**05 DE OCTUBRE DE 2026**

**RESPUESTA A OBSERVACIONES PROCESO SELECCIÓN ABREVIADA DE MENOR CUANTÍA SA-051-2026 CUYO OBJETO CONTRACTUAL ES: "PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR ESPECIALIZADO PARA ESTUDIANTES DEL SECTOR OFICIAL DEL MUNICIPIO DE DOSQUEBRADAS DURANTE EL CALENDARIO ESCOLAR 2026, CUBRIENDO DESPLAZAMIENTOS DESDE CORREGIMIENTOS, BARRIOS Y COMUNAS.."**

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR **MAX LOGISTICA S.A.S**

**OBSERVACION 01**

(...) Solicitamos respetuosamente a la entidad modificar los indicadores financieros del proceso y establecer los siguientes parámetros:

• Índice de Liquidez: Mayor o igual a 25,00.
• Índice de Endeudamiento: Menor o igual a 0,02.
• Rentabilidad del Patrimonio: Mayor o igual a 0,30.
• Rentabilidad del Activo: Mayor o igual a 0,25.

Lo anterior con el propósito de garantizar que el futuro contratista cuente con la suficiente capacidad financiera para ejecutar el contrato en condiciones de seguridad, continuidad, eficiencia y calidad.

**RESPUESTA :**

La entidad se permite manifestar que el proceso para la obtención de los indicadores financieros tal como lo manifiesta el análisis de sector, surge de información obtenida en el Registro Único de Proponentes que se encuentra en la plataforma RUES, sobre los cuales se realiza el presente proceso contractual, lo que concluye que si se realizó estudio de mercado.

Adicionalmente siguiendo los lineamientos de Colombia Compra Eficiente, buscando garantizar la pluralidad de oferentes ósea no excluir posibles proponentes se determina los límites a los indicadores financieros más flexibles como son valores máximos y mínimos de las empresas analizadas. Por lo planteado anteriormente, no se acepta la observación.

También es importante recalcar que la guía “MANUAL PARA DETERMINAR Y VERIFICAR LOS REQUISITOS HABILITANTES EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN” emitida por Colombia Compra Eficiente plantea “…*En atención a la naturaleza del contrato a suscribir y su valor, plazo y forma de pago, la entidad debe hacer uso de los indicadores que considere adecuados respecto del objeto del Proceso de Contratación, para lo cual no es suficiente la aplicación mecánica de fórmulas financieras, pues deben conocer cada indicador, sus fórmulas de cálculo y su interpretación*”. Así las cosas, el indicador de liquidez y el indicador de endeudamiento solicitados en el presente proceso contractual hacen parte de un análisis de mercado conforme a las guías de Colombia Compra, que permite establecer los porcentajes techos con los cuales el oferente pueda cumplir con sus obligaciones derivadas de la ejecución del contrato.

Por lo plasmado anteriormente y buscando conservar la pluralidad de oferentes en el presente proceso contractual, no es viable acceder a su petición.

**OBSERVACION 02**

Observación al factor de calidad – Vehículos adicionales

El proyecto de pliego establece que la asignación de puntaje por vehículos adicionales aplica únicamente respecto de los "vehículos adicionales de transporte escolar (no cuentan los exigidos como mínimo)". No obstante, el proyecto de pliegos no define en ninguno de sus apartados cuál es el número mínimo de vehículos que debe acreditar el proponente para participar en el proceso.

Los requisitos habilitantes únicamente exigen acreditar la capacidad transportadora autorizada y aportar las respectivas tarjetas de operación, sin fijar un parque automotor mínimo.

En consecuencia, no existe un parámetro objetivo que permita determinar cuáles vehículos pueden considerarse "adicionales", lo que genera incertidumbre en la evaluación y afecta los principios de transparencia, igualdad y selección objetiva.
Se solicita aclarar o modificar el criterio de evaluación, definiendo expresamente el parque automotor mínimo exigido o, en su defecto, reformular el factor de calidad para que su aplicación sea objetiva, verificable y aplicable en igualdad de condiciones a todos los oferentes.

