizar la pluralidad de oferentes, la Entidad acogió parcialmente la observación, actualizando el modelo mínimo exigido para dicho ítem de mayor volumen, sin embargo, no ocurre lo mismo frente a las camionetas tipo estacas, que corresponden únicamente a 2 de los 24 vehículos requeridos y cuya oferta en el mercado de transporte especial es considerablemente menor, pues, en este segmento específico, elevar el modelo mínimo podría generar una reducción real de la competencia, afectando la pluralidad de oferentes, lo cual resultaría contrario a los principios de libre competencia y selección objetiva.

En este sentido, si bien los vehículos requeridos hacen parte de la operación general del contrato, no todos cumplen idénticas condiciones técnicas ni operativas, por lo que la Entidad no está obligada a establecer un estándar uniforme de modelo para la totalidad de la flota, siempre que exista una justificación razonable, como ocurre en el presente caso, sin que ello implique que los demás vehículos, con modelo mínimo 2016, resulten inadecuados para la prestación del servicio. Por el contrario, la Entidad determinó que dichos vehículos continúan siendo funcionales, seguros y aptos para cumplir con las exigencias del contrato.

Así las cosas, la decisión adoptada no constituye una inconsistencia técnica ni una vulneración del principio de igualdad, sino una aplicación razonada del principio de planeación, en la medida en que las exigencias técnicas pueden diferenciarse cuando existen condiciones objetivas de mercado distintas y así lo observen los interesados en los procedimientos contractuales.

Ahora bien, en aras de acoger las observaciones frente al año modelo propuesto por el observante, conforme a la justificación de calidad y teniendo en cuenta que los requisitos habilitantes seguirán incólumes, se procederá a incentivar la actualización de la flota en los

requisitos susceptibles de calificación.

Por lo anterior, la Entidad mantiene la decisión adoptada, reiterando que la modificación realizada respondió exactamente al alcance planteado en la observación inicial y se adoptó con el propósito de equilibrar actualización técnica y garantía de pluralidad de oferentes dentro del proceso de selección.

OBSERVACIÓN 6.

Revisión del requisito de cilindraje mínimo 2300 cc para los ítems 1 y 3 – Actualización técnica conforme a tecnologías turbo modernas

Solicitud

Se solicita que la Entidad:

Permita para los ítems 1 y 3 vehículos con:

Cilindraje mínimo de 1998 cc, siempre que cuenten con tecnología turboalimentada.

De esta manera:

Se garantiza la capacidad operativa.

Se promueve eficiencia energética.

Se amplía la pluralidad de oferentes.

Se actualiza el estándar técnico conforme a la realidad del mercado automotor.

Se solicita modificar el requisito de cilindraje mínimo 2300 cc para los ítems 1 y 3, permitiendo vehículos desde 1998 cc con tecnología turbo.

RESPUESTA OBSERVACIÓN 6.

En consideración a que el requisito de cilindraje mínimo de 2300 cc para los ítems 1 y 3 fue definido en la etapa de planeación con base en criterios técnicos orientados a garantizar la capacidad operativa de los vehículos en condiciones reales de ejecución del contrato, particularmente en actividades que implican desplazamientos en zonas rurales, terrenos de difícil acceso, transporte de carga y operación continua.

En este sentido, si bien la Entidad reconoce los avances tecnológicos asociados a motores turboalimentados y su eficiencia en términos de potencia y torque, se determinó adoptar un criterio objetivo como el cilindraje mínimo, el cual permite establecer un estándar claro, verificable y homogéneo para todos los oferentes, sin depender de variables técnicas adicionales que pueden presentar diferencias en su medición o acreditación.

Así mismo, el cilindraje definido se considera adecuado y proporcional frente a las exigencias del servicio, en la medida en que asegura un nivel mínimo de desempeño mecánico requerido para la operación, sin impedir la participación de un número significativo de oferentes en el mercado.

De igual forma, la Entidad, en ejercicio de su facultad de estructuración del proceso, puede definir especificaciones técnicas que garanticen la idoneidad de los bienes requeridos, siempre que estas resulten razonables.

OBSERVACIÓN 7.

Sobre el criterio de puntaje por equidad de género – Participación de mujeres conductoras

Solicitud

Se solicita respetuosamente a la Entidad:

Evaluar la posibilidad de eliminar el criterio de equidad de género como factor de ponderación dentro del proceso; o, en su defecto,

Ajustar el requisito para que el puntaje máximo se obtenga con un porcentaje razonable y proporcional, por ejemplo, con al menos el diez por ciento (10%) de mujeres conductoras dentro de la flota acreditada.

RESPUESTA OBSERVACIÓN 7.

En consideración a que el criterio de puntaje por equidad de género fue incorporado como un factor de evaluación orientado a promover la inclusión y la participación de mujeres en el sector del transporte, en concordancia con políticas públicas de igualdad y enfoque diferencial, sin que ello constituya un requisito habilitante ni una condición obligatoria para participar en el proceso.

En este sentido, la Entidad no desconoce la realidad del mercado laboral del sector; sin embargo, considera válido incentivar progresivamente la participación femenina mediante mecanismos de ponderación que reconozcan buenas prácticas en materia de inclusión, sin afectar la posibilidad de presentación de ofertas por parte de los interesados.

Así mismo, el criterio establecido no incide en la habilitación de los proponentes ni limita la participación, en tanto su aplicación se circunscribe a la asignación de puntaje, permitiendo que los oferentes estructuren sus propuestas conforme a sus capacidades organizacionales.

