CEA.3.0-07
16-ECD-003
2585232616

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
POLICÍA NACIONAL
DEPARTAMENTO DE POLICIA VALLE
SERVICIO MEDICO ESPCO DEVAL

GASIS-SERME - 20.1

Cali, 02 de marzo de 2026

Señor Intendente Jefe
JHON JADER CAÑON
Jefe Grupo Contratos RASES NO.4
Avenida 10N No 16N -21
Santiago de Cali

ASUNTO: Respuesta observaciones al proceso PN RASES4 SA MC 005/2026

En cumplimiento a lo ordenado por la Regional de Aseguramiento en Salud No. 4, respetuosamente nos permitimos enviar a la señora Intendente, las respuestas emitidas por el estructurador del proceso, teniendo en cuenta las observaciones realizadas al proceso **PN RASES4 SA MC 005/2026. "PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PARA USUARIOS Y BENEFICIARIOS CON MOVILIDAD REDUCIDA Y EN CONDICIÓN DE DISCAPACIDAD, USUARIOS QUE ASISTEN A TRATAMIENTOS DE ENFERMEDADES CRÓNICAS Y/O USUARIOS CON ORDENAMIENTO POR FALLO JUDICIAL, DEL SUBSISTEMA DE SALUD DE LA POLICÍA NACIONAL ADSCRITOS A LA UNIDAD PRESTADORA DE SALUD VALLE DEL CAUCA".**

1. **OBSERVACIONES VIACOLTUR S.A.S**

OBSERVACION 1.

OBSERVACION 1

Se presenta observación al numeral **1.1.4. Capacidad Operativa,** en el cual se exige una flota mínima de automóviles o camionetas, incluyendo vehículos adaptados con rampa de acceso.

Al respecto, es preciso señalar que no todos los vehículos clasificados como automóvil o camioneta permiten técnicamente la instalación de rampas de acceso, debido a sus características estructurales, altura y diseño de fabricación. Este tipo de adecuación solo es viable en vehículos especialmente diseñados o modificados para transporte asistencial.

En consecuencia, la exigencia puede resultar técnicamente inaplicable para parte de la tipología vehicular solicitada, generando una condición restrictiva o de difícil cumplimiento. Por lo anterior, solicitamos se aclare que la exigencia de rampa de acceso aplique únicamente a los vehículos que por su configuración técnica permitan dicha adaptación.

Respuesta

En atención a la observación presentada, se considera procedente realizar una precisión al numeral 4.1.5 **Capacidad Operativa**, en el sentido de aclarar que la exigencia de rampa de acceso no se predica de la totalidad de los vehículos tipo automóvil o camioneta que conforman la flota mínima, sino exclusivamente de los dos (2) vehículos adaptados requeridos para la atención de usuarios con movilidad reducida, conforme a lo establecido desde el estudio de conveniencia y oportunidad.

La necesidad institucional de contar con vehículos adaptados se mantiene, toda vez que responde a criterios de accesibilidad, calidad del servicio y garantía de atención diferencial. En consecuencia, durante la visita técnica

2585232616

el Comité verificará que el proponente cuente con la flota mínima exigida (10 automóviles o camionetas y 2 vehículos adaptados con rampa), con antigüedad no superior a seis (6) años y con la documentación vigente correspondiente.

Por lo anterior, se acepta parcialmente la observación en el entendido de que se realizará la aclaración respectiva, manteniéndose los requisitos de capacidad operativa definidos en el estudio previo.

2. OBSERVACIONES ADONITRANS

OBSERVACION 1.

En atención a la publicación del Proyecto de Pliego de Condiciones del proceso de la referencia, y con el propósito de contribuir a la construcción de los pliegos definitivos bajo los principios de transparencia, economía, selección objetiva y equilibrio contractual, nos permitimos presentar las siguientes observaciones:

1. **Aclaración en la presentación de soportes**

Soportes de los servicios facturados los cuales deben tener COMPLETAMENTE DILIGENCIADO EL CERTIFICADO DE ATENCIÓN DEL USUARIO CON LA FIRMA DEL MISMO, uno por toda la atención que corresponda con el documento de identificación del usuario o en su defecto la del acudiente.

Resumen de la Historia Clínica y / o epicrisis, para procedimientos quirúrgicos y eventos de hospitalización con sus respectivos soportes.
Orden de prestación de los servicios expedida y autorizada por el Área de Grupo de Redes de Servicios, Referencia - RASES No. 4, debidamente firmada por el usuario o acudiente.

SOLICITUD

Solicitamos aclarar el punto anterior por cuanto al contratista no le compete presentar esta información ya que esta es de manejo y control del Contratante.

Respuesta: Se Aclara la observación teniendo en cuenta lo siguiente:

"Soportes de los servicios facturados los cuales deben tener COMPLETAMENTE DILIGENCIADO EL CERTIFICADO DE ATENCIÓN DEL USUARIO CON LA FIRMA DEL MISMO, uno por toda la atención que corresponda con el documento de identificación del usuario o en su defecto la del acudiente". Hace referencia a planilla de transporte el cual es un sustento para confirmar el servicio realizado.

Se realiza ajuste correspondiente eliminando la exigencia relacionada con *"Resumen de la Historia Clínica y / o epicrisis, para procedimientos quirúrgicos y eventos de hospitalización con sus respectivos soportes*", por cuanto dichos documentos corresponden a la prestación de servicios médicos o quirúrgicos y no al servicio de transporte objeto del presente proceso.

Y *"Orden de prestación de los servicios expedida y autorizada por el Área de Grupo de Redes de Servicios, Referencia - RASES No. 4, debidamente firmada por el usuario o acudiente",* hace referencia a la autorización que se suministra al oferente que se adjudique el proceso como soporte.

sin embargo, se elimina el "párrafo debidamente firmada por el usuario o acudiente".

Quedando de la siguiente manera: Orden de prestación de los servicios expedida y autorizada por el Área de Grupo de Redes de Servicios, Referencia - RASES No. 4.

OBSERVACION 2.

2585232616



2. Objeciones y Glosas – Oportunidad en el Pago y Seguridad Financiera

El proyecto de pliego establece que el trámite de glosas se adelantará conforme a lo previsto en el Artículo 57 de la Ley 1438 de 2011, indicando los términos para su formulación, respuesta y decisión definitiva.