Aunado a lo anterior, La tabla del factor de calidad habla de "Cantidad exigida" (50, 180 y 180), pero no explica si esos números corresponden a la capacidad transportadora autorizada al número de vehículos necesarios para ejecutar el contrato y por lo tanto lo otro seria adicional, teniendo en cuenta que en los estudios previos exigen una cantidad de 105 vehículos siendo contradictorio lo establecido en el estudio previo con el proyecto de pliego.

**Respuesta:**

La Entidad se permite informar que la observación presentada por el oferente se acepta parcialmente, por las razones técnicas, jurídicas y de interés general que se exponen a continuación.

El servicio público de transporte escolar constituye una actividad de alto interés público y de carácter esencial, orientada a garantizar el acceso y la permanencia de los niños, niñas y adolescentes en el sistema educativo oficial, por lo que tratándose del traslado de menores de edad la prestación no tolera interrupciones ni improvisaciones y exige estándares reforzados de seguridad, continuidad y eficiencia.

En este sentido, la exigencia de un parque automotor base y la valoración de vehículos adicionales responden a necesidades técnicas ineludibles de la operación logística, especialmente a la garantía de recambio vehicular inmediato como plan de contingencia ante averías, mantenimientos preventivos y correctivos obligatorios o colisiones menores. La ausencia de una flota de respaldo genera que ante una falla en ruta los menores deban esperar horas o se interrumpa la ruta, vulnerando el derecho fundamental a la educación y exponiendo a los estudiantes a graves riesgos de seguridad física, de modo que contar con capacidad transportadora adicional permite activar un protocolo de relevo inmediato y mitigar riesgos operacionales por picos de demanda o reestructuración temporal de rutas.

Por lo anterior, la Entidad mantiene el criterio de ponderar a los proponentes que demuestren mayor capacidad de respuesta logística mediante vehículos adicionales como un indicador legítimo de solvencia y calidad. En consecuencia, se modifica y aclara el criterio ponderable para que la "cantidad exigida" corresponda estrictamente al parque automotor mínimo obligatorio con el que el proponente debe habilitar la propuesta, ajustando el cuadro de ponderación para que los vehículos adicionales se evalúen de forma objetiva sobre las tarjetas de operación allegadas que superen dichos mínimos y subsanando así la contradicción advertida.

De esta manera quedará así el criterio ponderable:

**EVALUACIÓN VEHÍCULOS ADICIONALES – 30 PUNTOS**

- Aplica únicamente para vehículos adicionales de transporte escolar (no cuentan los exigidos como mínimo).
- Puntaje asignado por cada tipo:

| Tipo de vehículo | Cantidad exigida | Cantidad adicional puntuable | Puntaje máximo | Asignación del puntaje |
|---|---|---|---|---|
| Bus | 40 | 2 | 2 puntos | 1 punto por cada bus adicional |
| Microbús / Colectivo | 150 | 10 | 3 puntos | 1 punto por cada vehículo adicional |
| Camperos | 150 | 25 | 25 puntos | 1 punto por cada vehículo adicional |

**OBSERVACION 03**

Asimismo, solicitamos a la entidad revisar y modificar el factor de evaluación denominado "Vehículos adicionales – 30 puntos", toda vez que las cantidades establecidas como base para la asignación de puntaje resultan desproporcionadas frente a las necesidades reales del contrato y generan una restricción injustificada a la pluralidad de oferentes.

El pliego establece que el servicio requiere aproximadamente 105 vehículos para la ejecución del contrato; sin embargo, para acceder al puntaje de calidad se exige acreditar disponibilidad adicional de hasta:

• 52 buses (50 exigidos + 2 adicionales).
• 190 microbuses o colectivos (180 exigidos + 10 adicionales).
• 205 camperos (180 exigidos + 25 adicionales).

Estas cantidades no guardan relación con el objeto contractual ni con la capacidad realmente requerida para atender el servicio, pues implican que un proponente deba acreditar una flota potencial muy superior a la necesaria para ejecutar el contrato.
Desde el punto de vista técnico, el número de vehículos exigidos para obtener el puntaje corresponde a una capacidad operativa que excede ampliamente el parque automotorrequerido para la prestación efectiva del servicio. La finalidad de un factor de calidad debe ser incentivar mejores condiciones para la ejecución contractual, como la existencia de vehículos de respaldo razonables para atender contingencias mecánicas o reemplazos temporales, mas no exigir capacidades empresariales que no serán utilizadas durante la ejecución del contrato.