De igual forma, la Entidad estima que el porcentaje definido resulta razonable dentro del propósito de promover condiciones de equidad, sin que se evidencie una carga desproporcionada que impida la concurrencia de oferentes.

En consecuencia, no se considera procedente eliminar el criterio ni ajustar el porcentaje propuesto, por lo cual se mantienen las condiciones establecidas en el pliego de condiciones definitivo.

OBSERVACIÓN 8.

Se solicita a la entidad tener en cuenta que su respuesta a la observación 3 del documento resolución de apertura, pág 29, es evasiva y no es de fondo, pues se limita a conclusiones (“no hay irregularidades”, “hay elementos suficientes”) sin acreditar la trazabilidad mínima del estudio de mercado; además, desnaturaliza el estudio al tratarlo como “simple referencia”, cuando por mandato de planeación condiciona (o debe condicionar) presupuesto, condiciones y reglas económicas del proceso

Solicitud: Por lo anterior, comedidamente se solicita _

Dado que la CARDER **no respondió de fondo** y no aportó evidencia verificable, se solicita:

1. **Respuesta de fondo con trazabilidad completa**, no conclusiones generales. Publicar/adjuntar y referenciar expresamente (con ubicación en SECOP II) los soportes del estudio de mercado, como mínimo:
 - listado de proveedores consultados (razón social/NIT),
 - medios de invitación (SECOP II solicitud de información / correos / oficios),
 - fechas de envío, fecha límite, fechas de respuesta,
 - respuestas completas (sin “resúmenes” selectivos),
 - formato/condiciones técnicas remitidas y vigencia,
 - criterio objetivo para seleccionar consultados y justificar exclusiones.

2. **Acreditar que el estudio fue público y abierto**, indicando si se usó SECOP II para solicitud masiva por UNSPSC o qué mecanismo equivalente se aplicó para evitar consulta cerrada/direccionada, conforme al estándar de estudios abiertos.
3. **Explicar la coherencia** entre el mercado consultado y las condiciones del proceso:
 - Si el pliego exige condiciones específicas, el estudio debe mostrar que consultó mercado capaz de cumplirlas.
 - Si no lo consultó, entonces la Entidad debe escoger: o ajusta el pliego por ser barrera, o rehace el estudio de mercado porque el presupuesto no representa el mercado real del proceso.
4. **ISO 14001 – coherencia mínima**: certificar si los consultados del estudio de mercado cuentan o no con ISO 14001 y publicar soportes, dado que se usa como criterio de desempate; de lo contrario, el uso de ese criterio luce diseñado al parecer para beneficiar al adjudicatario recurrente y no para mejorar el servicio.
5. **Rehacer el estudio de mercado**, si la Entidad no puede demostrar apertura, trazabilidad e inclusión. Un estudio sin evidencia pública y verificable no cumple la función de planeación y deja el proceso expuesto por estructuración deficiente.

RESPUESTA OBSERVACIÓN 8 .

Frente a la observación presentada, la Entidad se permite manifestar que, en atención a lo solicitado respecto de la publicación de los soportes del estudio de mercado, procederá a publicar los documentos correspondientes a dicha etapa de planeación, dentro de los cuales se incluyen las cotizaciones que se emplearon como insumos utilizados para la estructuración del análisis realizado. Los documentos del proceso contienen la información necesaria para comprender la estructuración del presupuesto y las condiciones económicas, y que la planeación contractual no se reduce a la incorporación de un listado exhaustivo de comunicaciones o respuestas, sino a la existencia de un análisis que permita fijar condiciones razonables y sostenibles para la contratación, adicionalmente, las entidades consultadas para estructurar el análisis están plasmadas en el Estudio previo; en todo caso, la Entidad reitera que el estudio de mercado cumple su finalidad como instrumento de apoyo para la definición del presupuesto oficial y de las condiciones del proceso, sin que ello implique que cada requisito del pliego deba replicarse como condición exigida en la totalidad de los insumos consultados.

Por otra parte, la Entidad precisa que la respuesta brindada en el acto de apertura sí corresponde a una respuesta de fondo, en la medida en que se pronuncia sobre la legalidad y suficiencia del estudio de mercado dentro de la etapa de planeación, así como sobre la razonabilidad del presupuesto oficial y de las condiciones económicas del proceso, ehecho de que no exista un método único para realizar el análisis del sector no significa ausencia de sustento, sino que la Entidad aplicó un ejercicio metodológico válido y suficiente para estructurar el proceso conforme a las necesidades identificadas.

Respecto de la afirmación según la cual la Entidad “desnaturaliza” el estudio de mercado al tratarlo como referencia, se aclara que el estudio de mercado es, precisamente, un insumo de planeación que orienta la estructuración del proceso; ello no significa que sea “decorativo” ni que el proceso se fije de manera arbitraria, sino que la Entidad integra el estudio de mercado con los demás componentes de planeación (necesidad, análisis técnico, riesgos, estructura operativa y disponibilidad presupuestal) para definir el presupuesto oficial y las reglas económicas.

En relación con la solicitud de acreditar que el estudio fue “público y abierto” bajo la metodología propuesta por el observante, la Entidad precisa que la normativa aplicable no impone un único mecanismo obligatorio para el levantamiento de información del mercado, ni condiciona la validez del estudio a la utilización de un formato específico de consulta masiva. Por tanto, no resulta procedente exigir la adopción de un procedimiento particular como requisito de validez del análisis realizado.