No obstante, teniendo en cuenta que la aplicación de los términos máximos allí previstos puede

Vigilado SuperTransporte

www.adonitrans.com - Carrera 34 # 5b 2 – 25 / Teléfonos: 322 393 9913

ADONITRANS

extender de manera significativa el ciclo efectivo de pago, afectando la planeación financiera y el flujo de caja del contratista, respetuosamente solicitamos se precise lo siguiente:

- **Términos inferiores a los máximos legales:**

Se solicita evaluar la posibilidad de establecer en el pliego definitivo términos operativos inferiores a los máximos contemplados en el Artículo 57 de la Ley 1438 de 2011, en el marco de los principios de economía, eficiencia, celeridad y autonomía contractual, sin que ello implique desconocimiento de la norma, sino su aplicación dentro de márgenes más ágiles que optimicen el proceso de auditoría y pago.

- **Pago de valores no glosados:**

Solicitamos que se establezca de manera expresa que la formulación de una glosa parcial no suspenderá, condicionará ni retardará el pago de los valores no glosados de la misma factura, ni afectará el pago de otras facturas radicadas en el mismo periodo.

En consecuencia, únicamente deberá mantenerse en revisión el valor específicamente objetado, garantizando la continuidad del flujo de pagos y evitando afectaciones financieras que puedan comprometer la adecuada ejecución contractual.

Solicitamos que se incluya dentro del pliego definitivo que toda vez que haya lugar a glosas, estas se apliquen por trayectos y no al valor redondo. Teniendo en cuenta que los valores establecidos en el estudio de mercado están estipulados por trayectos simples.

- **Trazabilidad y previsibilidad del trámite:**

Agradecemos se indique si la entidad cuenta con un procedimiento interno, cronograma o herramienta de seguimiento para el trámite de glosas que permita a los contratistas conocer el estado del proceso, los tiempos estimados de respuesta y las fechas proyectadas de pago. De existir, solicitamos su inclusión o referencia expresa en el pliego definitivo, con el fin de brindar mayor seguridad jurídica, transparencia y previsibilidad.

La presente observación busca asegurar un equilibrio contractual, fortalecer la sostenibilidad financiera del eventual contratista y garantizar la adecuada prestación del servicio.

Respuesta: no se acepta la observación teniendo en cuenta lo siguiente:

El proyecto de pliego regula de manera expresa, clara y completa el procedimiento aplicable a las objeciones y glosas, remitiéndose íntegramente a lo dispuesto en el artículo 57 de la Ley 1438 de 2011, norma especial, vigente y de carácter imperativo que regula el trámite, términos y efectos de las glosas en el sistema de salud.

El pliego transcribe expresamente el texto del artículo 57, incluyendo:

- Término de veinte (20) días hábiles para formular glosas.
- Término de quince (15) días hábiles para respuesta del prestador.
- Término de diez (10) días hábiles para decisión definitiva.
- Término adicional de siete (7) días hábiles para subsanación.
- Pago dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al levantamiento total o parcial de la glosa.
- Mecanismos de resolución ante la Superintendencia Nacional de Salud.
- Instancias internas de conciliación y auditoría.

En consecuencia, no resulta procedente establecer términos inferiores a los previstos en la ley, por cuanto el artículo 57 constituye una disposición especial de orden público que garantiza el debido proceso, la seguridad jurídica y el equilibrio entre las partes. Por tanto no se puede modificar, reducir o condicionar los términos legalmente establecidos mediante el pliego de condiciones.

Sobre el pago de valores no glosados

El artículo 57 de la Ley 1438 de 2011 regula de manera expresa el pago de los valores levantados total o parcialmente, estableciendo que estos deberán cancelarse dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a su levantamiento.

El pliego no establece suspensión general de pagos ni condiciona el trámite de facturas distintas a aquellas que presenten objeción. Por tanto, no se advierte vacío normativo que amerite modificación o precisión adicional.

2585232606

Sobre la aplicación de glosas por trayectos

El procedimiento de glosas se aplicará conforme a la normatividad vigente y a la naturaleza del servicio efectivamente facturado. No es procedente introducir reglas adicionales que modifiquen el alcance legal del trámite, toda vez que el artículo 57 ya delimita claramente el procedimiento aplicable a cada factura presentada.

Sobre trazabilidad y procedimiento interno

El pliego incorpora, además del trámite legal, el procedimiento interno de auditoría de cuentas a través de la Ventanilla Única – Central de Cuentas de la Regional de Aseguramiento en Salud No. 4, estableciendo:

- Revisión por la oficina de auditoría dentro de seis (6) días hábiles.
- Devolución con soportes para continuar el trámite de pago.
- Instancias internas de conciliación.
- Causales expresas de no pago.
- Remisión al Decreto 780 de 2016 y demás normas vigentes.

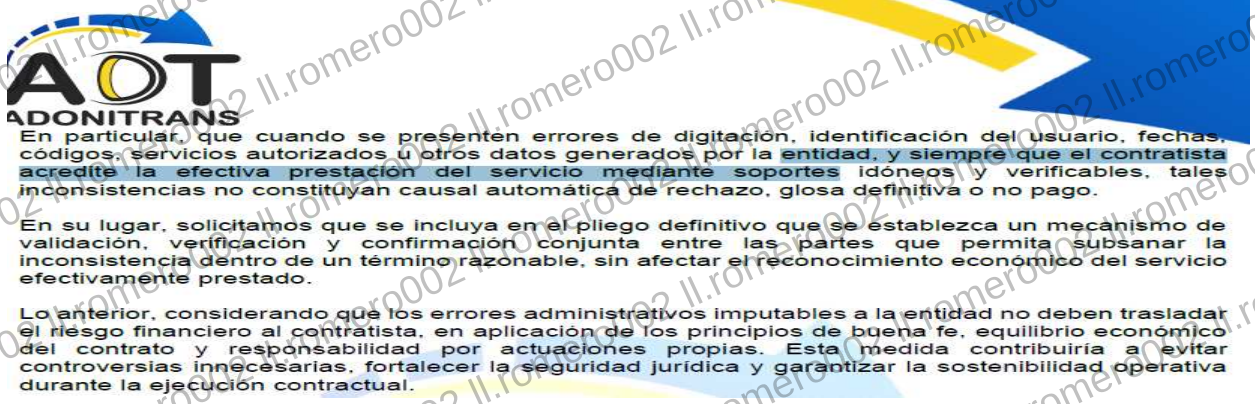
En consecuencia, el procedimiento, términos, instancias y causales se encuentran debidamente definidos en el proyecto de pliego.

OBSERVACION 3.

3. Errores en autorización emitidas por la entidad

Respetuosamente solicitamos se evalúe la inclusión en el pliego definitivo de una disposición expresa que regule el tratamiento de inconsistencias o errores atribuibles a la entidad en las autorizaciones emitidas.





En particular, que cuando se presenten errores de digitación, identificación del usuario, fechas, códigos, servicios autorizados u otros datos generados por la entidad, y siempre que el contratista acredite la efectiva prestación del servicio mediante soportes idóneos y verificables, tales inconsistencias no constituyan causal automática de rechazo, glosa definitiva o no pago.