Sobre el señalamiento de incoherencia entre el mercado consultado y las condiciones del proceso, la Entidad manifiesta que las especificaciones técnicas y operativas del pliego responden a la necesidad institucional y al análisis técnico de la operación requerida, y que el presupuesto oficial se estructuró considerando condiciones generales del mercado para

el objeto contractual, sin que sea exigible que cada potencial consultado cumpla de manera idéntica con la totalidad de condiciones del pliego para que su información resulte útil como insumo de referencia.

Adicionalmente, se precisa que durante la etapa de observaciones ningún otro interesado formuló cuestionamientos en el mismo sentido respecto del estudio de mercado, su trazabilidad o la estructuración económica del proceso, lo cual evidencia que no se trata de una problemática generalizada ni de una inconsistencia advertida de manera concurrente por los posibles oferentes, sino de una apreciación particular del observante que no desvirtúa la validez ni la suficiencia del análisis realizado por la Entidad.

En lo atinente al criterio de desempate ISO 14001, esta norma ISO 14001 está diseñada para establecer un marco sistemático que facilite la protección del medio ambiente / la adaptación a condiciones ambientales cambiantes, en consonancia con las necesidades socioeconómicas. Si bien resulta un instrumento valioso para la gestión ambiental, acoge su observación de eliminar el criterio de desempate señalado en el numeral 12 del punto 8.2. del pliego de condiciones definitivo.

Finalmente, la Entidad se permite indicar que las afirmaciones según las cuales se configura un patrón estructural que reduce la competencia y favorece a un operador recurrente, así como la aseveración de que no se ha evidenciado una competencia plural efectiva en los últimos años, corresponde a una apreciación subjetiva del observante, que no se encuentra soportada en elementos objetivos que desvirtúen la legalidad y estructuración del proceso de selección.

En efecto, no es cierto que las condiciones del proceso generan un patrón estructural de restricción a la competencia. Por el contrario, en los procesos adelantados por la Entidad se ha evidenciado la participación de diferentes oferentes, lo cual demuestra la existencia de concurrencia en el mercado. El hecho de que en determinados procesos el contrato haya sido adjudicado a un mismo operador no implica, por sí mismo, ausencia de pluralidad ni favorecimiento indebido, sino que responde a la aplicación de criterios objetivos de evaluación, en los cuales resulta adjudicatario quien cumple integralmente los requisitos exigidos y presenta la mejor oferta conforme a las reglas previamente establecidas.

Así mismo, no resulta jurídicamente procedente derivar conclusiones sobre supuestas restricciones a la competencia a partir de percepciones o generalizaciones sobre resultados históricos, sin acreditar de manera concreta la existencia de barreras reales de acceso al proceso.

De otra parte, se precisa que, en el marco del análisis del sector realizado en la etapa de planeación, la Entidad identificó y revisó otros procesos contractuales adelantados por diferentes entidades públicas; empero, ello no implica que éstos puedan ser equiparados al presente proceso; en efecto, particularmente frente a procesos como el adelantado por el Área Metropolitana Centro Occidente – AMCO, para la vigencia 2025, se evidencia que corresponden a entidades con una naturaleza, cobertura territorial **urbana** y necesidades operativas distintas, lo cual incide directamente en la definición de los requisitos técnicos, condiciones del servicio y nivel de exigencia.

En este sentido, mientras el proceso de la CARDER responde a una operación de carácter misional ambiental, con cobertura departamental, intervención en zonas rurales, inclusive zonas de difícil acceso, atención de contingencias, entre ellas, de atención de riesgos de desastres y disponibilidad permanente del servicio, otros procesos se enmarcan en dinámicas principalmente urbanas o de apoyo logístico, con menores niveles de complejidad operativa. Por tanto, no resulta jurídicamente procedente trasladar o comparar

sus condiciones, en tanto cada entidad estructura sus procesos conforme a sus necesidades específicas y al análisis técnico correspondiente.

En consecuencia, no se configura una restricción indebida de la competencia ni un favorecimiento estructural, sino el desarrollo de un proceso que garantiza la pluralidad de oferentes, la transparencia y la selección objetiva, de conformidad con las necesidades que debe suplir la Entidad.

OBSERVACIÓN 9.

Se solicita a la entidad tener en cuenta que los criterios de desempate están taxativamente definidos por la ley (Ley 2069 de 2020, art. 35) y que incluir ISO 14001 como criterio de desempate es ilegal, restrictivo y, en la práctica, favorece a un proponente
Observación (hecho y texto observado)

Solicitud: Por lo anterior, comedidamente se solicita...

- 1) Eliminar el criterio por no ajustarse al régimen legal de desempates (Ley 2069 de 2020, art. 35) y por constituir una herramienta restrictiva que, en la práctica,
- 2. **Ajustar** el capítulo de desempates para que quede estrictamente limitado a los criterios previstos en lo ordenado por la ley y no por el parecer de la entidad, tal como la propia CARDER afirma en el Pliego.

RESPUESTA OBSERVACIÓN 9.

En lo atinente al criterio de desempate ISO 14001, esta norma ISO 14001 está diseñada para establecer un marco sistemático que facilite la protección del medio ambiente / la adaptación a condiciones ambientales cambiantes, en consonancia con las necesidades socioeconómicas. Si bien resulta un instrumento valioso para la gestión ambiental, acoge su observación de eliminar el criterio de desempate señalado en el numeral 12 del punto 8.2. del pliego de condiciones definitivo.