En su lugar, solicitamos que se incluya en el pliego definitivo que se establezca un mecanismo de validación, verificación y confirmación conjunta entre las partes que permita subsanar la inconsistencia dentro de un término razonable, sin afectar el reconocimiento económico del servicio efectivamente prestado.

Lo anterior, considerando que los errores administrativos imputables a la entidad no deben trasladar el riesgo financiero al contratista, en aplicación de los principios de buena fe, equilibrio económico del contrato y responsabilidad por actuaciones propias. Esta medida contribuiría a evitar controversias innecesarias, fortalecer la seguridad jurídica y garantizar la sostenibilidad operativa durante la ejecución contractual.

Respuesta: En atención a la observación presentada, la Entidad se permite manifestar que no se acepta la solicitud de modificación del pliego en los términos propuestos.
Si bien es cierto que los principios de buena fe, equilibrio económico del contrato y responsabilidad por las actuaciones propias orientan la actividad contractual, también lo es que dentro de la etapa precontractual y de ejecución corresponde al contratista actuar con la debida diligencia en la verificación de las autorizaciones emitidas antes de la prestación del servicio.

La autorización constituye el documento habilitante para la ejecución del servicio y su posterior reconocimiento económico. Por tanto, es deber del operador verificar previamente que los datos allí consignados —identificación del usuario, fechas, códigos y servicios autorizados— sean correctos y coincidan con lo efectivamente requerido. En caso de advertirse inconsistencias, estas deben ser informadas oportunamente para su corrección antes de la ejecución o facturación del servicio.

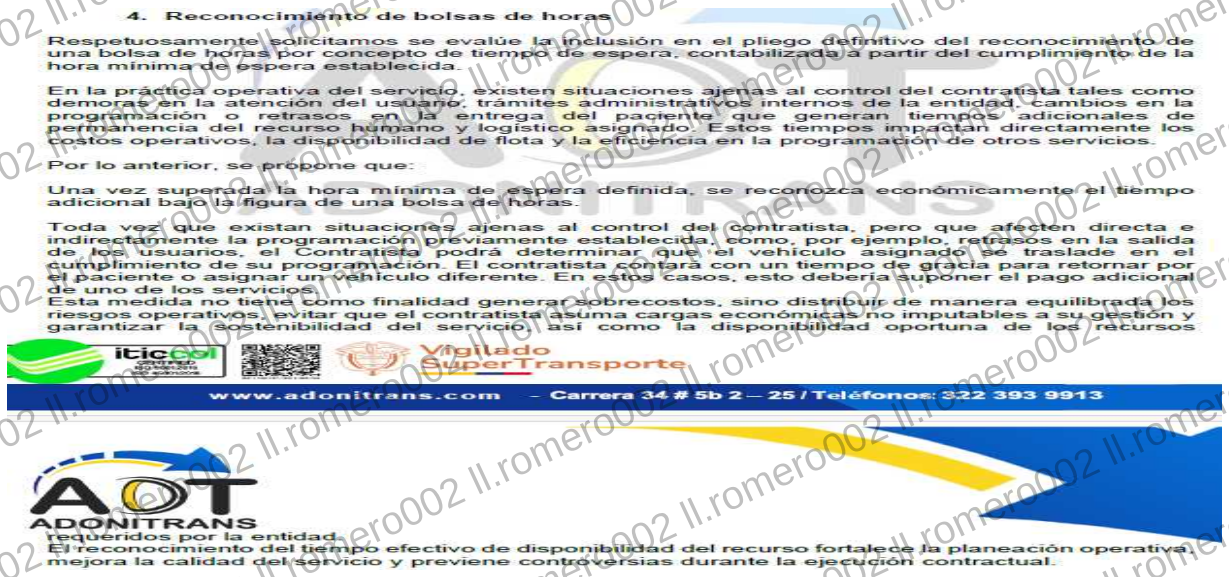
2585232616

Permitir que errores no advertidos oportunamente puedan subsanarse con posterioridad a la prestación y facturación implicaría trasladar a nuestra entidad un riesgo operativo y financiero que debe ser gestionado dentro de los controles propios del contratista, afectando los principios de planeación, responsabilidad y control del gasto público.

Lo anterior no desconoce que, en el marco de la ejecución contractual, puedan realizarse aclaraciones o validaciones cuando exista evidencia objetiva de situaciones atribuibles exclusivamente a nuestra entidad; sin embargo, ello no puede constituirse en una regla general que elimine la obligación del contratista de verificar previamente el insumo autorización.

En consecuencia, no se acepta la observación, manteniéndose las condiciones establecidas en el pliego definitivo.

OBSERVACION 4.



Respuesta: En atención a la solicitud de reconocimiento económico por tiempos de espera derivados de la demora del usuario u otras situaciones en el momento del retorno, no se acepta la observación, toda vez que la condición técnica del proceso ya regula de manera expresa dicha situación.

El pliego establece claramente que:

"El servicio será prestado al usuario desde el lugar de residencia y/u origen hasta el lugar de destino solicitado y en los horarios solicitados mediante correo electrónico por parte del supervisor del contrato. El usuario no podrá cambiar la ruta o trayecto solicitado inicialmente y garantizará su espera mínima de una hora posterior a la hora programada de su retorno."

En consecuencia, se definió una hora mínima de espera obligatoria, la cual hace parte integral del servicio y debe ser contemplada por el proponente dentro de la estructuración de su oferta económica y planeación logística.

Se precisa adicionalmente que, dentro de dicha hora mínima de espera, el contratista deberá informar oportunamente al supervisor del contrato sobre la demora presentada, con el fin de que este determine la continuidad del servicio o autorice el contacto con el usuario para definir la situación correspondiente. La falta de reporte oportuno durante ese término impedirá alegar posteriormente afectaciones operativas atribuibles a la Entidad.

2585232606

Una vez transcurrida la hora mínima de espera, el procedimiento a seguir será el que determine el supervisor del contrato conforme a la necesidad del servicio y la programación operativa, pudiendo autorizar reprogramación o cancelación, según corresponda.
En todo caso, esta situación no generará reconocimiento económico adicional distinto al valor del servicio inicialmente autorizado, ni dará lugar al pago de tiempos muertos, disponibilidad o bolsa de horas, toda vez que la estructura tarifaria del contrato corresponde a un esquema de pago por servicio programado y ejecutado, y no por tiempo de disponibilidad.

En consecuencia, se mantiene en los términos inicialmente establecidos y no se acepta la inclusión de reconocimiento económico adicional por tiempos de espera.

OBSERVACION 5.

5. Envió oportuno de programación y autorizaciones

Solicitamos que dentro del pliego definitivo quede establecido que él envió de la programación diaria junto con las respectivas autorizaciones sea enviadas con anticipación máximo antes de las 2:00 p. m. del día hábil anterior a la prestación del servicio.

Lo anterior con el fin de contar con el tiempo necesario para su revisión, validación de datos y adecuada organización logística, evitando errores, reprocesos y posibles glosas posteriores.

Respuesta: En atención a la solicitud de establecer como obligación que la programación diaria y sus respectivas autorizaciones sean remitidas máximo antes de las 2:00 p. m. del día hábil anterior a la prestación del servicio, **no se acepta la inclusión de dicha condición en el pliego definitivo**.

La naturaleza del servicio objeto del presente proceso contractual implica una dinámica operativa sujeta a variaciones, ajustes de agenda, novedades administrativas y requerimientos sobrevinientes que pueden surgir incluso el mismo día de la prestación del servicio. En consecuencia, fijar un horario rígido y taxativo podría limitar la capacidad de respuesta institucional y afectar la continuidad del servicio.

La programación podrá ser remitida con la anticipación que permitan las condiciones operativas del momento, incluyendo, cuando sea necesario, asignaciones el mismo día del servicio, sin que ello constituya incumplimiento por parte de la Entidad.

No obstante, con el fin de garantizar eficiencia y coordinación, durante la etapa de ejecución contractual se establecerá una **metodología de trabajo conjunta entre el supervisor del contrato y el contratista**, en la cual se definirán:

- Canales oficiales de comunicación.
- Procedimientos de remisión y validación de autorizaciones.
- Tiempos razonables de confirmación.
- Protocolos para manejo de novedades o ajustes de programación.

Esta metodología permitirá optimizar la planeación logística, reducir reprocesos y prevenir inconsistencias, en aplicación de los principios de colaboración, buena fe y coordinación armónica entre las partes.

En consecuencia, **no se incorporará un horario límite específico en el pliego**, manteniéndose la flexibilidad operativa necesaria para garantizar la prestación oportuna y continua del servicio.

OBSERVACION 6.

2585232626

6. Validación del acompañante en transporte de menor de edad

El oferente garantizará que el transporte de todo niño menor de edad se deberá realizar con el acompañamiento de la madre y en su defecto acompañado por el padre y/o excepcionalmente otro familiar mayor de edad previamente autorizado por escrito por el acudiente del menor con firma y huella digital, e informando oportunamente al supervisor del contrato.

La autorización escrita del acudiente formará parte del récord del servicio prestado.

SOLICITUD

Frente a la exigencia de firma y huella digital del acompañante del menor, se solicita respetuosamente que dicha validación no quede sujeta al conductor del vehículo, toda vez que no es su función ni cuenta con los medios y/o conocimiento de las personas autorizadas para acompañar a los pacientes, por ende, para verificar la autenticidad de la información o de la autorización presentada.

En consecuencia, la responsabilidad de validar la identidad y autorización del acompañante recaiga en la entidad o en quien esta designe previamente, limitándose el conductor únicamente a verificar que se entregue la autorización correspondiente.

De igual manera, solicitamos que se implemente que toda solicitud de los servicios a niños menores de edad, incluyan el nombre del acudiente autorizado previamente por la entidad o a quien esta designe. Dando lugar a que el conductor verifique la identidad del acompañante solicitando un documento habilitante.

Respuesta: En atención a la observación presentada respecto a que la validación de la firma y huella digital del acompañante del menor no debe quedar sujeta al conductor del vehículo, la Entidad se permite manifestar que **no se acepta la eliminación de la exigencia**, por cuanto la misma responde a criterios de protección del menor y responsabilidad en la custodia durante el traslado.

La condición establecida en el pliego dispone que:

"El oferente garantizará que el transporte de todo niño menor de edad se deberá realizar con el acompañamiento de la madre y en su defecto acompañado por el padre y/o excepcionalmente otro familiar mayor de edad previamente autorizado por escrito por el acudiente del menor con firma y huella digital, e informando oportunamente al supervisor del contrato. La autorización escrita del acudiente formará parte del récord del servicio prestado."

Esta exigencia tiene como finalidad:

- Garantizar la seguridad del menor durante el traslado.
- Asegurar que el transporte se realice con persona debidamente autorizada.
- Prevenir situaciones de riesgo o entrega indebida del menor.
- Dejar trazabilidad documental del acompañamiento.

No obstante, se precisa que el conductor **no está llamado a realizar validaciones jurídicas ni peritajes de autenticidad documental**, ni a verificar la legitimidad sustancial de la firma o huella. Su responsabilidad se limita a:

- Constatar que el menor esté acompañado por la madre o el padre; o
- En caso de ser un tercero, verificar la existencia de la autorización previa por escrito.
- Confirmar que la persona acompañante se identifique con documento válido.
- Informar cualquier novedad al supervisor del contrato antes de iniciar el traslado.

La validación de fondo sobre la autorización corresponde a nuestra institución dentro del marco de la programación y control del servicio; sin embargo, el contratista, como ejecutor del traslado, debe garantizar que no se movilice a un menor con persona distinta a sus padres sin que exista autorización escrita previa.

En consecuencia, se mantiene la exigencia de autorización previa por escrito cuando el acompañante sea persona diferente al padre o madre del menor, precisando que la verificación del conductor es de carácter formal y documental, no jurídica ni pericial.

OBSERVACION 7.

2585232616



7. Penalización por retrasos y asignación de horarios

Cuando un servicio sea prestado de manera retardada por parte del contratista con respecto a la hora de recogida requerida por el usuario, la Regional de Aseguramiento N.4- unidad prestadora de salud valle del cauca penalizara al contratista y reconocerá el 50% del valor de la tarifa pactada en el contrato conforme al servicio que se encontraba programado. Lo anterior sin perjuicio al trámite por incumplimiento al objeto contractual.

iticcol

Vigilado SuperTransporte

www.adonitrans.com - Carrera 34 # 5b 2 – 25 / Teléfonos: 322 393 9913

ADONITRANS

SOLICITUD

Frente a la cláusula que establece el reconocimiento del 50% de la tarifa cuando el servicio sea prestado de manera retardada por el contratista, solicitamos que los horarios asignados sean claros, exactos y debidamente soportados en la programación enviada por la entidad.

Asimismo, solicitamos que la penalización sea recíproca, de manera que cuando el retraso sea atribuible al usuario o a situaciones ajenas al contratista, se reconozca el tiempo de espera conforme a lo pactado, evitando trasladar al contratista cargas que no le son imputables, tal como se manifestó en el punto 4.