B. Transportes Especiales Del Otun SAS. publicado en la plataforma SECOP II el día 3/03/2026 9:56:40 AM

Detalles de mensaje	
Referencia interna:	CARDER L.F. DEL OTO DE TRANSPORTE (Prestaciones de apoyo)
Descripción del proceso:	LICITACIÓN PÚBLICA PARA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE DE PASAJEROS Y DE CARGA
De:	Transportes Especiales Del Otun SAS
Usuario:	(RERO ALEJANDRO RODRIGUEZ RICO)
Fecha:	54 minutos de tiempo transcurrido (10:00:00 a 10:01:00) 03/03/2026, 9:56:40 AM
Referencia del mensaje:	CO1 MSG 810404
Tipo de mensaje:	General
Asunto:	observaciones entropremesas al pliego definitivo

OBSERVACIÓN 1.

1. SOBRE LA COHERENCIA ENTRE CONDICIONES TÉCNICAS Y FACTORES DE PONDERACIÓN (LICENCIA DE CONDUCCIÓN)

Del análisis comparado entre el numeral de condiciones técnicas del personal y el factor de evaluación relativo a la experiencia de los conductores, se evidencia una inconsistencia normativa que debe ser corregida para garantizar la selección objetiva.

En las condiciones técnicas del personal se establece como requisito habilitante la licencia de conducción categoría C1. No obstante, dentro del criterio de ponderación correspondiente a experiencia de conductores y experiencia territorial, se exige licencia categoría C2, generando una exigencia superior que no está justificada frente al objeto contractual.

Es importante señalar que los vehículos correspondientes a los ítems 1, 2 y 3 —camioneta doble cabina con platón y camioneta de estacas— no requieren legalmente licencia C2, siendo suficiente la categoría C1 conforme a la normativa vigente sobre tránsito y transporte.

La introducción de una categoría superior en el factor de ponderación:

Desnaturaliza la coherencia interna del proceso.
Impone una condición más gravosa que la establecida como requisito habilitante.
Genera una restricción indirecta de participación.
No aporta valor técnico adicional frente al objeto contractual.

La experiencia evaluada debe corresponder a la categoría mínima exigida para la conducción efectiva de los vehículos objeto del contrato.

Por lo anterior, se solicita ajustar el pliego en el sentido de que tanto la experiencia general como la experiencia territorial de los conductores se acrediten con licencia mínima C1, en concordancia con las condiciones técnicas previamente establecidas.

RESPUESTA OBSERVACIÓN 1.

Respecto al criterio de calificación “**EXPERIENCIA CONDUCTORES**”, es preciso advertir que, no se configura contradicción normativa interna en el pliego de condiciones, considerando que la exigencia de licencia categoría C1 fue establecida como requisito habilitante mínimo, en coherencia con la naturaleza jurídica y técnica de los vehículos base del proceso contractual, garantizando así la pluralidad de oferentes y el cumplimiento del principio de libre concurrencia; Por su parte, la exigencia de licencia C2 no fue prevista como requisito habilitante excluyente, sino como un criterio de ponderación adicional, orientado a valorar un mayor nivel de idoneidad técnica y experiencia operativa del conductor, en atención a las condiciones particulares de ejecución del contrato, lo que constituye jurídicamente viable que la Entidad establezca factores de calidad adicionales al mínimo habilitante, siempre que estos resulten razonables, objetivos y proporcionales a las necesidades del servicio.

En este sentido, la licencia C2 no se exige por una estricta obligación normativa derivada del tipo de vehículo, sino como un indicador objetivo de mayor experiencia en conducción de vehículos de servicio público de mayor exigencia técnica, lo cual resulta coherente con el principio de selección objetiva y con la necesidad de mitigar riesgos operacionales, por lo que, sí constituye un indicador razonable de experiencia en conducción bajo condiciones operativas más exigentes, lo cual guarda relación indirecta pero válida con la capacidad de desempeñarse en el territorio donde se ejecutará el contrato.

No obstante lo anterior, la Entidad en aplicación del principio de razonabilidad y con el fin de evitar interpretaciones restrictivas, y encontrándose la Entidad en el término oportuno para ello, procederá a modificar el literal B. del numeral 5.1.2. de los estudios previos ajustados, ya que se requiere garantizar que mínimo el conductor de la buseta y su respectivo relevo, cumplan con las condiciones técnicas para la prestación del servicio, así mismo, se acogerá parcialmente la observación respecto al ítem “**EXPERIENCIA TERRITORIAL DE LOS CONDUCTORES**”, por lo cual, se procederá a modificar el numeral 8.1.2. del pliego de condiciones definitivo.

De esta manera, se mantiene la coherencia interna del pliego, se garantiza la pluralidad de oferentes y se conserva un criterio técnico que permite valorar una mayor idoneidad del personal ofrecido.

Finalmente, vale la pena aclarar que, ofertar para acreditar factores de ponderación no constituye una exigencia habilitante ni una condición obligatoria para participar en el

proceso, sino un criterio de calidad adicional, orientado a valorar condiciones superiores de experiencia y capacidad operativa del personal ofertado.

En este sentido, la Entidad, en ejercicio de su facultad de estructuración del proceso de selección, puede válidamente establecer factores de evaluación que permitan diferenciar las ofertas en función de mayores niveles de idoneidad, siempre que estos no se constituyan en barreras de acceso, lo cual no ocurre en el presente caso.

OBSERVACIÓN 2.

2. SOBRE LA EXPERIENCIA LABORAL DE LOS CONDUCTORES Y SU ACREDITACION

El pliego exige para la acreditación de experiencia:

"Certificado laboral donde conste que cuenta con experiencia en la Empresa de Transporte Especial mínimo de un (1) año como Conductor."

Es necesario precisar si dicha exigencia implica que el conductor deba acreditar un año de experiencia exclusivamente en la empresa oferente.

De ser así, dicha condición resultaría:

Restictiva.
Desproporcionada.
Contraria a la libre concurrencia.

Discriminatoria frente a conductores con amplia trayectoria laboral en distintas empresas.

No existe disposición normativa que obligue a que la experiencia laboral deba consolidarse en una sola empresa para ser válida. La experiencia profesional forma parte del historial laboral del trabajador y puede ser acreditada mediante la sumatoria de periodos trabajados en distintas compañías.

Exigir que el año de experiencia se haya desarrollado en la empresa oferente:

Limita la posibilidad de vinculación de nuevo talento.
Impide la rotación laboral legítima.

Genera una barrera artificial de entrada.
No guarda relación directa con la idoneidad técnica del conductor.

Por tanto, se solicita que la experiencia mínima de un (1) año como conductor pueda acreditarse mediante la sumatoria de **certificados** laborales expedidos por diferentes empresas de transporte especial.

RESPUESTA OBSERVACIÓN 2.

Frente a la observación presentada, la Entidad se permite aclarar que la exigencia de experiencia mínima de un (1) año no corresponde a la permanencia del conductor en la empresa oferente, sino a la experiencia general del conductor en actividades relacionadas con la conducción de vehículos de transporte especial en una Empresa de Transporte Especial debidamente habilitada ante el Ministerio de Transporte, la cual podrá ser acreditada mediante la sumatoria de certificaciones laborales expedidas por uno o varios empleadores cuya sumatoria permita verificar el tiempo mínimo exigido y adicionalmente, se precisa que frente a las obligaciones en seguridad social debe garantizarse que esté al día o vinculado en los últimos tres meses con la empresa oferente.

En este sentido, el requisito no está orientado únicamente a verificar la experiencia individual del conductor, sino a asegurar que el personal propuesto cuente con un nivel de integración, conocimiento de los protocolos operativos, procedimientos internos y condiciones propias del servicio que serán implementadas por el oferente durante la ejecución del contrato.

No obstante lo anterior, la Entidad en aplicación del principio de razonabilidad y con el fin de evitar interpretaciones restrictivas, y encontrándose la Entidad en el término oportuno para ello, procederá a modificar el numeral 8.1.2. del pliego de condiciones definitivo.

OBSERVACIÓN 3.

3. SOBRE EL CILINDRAJE MÍNIMO EXIGIDO (2300 CC)

Se exige cilindraje mínimo de 2300 cc para determinados vehículos.

Sin embargo, los avances tecnológicos actuales permiten que vehículos con motores de menor cilindraje y tecnología turbo desarrollen:

Igual o mayor torque.

Igual o mayor potencia.

Mejor eficiencia en consumo.

Menores emisiones contaminantes.

En la actualidad, motores de 1998 cc con tecnología turbo pueden superar el desempeño de motores atmosféricos de 2300 cc.

Se solicita ajustar el requisito a:

Cilindraje mínimo 1998 cc con tecnología turbo.

RESPUESTA OBSERVACIÓN 3.

En consideración a que el requisito de cilindraje mínimo de 2300 cc para los ítems 1 y 3 fue definido en la etapa de planeación con base en criterios técnicos orientados a garantizar la capacidad operativa de los vehículos en condiciones reales de ejecución del contrato, particularmente en actividades que implican desplazamientos en zonas rurales, terrenos de difícil acceso, transporte de carga y operación continua.

En este sentido, si bien la Entidad reconoce los avances tecnológicos asociados a motores turboalimentados y su eficiencia en términos de potencia y torque, se determinó adoptar un criterio objetivo como el cilindraje mínimo, el cual permite establecer un estándar claro, verificable y homogéneo para todos los oferentes, sin depender de variables técnicas adicionales que pueden presentar diferencias en su medición o acreditación.

Así mismo, el cilindraje definido se considera adecuado y proporcional frente a las exigencias del servicio, en la medida en que asegura un nivel mínimo de desempeño mecánico requerido para la operación, sin impedir la participación de un número significativo de oferentes en el mercado.

De igual forma, la Entidad, en ejercicio de su facultad de estructuración del proceso, puede definir especificaciones técnicas que garanticen la idoneidad de los bienes requeridos, siempre que estas resulten razonables.

OBSERVACIÓN 4.

4. SOBRE LA PROHIBICIÓN DE CONVENIOS DE COLABORACIÓN EMPRESARIAL

La decisión de no aceptar convenios de colaboración empresarial, cartas de intención o compromisos condicionados para acreditar requisitos habilitantes o factores de evaluación desconoce la realidad jurídica y operativa del régimen de transporte especial.

Conforme al marco normativo del transporte terrestre automotor especial, las empresas pueden acreditar capacidad operativa mediante:

Vehículos propios.

Vehículos vinculados.

Esquemas de colaboración empresarial debidamente formalizados.

La normativa sectorial permite la vinculación de vehículos mediante contratos legalmente celebrados y registrados ante la autoridad competente.

Excluir esta posibilidad:

Restringe la competencia.

Favorece estructuras empresariales cerradas.

Limita la participación de empresas legalmente habilitadas.

Reduce la pluralidad de oferentes.

Se solicita permitir la acreditación de capacidad operativa mediante vehículos propios y mediante convenios de colaboración empresarial legalmente constituidos.

RESPUESTA OBSERVACIÓN 4.