De igual manera, solicitamos que se incluya en el pliego definitivo que se establezca un mecanismo de validación, verificación y confirmación conjunta entre las partes que permita subsanar dentro de un término razonable, todo retraso. Entendiendo que hay factores externos (accidentes de tránsito, fallas mecánicas, entre otras) que pueden afectar los tiempos de programación sin afectar el reconocimiento económico del servicio efectivamente prestado.

Respuesta: En atención a la solicitud de modificar la cláusula que establece el reconocimiento del cincuenta por ciento (50%) de la tarifa cuando el servicio sea prestado de manera retardada por el contratista, así como de incorporar un esquema de reciprocidad y un mecanismo de validación conjunta de los retrasos, **no se acepta la observación.**

Es preciso aclarar que el servicio objeto del contrato no se estructura sobre horarios rígidos consignados en la autorización, toda vez que la coordinación del traslado corresponde a una gestión operativa que se realiza de manera articulada entre el usuario, la institución y la Entidad, con el fin de facilitar los tiempos y garantizar la adecuada prestación del servicio.

La programación del servicio constituye una coordinación logística interna que permite organizar la operación, pero no configura una condición susceptible de negociación posterior ni exime al contratista de su obligación de garantizar la prestación oportuna y eficiente del servicio.

La cláusula que prevé el reconocimiento del 50% de la tarifa cuando el servicio sea prestado de manera retardada responde al principio de responsabilidad contractual y busca asegurar la calidad y oportunidad en la ejecución. El contratista, al presentar su oferta, asume el deber de contar con la capacidad operativa suficiente para atender las variaciones propias de la dinámica del servicio.

Las situaciones externas tales como congestión vehicular, eventualidades mecánicas o factores operativos forman parte del riesgo empresarial propio de la actividad de transporte y deben ser gestionadas dentro de la estructura organizacional del contratista, sin que ello implique traslado de dicho riesgo a la Entidad.

De igual manera, no resulta procedente establecer un esquema de penalización recíproca ni un mecanismo que suspenda o condicione la aplicación de la consecuencia económica prevista, pues ello afectaría la planeación presupuestal y desnaturalizaría el modelo económico del contrato.

2585232616

OBSERVACION 8.

8. Inclusión de rutas frecuentes

Solicitamos que las rutas frecuentes que actualmente no se encuentran dentro de la oferta económica sean incluidas con un valor fijo previamente establecido, en lugar de liquidarse por kilometraje como se maneja actualmente en el contrato, con el fin de brindar mayor claridad relacionamos recorridos.

Rutas relacionadas:

- Pradera – Cali
- Guabitas (Guacarí) – Tuluá
- Guacarí – Buga
- Poblado Campestre – Cali
- Roldanillo – Tuluá
- Ciudad del Campo – Cali
- Bugalagrande – Tuluá
- Bugalagrande – Cali
- El Cerrito – Palmira

Respuesta: En atención a la solicitud de incluir dentro de la oferta económica valores fijos previamente establecidos para rutas frecuentes que actualmente no se encuentran tarifadas, en lugar de liquidarse por kilometraje, **no se acepta la observación.**

Los recorridos relacionados por el observante corresponden, en su mayoría, a trayectos intermunicipales que no hacen parte de una operación masiva o periódica que justifique la fijación de una tarifa cerrada o global. Establecer valores fijos para trayectos no incluidos inicialmente podría generar distorsiones económicas, afectar el equilibrio financiero del contrato y limitar la posibilidad de liquidar servicios futuros que no estén previamente parametrizados.

Adicionalmente, la modalidad por kilometraje permite que cualquier ruta —sea frecuente o eventual— pueda liquidarse de manera uniforme bajo la misma regla técnica, evitando la necesidad de modificar permanentemente la estructura tarifaria del contrato.

OBSERVACION 9.

9. Estabilidad en horarios y ausencia de sanción por usuario

Solicitamos que se establezca expresamente que, siempre y cuando el usuario no incurra en ninguna falta durante la prestación del servicio y/o realice cambios en los horarios de recogida previamente programados, no se le aplicará ninguna sanción ni se modificará la programación para con el contratista, garantizando la estabilidad y previsibilidad del servicio.

Respuesta: En relación a la observación **no se acepta**. Teniendo en cuenta que el pliego de condiciones ya regula de manera integral el régimen de responsabilidades contractuales, conforme a los principios de legalidad, debido proceso, proporcionalidad y responsabilidad subjetiva, bajo el entendido de que las sanciones contractuales únicamente proceden cuando exista incumplimiento imputable al contratista, debidamente verificado por la supervisión.

Resulta innecesario incorporar una disposición adicional en los términos propuestos, toda vez que:

1. La imputabilidad es un presupuesto indispensable para la imposición de cualquier medida sancionatoria.
2. Los hechos atribuibles al usuario o a terceros no generan automáticamente responsabilidad contractual del contratista, y cada situación es evaluada en su contexto particular.
3. La Entidad debe conservar la facultad de dirección, supervisión y control del contrato, así como la potestad de analizar integralmente las circunstancias fácticas que se presenten durante la ejecución.

Adicionalmente, la programación del servicio obedece a necesidades institucionales y operativas que pueden requerir ajustes razonables durante la ejecución contractual, sin que ello implique per se afectación económica ni sancionatoria, situación que será determinada conforme a cada caso concreto.

OBSERVACION 10.

2585232026



Respuesta: Teniendo en cuenta la observación presentada, se acepta parcialmente la observación y se aclara lo siguiente:

La exigencia contenida en el pliego establece contar con una flota mínima compuesta por diez (10) vehículos entre automóviles, microbús tipo van y camionetas, incluyendo dos (2) vehículos adaptados con rampa de acceso para el transporte de usuarios pediátricos y adultos en silla de ruedas estándar o neurológica.

Es importante precisar que:

- No se está exigiendo un tipo exclusivo de vehículo, ni marca o modelo determinado.
- La categoría “microbús tipo van” corresponde a una clasificación amplia dentro del servicio de transporte especial.
- La exigencia se refiere a disponibilidad mínima de flota, con el fin de garantizar capacidad operativa y continuidad del servicio.
- Los vehículos adaptados pueden corresponder a unidades tipo van debidamente habilitadas, siempre que cumplan con las condiciones de accesibilidad y seguridad exigidas por la normativa vigente.

En consecuencia, el pliego no impone capacidades sobredimensionadas ni establece requisitos técnicos que excedan la necesidad real del servicio. La finalidad del requisito es asegurar:

1. Disponibilidad simultánea de servicios.
2. Respuesta oportuna ante contingencias.
3. Seguridad y estabilidad en el transporte de población vulnerable.
4. Cumplimiento permanente de la capacidad operativa durante la ejecución contractual.

2585232616

Frente al argumento relacionado con la pluralidad de oferentes, se precisa que la exigencia no restringe la participación, toda vez que no condiciona el proceso a un proveedor específico ni introduce características direccionadas, sino que establece un estándar mínimo de operación acorde con la naturaleza del contrato.