Frente a la observación presentada, la Entidad se permite manifestar que no se acoge la solicitud de permitir convenios de colaboración empresarial, cartas de intención o compromisos condicionados como mecanismo para acreditar la capacidad operativa en la etapa precontractual.

Lo anterior, en consideración a que, si bien el régimen del transporte terrestre automotor especial permite la vinculación de vehículos mediante diferentes figuras jurídicas, lo cual, de hecho se permite para la ejecución del presente procedimiento contractual, la Entidad tiene la facultad de estructurar el proceso de selección con base en criterios de idoneidad, verificación y mitigación de riesgos, conforme a los principios de planeación, selección objetiva y responsabilidad. En este sentido, la exigencia definida no desconoce la normatividad, sino que responde a una necesidad específica del proceso contractual.

En efecto, el objeto del contrato implica la prestación continua, inmediata y eficiente del servicio de transporte especial en cumplimiento de funciones misionales de carácter ambiental, lo cual exige que, desde la presentación de la oferta, exista disponibilidad real, verificable y no condicionada del parque automotor, así como control efectivo sobre los vehículos ofrecidos, situación que no garantiza la capacidad operativa para prestar el servicio y responder con oportunidad y calidad en la prestación del servicio a través de los convenios de colaboración; previos a un proceso licitatorio.

En ese contexto, la Entidad determinó que las figuras basadas en disponibilidades futuras o sujetas a condición, como convenios de colaboración o cartas de intención, no garantizan de manera suficiente la ejecución oportuna del contrato ni la seguridad jurídica sobre los recursos ofertados.

Así mismo, la decisión adoptada se fundamenta en la necesidad de evitar riesgos asociados a la eventual indisponibilidad de los vehículos, modificaciones unilaterales de acuerdos con terceros o incumplimientos derivados de relaciones no consolidadas jurídicamente al momento de la adjudicación, aspectos que podrían afectar la continuidad del servicio y el cumplimiento de los fines estatales.

En ese sentido, la Entidad ha definido que la acreditación de la capacidad operativa debe realizarse mediante mecanismos formales, vigentes y plenamente exigibles desde la presentación de la oferta.

OBSERVACIÓN 5.

5. SOBRE EL MODELO MÍNIMO DE LOS VEHÍCULOS

La Entidad indicó que ajustaría parcialmente el modelo mínimo exigido para algunos vehículos, manteniendo otros sin modificación.

Esta decisión genera un tratamiento diferenciado que no cuenta con justificación técnica integral para la totalidad de la flota principal (ítems 1, 2 y 3).

El modelo del vehículo impacta:

- Seguridad vial.
- Eficiencia mecánica.
- Emisiones contaminantes.
- Costos operativos.
- Cumplimiento de estándares ambientales.

Mantener un modelo rezagado para ciertos tipos de vehículo genera una asimetría técnica injustificada.

Se solicita que el modelo mínimo exigido sea uniforme para toda la flota principal correspondiente a los ítems 1, 2 y 3.

RESPUESTA OBSERVACIÓN 5.

En atención a la observación presentada, la Entidad se permite precisar que, en la etapa de proyecto de pliego, el propio observante indicó expresamente que la modificación propuesta consistía en “*eleva el modelo mínimo exigido, especialmente en los ítems de mayor volumen*”; por lo que, bajo ese entendido, la Entidad analizó la observación a la luz

del estudio de mercado y de la estructura del proceso, concluyendo que el ítem de mayor volumen dentro de la flota principal corresponde a las camionetas doble cabina con platón, las cuales representan la mayor participación porcentual dentro del total de los vehículos requeridos.

En consecuencia, y en aras de garantizar la pluralidad de oferentes, la Entidad acogió parcialmente la observación, actualizando el modelo mínimo exigido para dicho ítem de mayor volumen, sin embargo, no ocurre lo mismo frente a las camionetas tipo estacas, que corresponden únicamente a 2 de los 24 vehículos requeridos y cuya oferta en el mercado de transporte especial es considerablemente menor, pues, en este segmento específico, elevar el modelo mínimo podría generar una reducción real de la competencia, afectando la pluralidad de oferentes, lo cual resultaría contrario a los principios de libre concurrencia y selección objetiva.

En este sentido, si bien los vehículos requeridos hacen parte de la operación general del contrato, no todos cumplen idénticas condiciones técnicas ni operativas, por lo que la Entidad no está obligada a establecer un estándar uniforme de modelo para la totalidad de la flota, siempre que exista una justificación razonable, como ocurre en el presente caso, sin que ello implique que los demás vehículos, con modelo mínimo 2016, resulten inadecuados para la prestación del servicio. Por el contrario, la Entidad determinó que dichos vehículos continúan siendo funcionales, seguros y aptos para cumplir con las exigencias del contrato.

Así las cosas, la decisión adoptada no constituye una inconsistencia técnica ni una vulneración del principio de igualdad, sino una aplicación razonada del principio de planeación, en la medida en que las exigencias técnicas pueden diferenciarse cuando existen condiciones objetivas de mercado distintas y así lo observen los interesados en los procedimientos contractuales.

Ahora bien, en aras de acoger las observaciones frente al año modelo propuesto por el observante, conforme a la justificación de calidad y teniendo en cuenta que los requisitos habilitantes seguirán incólumes, se procederá a incentivar la actualización de la flota en los requisitos susceptibles de calificación.

Por lo anterior, la Entidad mantiene la decisión adoptada, reiterando que la modificación realizada respondió exactamente al alcance planteado en la observación inicial y se adoptó con el propósito de equilibrar actualización técnica y garantía de pluralidad de oferentes dentro del proceso de selección.