Ahora bien, respecto al factor de puntuación relacionado con la oferta de más de dos (2) vehículos con rampa hidráulica con capacidad hasta 350 kilogramos, sistemas de anclaje certificados y condiciones ampliadas de seguridad, se reitera que dichas características constituyen una mejora técnica que aporta valor agregado en términos de estabilidad, accesibilidad y seguridad para el transporte de usuarios en condición de movilidad reducida, particularmente aquellos que utilizan sillas de ruedas neurológicas o eléctricas.

No obstante, en aplicación de los principios de proporcionalidad, pluralidad de oferentes y selección objetiva, y con el propósito de mantener un equilibrio adecuado dentro de la estructura de evaluación, se considera procedente ajustar el peso del puntaje asignado a dicho criterio, sin eliminar el incentivo a la mejora técnica.

En consecuencia:

1. Se mantiene el factor de evaluación correspondiente a la mejora técnica descrita.
2. El puntaje asignado se ajusta de cincuenta (50) puntos a treinta (30) puntos.

No se considera procedente eliminar el puntaje diferencial, en la medida en que la normativa vigente permite valorar mejoras técnicas que representen condiciones superiores de calidad y seguridad en la prestación del servicio, siempre que guarden relación directa con el objeto contractual, como ocurre en el presente proceso.

OBSERVACION 11.



11. Valor del kilómetro – Estructura económica del proceso

La entidad establece dentro del proyecto de pliego un valor del kilómetro equivalente a **DOS MIL SETECIENTOS NOVENTA Y OCHO PESOS ($2.798)** para la prestación del servicio de transporte objeto del presente proceso.

Al respecto, es importante señalar que actualmente no existe una norma expedida por el Ministerio de Transporte que fije o regule una tarifa oficial por kilómetro para el servicio público de transporte terrestre automotor especial, razón por la cual dicho valor debe sustentarse en estudios de mercado reales y en una estructura de costos que refleje las condiciones económicas actuales del sector.

Sin embargo, el valor establecido en el proyecto de pliego no corresponde a los precios reales del mercado ni a los costos operativos actuales asociados a la prestación del servicio, tales como combustible, mantenimiento, seguros, mano de obra, depreciación vehicular y gastos administrativos, los cuales han presentado incrementos significativos.

Adicionalmente, al realizar la simulación financiera de los nuevos recorridos contemplados dentro del proceso utilizando el valor de $2.798 por kilómetro, se evidencia que la operación genera pérdidas económicas para el eventual contratista, afectando la sostenibilidad financiera del contrato y poniendo en riesgo la adecuada ejecución del servicio.

En consecuencia, y con fundamento en los principios de planeación, economía y equilibrio económico del contrato previstos en la Ley 80 de 1993 y el Decreto 1082 de 2015, solicitamos respetuosamente:

1. Revisar la metodología utilizada para la determinación del valor del kilómetro dentro del estudio previo.
2. Ajustar el valor del kilómetro a un monto de **TRES MIL QUINIENTOS PESOS ($3.500 COP)**, conforme a estudios de mercado del sector y a la estructura real de costos del servicio.
3. Publicar o precisar los soportes técnicos y financieros que sustentan el valor unitario adoptado por la entidad.

Vigilado SuperTransporte

www.adonitrans.com – Carrera 34 # 5b 2 – 25 / Teléfonos: 322 393 9913

ADONITRANS

La presente observación tiene como finalidad garantizar el equilibrio económico del contrato, la viabilidad financiera del servicio y la adecuada participación de oferentes dentro del proceso de selección.

Respuesta: no se acepta la observación teniendo en cuenta lo siguiente:

Previo a la estructuración del proceso, se realizó el correspondiente estudio de mercado, el cual tomó como base el histórico contractual del servicio y su actualización conforme al IPC vigente, arrojando un valor promedio proyectado de DOS MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y DOS PESOS ($2.882 COP) por kilómetro.

2585232626

El valor incorporado en el proyecto de pliego, equivalente a $2.798, se encuentra dentro del rango técnico resultante del análisis efectuado, garantizando coherencia con las condiciones reales del mercado y el comportamiento histórico del servicio.

Es importante precisar que, si bien no existe una tarifa oficial fijada por el Ministerio de Transporte para el servicio público de transporte terrestre automotor especial, la determinación del valor unitario corresponde a un ejercicio técnico de análisis de mercado y proyección económica realizado en aplicación de los principios de planeación y economía.

Frente a la solicitud de ajuste a $3.500, no se evidencia soporte técnico o financiero verificable que desvirtúe el estudio previo realizado ni que demuestre que el valor adoptado impide la viabilidad financiera del contrato.

En relación con el equilibrio económico del contrato, es preciso señalar que dicho principio opera frente a circunstancias imprevisibles, extraordinarias o ajenas a la voluntad de las partes durante la ejecución contractual, y no como mecanismo para modificar las condiciones económicas previamente estructuradas y sustentadas en la etapa precontractual.

En consecuencia:

1. Se mantiene la metodología utilizada para la determinación del valor del kilómetro, sustentada en el análisis histórico actualizado con IPC.
2. No se acoge la solicitud de ajuste a $3.500 COP por kilómetro.

Los soportes técnicos del estudio de mercado obran dentro del estudio previo publicado en la plataforma correspondiente.

Por lo anterior, el valor del kilómetro establecido en el proyecto de pliego se mantiene sin modificación.

OBSERVACION 12.

12. Uso plataforma Invias (Hermes) para cálculo de distancia por kilómetros

La entidad establece dentro del proyecto de pliego, el uso de la plataforma Hermes de Invias para el cálculo de las distancias por kilómetro y definir el valor de las tarifas. Dicho lo anterior se identifica una limitación técnica en dicha plataforma referente a la precisión de su georreferenciación. Al operar bajo una lógica de nodos viales y puntos de referencia nacionales, el sistema presenta dificultades para localizar direcciones exactas de origen y destino.

Esta imprecisión deriva en el cálculo de distancias aproximadas, las cuales resultan sistemáticamente inferiores al recorrido real ejecutado por la flota.

SOLICITUD

De acuerdo con lo anterior solicitamos la validación de trayectos mediante herramientas de geolocalización de alta precisión para evitar discrepancias en la liquidación de costos operativos y garantizar la sostenibilidad del servicio. Por tanto, se sugiere el uso de Google Maps para el cálculo de las distancias.

Respuesta: no se acepta la observación teniendo en cuenta lo siguiente:

La determinación de las distancias oficiales para efectos de liquidación contractual se realizará mediante la plataforma Hermes – INVIAS, herramienta institucional basada en la red vial nacional oficial, la cual garantiza criterios de uniformidad, objetividad, trazabilidad y verificabilidad en el cálculo de los trayectos.

Es importante precisar que:

1. Hermes es una herramienta técnica oficial soportada en la infraestructura vial nacional.
2. Permite aplicar un criterio homogéneo para todos los oferentes y durante toda la ejecución contractual.
3. Evita la discrecionalidad en la determinación de rutas.
4. Garantiza igualdad de condiciones en la estructuración de la oferta económica.

2585232626

Por su parte, Google Maps corresponde a una herramienta de carácter privado, cuyos algoritmos de cálculo pueden variar según tráfico, configuraciones de usuario, actualizaciones del sistema o rutas sugeridas, lo cual podría generar inconsistencias y controversias en la liquidación contractual, afectando la seguridad jurídica del proceso.

En consecuencia, se mantiene como única herramienta oficial de referencia para el cálculo de distancias la plataforma Hermes – INVIAS.

3. OBSERVACIONES GRUPO LOGISTICO

OBSERVACION 1.

1. Observación sobre la Experiencia Específica del Proponente

Referencia: Anexo No. 2, Numeral 1.1.1. "Experiencia Proponente".

El pliego exige acreditar experiencia en "procesos de Transporte especial para personas con movilidad Reducida" mediante contratos ejecutados en los últimos cinco años. No obstante, la entidad define la clasificación UNSPSC 78111800 (Transporte de pasajeros por carretera), la cual es de carácter genérico para el sector de transporte especial.



1.1.1. EXPERIENCIA PROPONENTE

Con el fin de garantizar la calidad de los bienes o servicios a contratar y evitar incumplimientos en la ejecución del futuro contrato, se requiere acreditar experiencia en procesos de Transporte especial para personas con movilidad Reducida, tal experiencia será avalada con la presentación de los documentos que evidencien la realización de contratos celebrados y ejecutados durante los últimos cinco años, cuya sumatoria igual o supere el cincuenta (50%) por ciento del presupuesto asignado al presente proceso, con empresas públicas o privadas, para lo cual el oferente deberá presentar certificaciones, con concepto favorable de la ejecución de los contato

Las certificaciones de experiencia contendrán la siguiente información: objeto del contrato, número del contrato, valor, plazo, fecha de inicio y finalización, nombre del contrato y nombre del contratista, debidamente suscrita por el Representante legal o persona autorizada.
Si son contratos realizados bajo la modalidad de Consorcio o de Unión Temporal, La Unidad prestadora de servicios en Salud valle del cauca, tomará para la verificación el porcentaje (%) de participación en la ejecución del contrato del oferente que haga parte del Consorcio o de la Unión Temporal, y luego sumará el valor obtenido para así establecer el total acreditado. Para lo anterior, deberá presentar el documento que acredite la conformación del Consorcio o de la Unión Temporal, donde deberá constar el porcentaje de participación de cada uno de los integrantes para la ejecución del contrato.

DESCRIPCION	CLASIFICACION UNSPSC	CLASE	EQUIVALENTE EN SMMLV	EQUIVALENTE EN SMMLV 50%
PRESTACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE A USUARIOS CON MOVILIDAD REDUCIDA DISCAPACITADOS O USUARIOS QUE ASISTEN A TRATAMIENTOS DE ENFERMEDADES CRONICAS Y SIN EXISTENCIA DE TRANSPORTE PUBLICO O USUARIOS ORDENADOS POR FALLO JUDICIAL DEL SUBSISTEMA DE SALUD DE LA POLICIA NACIONAL ADSCRITOS A LA UNIDAD PRESTADORA DE SALUD VALLE DEL CAUCA	78111800	Transporte de pasajeros por carretera	286	143

En el mercado nacional, las certificaciones de transporte especial de pasajeros cumplen con rigurosos estándares de seguridad y calidad exigidos por el Ministerio de Transporte, independientemente de si la frase "movilidad reducida" aparece taxativamente en el objeto del contrato. Exigir esta literalidad resulta excluyente y vulnera el principio de libre concurrencia al limitar la participación de oferentes con amplia capacidad técnica en transporte asistencial y especial.

Se solicita a la entidad permitir que la experiencia mínima exigida (equivalente al 50% del presupuesto oficial) pueda ser acreditada mediante contratos de transporte especial de pasajeros en general, permitiendo así una mayor pluralidad de ofertas.

Respuesta: En atención a la observación no se acepta teniendo en cuenta lo siguiente:
Si bien es cierto que la clasificación **UNSPSC 78111800 – Transporte de pasajeros por carretera** corresponde a una categoría general del sector transporte, dicha codificación cumple una función meramente referencial y de estandarización dentro del Sistema de Compras Públicas, sin que ello limite o condicione el nivel de especialización técnica que pueda requerir el objeto contractual.

El objeto del presente proceso no se circunscribe al transporte especial de pasajeros en términos amplios, sino que está dirigido específicamente al **transporte de personas con discapacidad y movilidad reducida**, población que requiere condiciones diferenciales de accesibilidad, adecuaciones vehiculares, protocolos de asistencia, acompañamiento y manejo seguro durante el traslado.

En ese sentido, la experiencia exigida en el pliego no constituye una restricción arbitraria ni una exigencia desproporcionada, sino un requisito directamente relacionado con la naturaleza técnica del servicio a contratar y orientado a mitigar riesgos operativos, garantizar la seguridad de los usuarios y asegurar la idoneidad del futuro contratista.
Se considera que permitir la acreditación de experiencia genérica en transporte especial de pasajeros, sin relación demostrable con el traslado de población con movilidad reducida o discapacidad, podría comprometer el cumplimiento adecuado del objeto contractual y afectar la calidad y seguridad del servicio.

Por lo anterior, se mantiene la exigencia de acreditar experiencia específica en procesos de transporte especial para personas con movilidad reducida, al encontrarla razonable, proporcional, objetiva y plenamente relacionada con las necesidades que se pretenden satisfacer.

2585232026

OBSERVACION 2.


2. Observación sobre la Tipología y Adaptación de Vehículos (Rampas)

Referencia: Anexo No. 1, Numeral 3. "Vehículos" y Anexo No. 2.1, Factor Técnico.

Los pliegos solicitan una flota mínima de 10 vehículos, especificando que pueden ser tipo automóvil, station wagon, microbús tipo van o camioneta. Se requiere que al menos 02 de estos vehículos cuenten con rampa de acceso diseñada para soportar hasta 350 kg.