C. **ZIDCAR SAS**, publicado en la plataforma SECOP II el día 3/03/2026 2:30:52 PM

Detalles de mensaje

Referencia interna:

CARDER LP 002-2026 TRANSPORTE (Presentación de oferta)

Descripción del proceso

LICITACIÓN PÚBLICA PARA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE ESPECIAL TERRESTRE DE PASAJEROS Y DE CARGA

De:

ZIDCAR SAS

Usuario:

juan carlos pardo hernandez

Fecha:

27 minutos de tiempo transcurrido (3/03/2026 2:30:52 PM(UTC-05:00)
Bogotá, Lima, Quito)

Referencia del mensaje

CO1.MSG.9106387

Tipo de mensaje:

General

Asunto:

observaciones pliego de condiciones

Texto de mensaje

OBSERVACIÓN 1.

Buen día,

Solicitamos amablemente a la entidad modificar el numeral 3.3. de los estudios previos, donde actualmente se establece “forma de pago a un plazo de 15 días hábiles”, por “forma de pago a un plazo de 3 días hábiles”, después de revisada y aprobada la factura; toda vez que esta modificación permitirá garantizar un flujo de caja adecuado.

Agradecemos de antemano la atención prestada a la presente solicitud y quedamos atentos a su respuesta.

RESPUESTA A OBSERVACIÓN 1.

Frente a la observación presentada, la Entidad se permite manifestar que no se acoge la solicitud de modificar el plazo de pago.

Lo anterior, en consideración a que las condiciones de pago establecidas en el proyecto de pliego de condiciones responden a la disponibilidad presupuestal, a los procedimientos internos de la Entidad y a las prácticas institucionales, sin que se evidencie una afectación al equilibrio económico del contrato.

En consecuencia, se mantienen las condiciones previstas en los documentos del proceso.

ADENDA # 1

En virtud de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.2.2.1. del Decreto 1082 de 2015, en armonía con los principios contenidos en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública y atendiendo las observaciones recibidas frente al Pliego de Condiciones Definitivo, contestadas mediante el presente documento se generan ajustes al Estudio Previo y al Pliego de Condiciones Definitivo, de acuerdo con el análisis de los documentos del procedimiento de selección realizado por la Entidad. Por lo tanto, se hace necesario expedir la presente adenda, en el siguiente sentido:

PRIMERO: Modificar el literal B. del numeral 5.1.2. de los estudios previos ajustados, el cual quedará así:

B. Condiciones técnicas del personal:

El oferente deberá tener a disposición de la ejecución contractual veinticuatro (24) conductores fijos, más tres (03) conductores de relevo, los cuales deberán contar con los siguientes requisitos:

- 1. Mayor de edad, la cual se acreditará con la copia de la cédula de ciudadanía.*
- 2. Licencia de conducción vigente y en la categoría correspondiente al servicio, de acuerdo con las regulaciones del Ministerio de Transporte sobre la materia, mínimo de categoría C1.*
- 3. Certificado de antecedentes judiciales, fiscales, disciplinarios y de medidas correctivas, en el que conste que no tiene asuntos pendientes.*
- 4. No tener multas pendientes por cancelar ante la autoridad del tránsito, lo cual se verificará con la consulta en página web de la autoridad de transporte, con el número de cédula de ciudadanía.*
- 5. Copia de la libreta militar para hombres menores de 50 años, según cada caso aplicable.*
- 6. No estar inscrito en el Registro de Deudores Alimentarios Morosos -*

REDAM, Ley 2097 de 2021, para lo cual debe aportar certificado (VIGENTE), el cual se puede realizar la descarga desde el siguiente link: <https://www.redam.gov.co/>

7. No presentarse en estado de embriaguez, ni bajo efectos de alucinógenos.
8. Utilizar los elementos de protección y bioseguridad durante la prestación del servicio y garantizar el cumplimiento de los protocolos de limpieza del vehículo.
9. Portar uniforme distintivo de la empresa contratista y carné que lo identifique ante las autoridades de tránsito y personas que lo exijan como responsable del vehículo que conduce.

El oferente deberá tener a disposición de la ejecución contractual mínimo dos (02) conductores para la prestación del servicio del ítem 5, los cuales deberán contar con los siguientes requisitos:

10. Mayor de edad, la cual se acreditará con la copia de la cédula de ciudadanía.
11. Licencia de conducción vigente y en la categoría correspondiente al servicio, de acuerdo con las regulaciones del Ministerio de Transporte sobre la materia, mínimo de categoría C2.
12. Certificado de antecedentes judiciales, fiscales, disciplinarios y de medidas correctivas, en el que conste que no tiene asuntos pendientes.
13. No tener multas pendientes por cancelar ante la autoridad del tránsito, lo cual se verificará con la consulta en página web de la autoridad de transporte, con el número de cédula de ciudadanía.
14. Copia de la libreta militar para hombres menores de 50 años, según cada caso aplicable.
15. No estar inscrito en el Registro de Deudores Alimentarios Morosos - REDAM, Ley 2097 de 2021, para lo cual debe aportar certificado (VIGENTE), el cual se puede realizar la descarga desde el siguiente link: <https://www.redam.gov.co/>
16. No presentarse en estado de embriaguez, ni bajo efectos de alucinógenos.
17. Utilizar los elementos de protección y bioseguridad durante la prestación del servicio y garantizar el cumplimiento de los protocolos de limpieza del vehículo.
18. Portar uniforme distintivo de la empresa contratista y carné que lo identifique ante las autoridades de tránsito y personas que lo exijan como responsable del vehículo que conduce.