Cra 25 N°. 17-49 Ed. de Lotería de Nariño, segundo piso - Centro - Pasto
Correo: chgrupologisticaltda@gmail.com
Contacto: +57 317 643 8368

RUPO LOGÍSTICO

Desde un punto de vista de ingeniería automotriz, los automóviles y camionetas convencionales no poseen la estructura de chasis ni el espacio volumétrico necesario para albergar rampas de esa capacidad de carga sin comprometer la seguridad activa del vehículo y la comodidad del usuario. Estas adaptaciones son exclusivas de vehículos tipo Van o microbuses. Además, en un servicio humanizado, la asistencia física del conductor capacitado es un factor determinante para la dignidad del paciente.

Se solicita permitir que este requisito técnico sea acreditado a través de una certificación de compromiso, donde el oferente se obligue a garantizar la accesibilidad y seguridad del traslado mediante la asistencia física del personal operativo cuando la tipología del vehículo así lo requiera, sin obligar a la instalación mecánica de rampas en vehículos no diseñados para tal fin.

Respuesta: En atención a la observación no se acepta teniendo en cuenta lo siguiente:

El objeto del presente proceso contractual está dirigido al transporte de personas con discapacidad y movilidad reducida, incluyendo usuarios pediátricos y adultos que utilizan sillas de ruedas estándar y neurológicas, lo cual exige condiciones reales y verificables de accesibilidad física al vehículo.

La exigencia de contar con mínimo dos (2) vehículos adaptados no implica que todos los automóviles o camionetas de la flota deban ser estructuralmente modificados; por el contrario, el pliego establece una flota mínima de diez (10) vehículos, dentro de los cuales únicamente dos (2) deben contar con adaptación mecánica certificada para el acceso seguro de usuarios en silla de ruedas.

La accesibilidad mediante rampa mecánica certificada constituye una medida objetiva de mitigación del riesgo, orientada a:

- Garantizar la seguridad del usuario durante el ascenso y descenso.
- Reducir la probabilidad de accidentes o lesiones.
- Cumplir estándares de accesibilidad aplicables a población con discapacidad.
- Salvaguardar el principio de responsabilidad que rige la contratación estatal.

La asistencia física del conductor, aunque necesaria como complemento del servicio humanizado, no sustituye las condiciones estructurales de accesibilidad vehicular requeridas para el traslado seguro de usuarios con movilidad reducida, ni puede considerarse equivalente técnico de una adaptación mecánica certificada.

En consecuencia, la exigencia establecida en el pliego resulta razonable, proporcional y directamente relacionada con el objeto contractual, y no constituye una barrera indebida a la libre concurrencia, en tanto no

2585232608

impone la adaptación de la totalidad de la flota, sino únicamente de una parte mínima necesaria para garantizar la adecuada prestación del servicio.

OBSERVACION 3.



3. Observación sobre la Experiencia del Personal Operativo (Conductores)

Referencia: Anexo No. 2) Numeral 1.1.3. "Experiencia del Personal".

El proyecto de pliego solicita certificar un mínimo de seis (6) meses de experiencia específica en el transporte de pasajeros con discapacidad o movilidad reducida. Sin embargo, las certificaciones laborales emitidas por empresas de transporte no suelen detallar la patología o condición física de los usuarios atendidos, sino el cargo y el tiempo de servicio.

1.1.3. EXPERIENCIA DEL PERSONAL

Para la presente contratación el oferente deberá certificar a la Regional de Aseguramiento en Salud Nro4 mediante documento firmado, anexo a la oferta, por el representante legal garantizando que la experiencia del talento humano (conductores) cumple con lo solicitado para (6) meses de experiencia específica en el ejercicio de cargos relacionados con la movilidad de personal referente.

El perfil requerido ya incluye capacitaciones obligatorias en Primeros Auxilios (mínimo 10 horas) y Atención al Cliente, las cuales dotan al conductor de las competencias técnicas necesarias para el manejo de estos usuarios. Mantener la exigencia de "experiencia específica" certificada generaría una barrera administrativa difícil de superar, ya que la idoneidad es intrínseca a la formación exigida.

Se solicita respetuosamente a la entidad reevaluar el requisito de experiencia específica para los conductores y, en su lugar, **permitir que el oferente aporte una certificación de compromiso suscrita por el Representante Legal. En dicho documento, el** proponente se obligará a garantizar que el personal asignado poseerá la capacitación técnica, calidad humana y adherencia a los protocolos de asistencia necesarios para asegurar la integridad física y el trato digno del usuario durante su traslado.

De igual manera, para efectos de la acreditación de la formación solicitada, se solicita a la entidad permitir la presentación de certificaciones equivalentes a la descripción de "curso de primeros auxilios". Lo anterior, considerando que dichas competencias técnicas son intrínsecas a capacitaciones de mayor espectro como las de "Primer Respondiente", las cuales cumplen con el objetivo de brindar asistencia básica en salud solicitado en el pliego de condiciones.

Respuesta: En atención a la observación presentada se acepta parcialmente teniendo en cuenta lo siguiente:

La experiencia específica del conductor constituye un requisito técnico directamente relacionado con el objeto contractual, orientado a garantizar la seguridad, la integridad física y el trato digno de los usuarios durante la prestación del servicio. La sustitución de este requisito por una certificación de compromiso del representante legal no proporciona evidencia objetiva de la idoneidad práctica del personal, ni mitiga adecuadamente los riesgos operativos inherentes al transporte de población vulnerable.

No obstante, en aplicación de los principios de proporcionalidad y de libre concurrencia, la Entidad permite la flexibilidad documental para la acreditación de experiencia, de manera que las certificaciones puedan:

- Proceder de contratos de transporte especial o asistencia de usuarios con necesidades especiales o movilidad reducida, aun cuando no especifiquen la condición exacta de cada usuario.

- Incluir constancias, certificaciones laborales, actas de desempeño o documentos equivalentes que acrediten la experiencia práctica en servicios de transporte asistencial.

Asimismo, se aceptan certificaciones equivalentes de capacitación que cumplan con los objetivos de Primeros Auxilios, tales como cursos de “Primer Respondiente”, siempre que garanticen competencias técnicas básicas para la atención segura de los usuarios durante el transporte.

En consecuencia, la exigencia de experiencia mínima de seis (6) meses se mantiene, pero se flexibiliza la documentación soporte para su acreditación.

Lo anterior para conocimiento y demás fines pertinentes.

Atentamente,

...

2585232626

GS-

Firmado digitalmente por:
Nombre: Lizeth Catherine Martinez Erazo
Grado: Subintendente
Cargo: Auxiliar De Enfermeria
Cédula: 1085285201
Dependencia: Servicio Medico Espco Deval
Unidad: Departamento De Policia Valle
Correo: lizeth.martinez6497@correo.policia.gov.co
3/03/2026 9:34:48 a. m.

Anexo: no
Teléfono:
www.policia.gov.co

INFORMACIÓN PÚBLICA

2585232616