SEGUNDO: Modificar el literal 8.1.2. del pliego de condiciones definitivo, el cual quedará así:

8.1.2 Factor de calidad

Este factor se evaluará conforme a las condiciones y requerimientos señalados a continuación:

REQUERIMIENTO	EVIDENCIA	PUNTAJE MÁXIMO
---------------	-----------	----------------

<u>MODELO DEL VEHÍCULO</u>	<p>Quien presente (10) o más Vehículos Modelo $\geq$2020, de los cuales como mínimo (8) de ellos deben ser de propiedad del oferente, acreditado mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tarjeta de Propiedad del vehículo. - Tarjeta de Operación. - Contrato de leasing (en caso que aplique). <p>Los otros dos (02) vehículos señalados en el ítem podrán acreditarse mediante contrato de leasing financiero suscrito por el proponente el cual debe encontrarse vigente, con tenencia a favor del oferente y tarjeta de operación vigente a nombre del oferente.</p>	10,5
<u>EXPERIENCIA CONDUCTORES</u>	<p>Acreditar con (7) o más conductores, de los ofertados en los requisitos habilitantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Licencia de tránsito de categoría C2 - Certificado Laboral donde conste que cuenta con experiencia en una Empresa de Transporte Especial debidamente habilitada ante el Ministerio de Transporte, mínimo de un (1) año como Conductor. - Seguridad social de los últimos tres meses, con la Empresa de Transporte Especial oferente. <p>Nota: Los conductores ofertados deben cumplir con las especificaciones técnicas solicitadas en el literal B. del numeral 5.1.2. de los estudios previos ajustados</p>	10
<u>EXPERIENCIA TERRITORIAL DE LOS CONDUCTORES</u>	<p>Con el fin de fortalecer la calidad del servicio en atención a las condiciones geográficas del Departamento —caracterizado por vías rurales de difícil acceso, zonas de topografía compleja y condiciones climáticas variables— la Entidad ajustará el criterio de ponderación para incorporar no solo la disponibilidad numérica de conductores, sino también su conocimiento acreditado de la región, derivado de su residencia y experiencia territorial</p> <p>Se otorgará puntaje adicional a los proponentes que acrediten que los conductores ofertados cuentan con arraigo y conocimiento del territorio departamental, considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Residencia en el Área Metropolitana Centro Occidente, lugar donde se encuentran ubicadas las sedes administrativas de la Entidad, requisito que se verificará mediante certificación de afiliación a Caja de Compensación Familiar donde conste el municipio de residencia del conductor. 	8

	<p>Deberá acreditar:</p> <ul style="list-style-type: none">- Licencia de tránsito de categoría C1- Certificado Laboral donde conste que cuenta con experiencia en una Empresa de Transporte Especial debidamente habilitada ante el Ministerio de Transporte, mínimo de un (1) año como Conductor.- Seguridad social de los últimos tres meses, con la Empresa de Transporte Especial oferente. <p>Nota: Los conductores ofertados deben cumplir con las especificaciones técnicas solicitadas en el literal B. del numeral 5.1.2. de los estudios previos ajustados</p> <p>PUNTAJE:</p> <ul style="list-style-type: none">· Acreditación de 24 conductores: 8 puntos.· Acreditación de entre 18 y 23 conductores: 6 puntos.· Acreditación de entre 12 y 17 conductores: 4 puntos.· Acreditación de entre 8 y 11 conductores: 2 puntos· Acreditación inferior a 8 conductores: No se asigna puntaje	
<p><u>PLUS</u></p>	<p>Documento suscrito por el representante legal del proponente, en el cual manifieste que en caso de resultar adjudicatario del procedimiento de selección, se compromete a prestar el servicio señalado a continuación sin cargo adicional para la Entidad de:</p> <ul style="list-style-type: none">- (2) viajes (ida y vuelta) en buseta dentro del Departamento de Risaralda como parte del Transporte Especial Terrestre de pasajeros mediante vehículo con capacidad mínimo de 23 pasajeros modelo 2018 en adelante, para lo cual se debe acreditar con (Tarjeta de Propiedad del vehículo y Tarjeta de Operación). Los vehículos y conductores acreditados deberán cumplir con los requerimientos legales vigentes al momento de prestar el servicio.- Transporte Especial Terrestre de (24) viajes para desplazamientos (dentro de la ciudad de Bogotá) para el Director General de la CARDER. Se acreditará con (Tarjeta de Propiedad del vehículo y Tarjeta de Operación) de por lo menos un vehículo modelo 2018 o superior con su respectivo conductor, el que se	<p>6</p>

	acreditará con (licencia de tránsito) que cumplan con los mismos requerimientos legales vigentes al prestar el servicio.”	
Total		34,5 PUNTOS

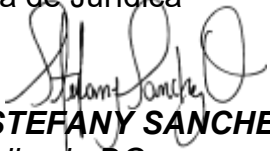
TERCERO: Suprimir el numeral 12 del punto 8.2. del pliego de condiciones definitivo.



JULIO CESAR GOMEZ SALAZAR
Director General



Vo. Bo. TATIANA MARGARITA MARTÍNEZ DÍAZ GRANADOS
Jefe Oficina Asesora de Jurídica



Revisión Técnica: **STEFANY SANCHEZ OVIEDO**
Profesional Especializado DG



Proyección jurídica: **ANA MARÍA ALONSO GARZÓN**
Abogada contratista OAJ CPS 003 de 2026