Debe recordarse que la propia entidad contempla mecanismos para la sustitución de vehículos cuando se presenten fallas mecánicas o situaciones que impidan la prestación del servicio, razón por la cual resulta suficiente exigir un número razonable de vehículos de contingencia y no una flota adicional que prácticamente duplica o supera ampliamente las necesidades del contrato dependiendo de la tipología vehicular.

Desde la perspectiva jurídica, el artículo 24 de la Ley 80 de 1993 y el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 obligan a estructurar procesos de selección bajo criterios de transparencia, igualdad, economía y selección objetiva. Asimismo, el principio de proporcionalidad exige que los requisitos habilitantes y los factores de evaluación sean adecuados, necesarios y razonables respecto del objeto contractual.

En el presente caso, el criterio de evaluación no evidencia una relación objetiva entre el número de vehículos adicionales exigidos y una mejora efectiva en la calidad del servicio.

Por el contrario, el factor termina privilegiando exclusivamente a empresas con un parque automotor extraordinariamente amplio, sin que ello represente necesariamente una mejor prestación del servicio, restringiendo injustificadamente la participación de empresas plenamente habilitadas para ejecutar el contrato.

La jurisprudencia del Consejo de Estado y los lineamientos de Colombia Compra Eficiente han reiterado que los factores de evaluación deben encontrarse debidamente motivados y guardar relación directa con el objeto contractual, evitando establecer condiciones que favorezcan indebidamente a un segmento específico del mercado o que limiten la libre concurrencia.

En consecuencia, se solicita modificar este factor de evaluación, reduciendo las cantidades de vehículos adicionales a un número técnica y operativamente razonable, acorde con el total de vehículos requeridos para la ejecución del contrato, criterio que resulta proporcional, técnicamente justificable y suficiente para garantizar la continuidad del servicio sin restringir la participación de potenciales oferentes.

De mantenerse las cantidades actualmente previstas, la entidad deberá motivar técnicamente por qué resulta necesario exigir disponibilidades que superan ampliamente la capacidad operativa requerida para el contrato, explicando la metodología utilizada para determinar dichos valores y demostrando cómo esa exigencia contribuye objetivamente a mejorar la prestación del servicio Adicionalmente, se solicita a la Entidad explicar y justificar técnicamente la metodología utilizada para establecer las cantidades de vehículos adicionales objeto de evaluación, indicando los estudios, análisis de mercado o antecedentes contractuales que soportan dicha decisión .En ese sentido, respetuosamente se solicita que la Entidad informe:

1. El número total de vehículos efectivamente utilizados durante la ejecución del contrato inmediatamente anterior, discriminados por tipología (buses, microbuses/colectivos y camperos).
2. El número máximo de vehículos de reemplazo o contingencia que fueron utilizados durante la ejecución del contrato anterior, indicando las causas que motivaron su utilización.
3. Los informes de supervisión o de ejecución contractual que evidencien que durante el contrato anterior fue necesario disponer de una cantidad similar de vehículos adicionales a la exigida en el presente proceso.

4. Los estudios técnicos, de mercado o documentos de planeación que justifiquen por qué se establecieron como factor de evaluación disponibilidades de hasta cincuenta y dos (52) buses, ciento noventa (190) microbuses o colectivos y doscientos cinco (205) camperos, cuando la necesidad del servicio corresponde aproximadamente a ciento cinco (105) vehículos como lo indica en el estudio previo.

Lo anterior, en aplicación de los principios de planeación, transparencia, selección

objetiva y proporcionalidad, toda vez que la Entidad no puede establecer factores de evaluación carentes de sustento técnico o que impongan cargas desproporcionadas a los proponentes sin demostrar que tales exigencias responden a una necesidad real del servicio.

En caso de que la Entidad no cuente con soportes técnicos o con evidencia derivada de la ejecución de contratos anteriores que demuestren la necesidad de tales disponibilidades, se solicita modificar el factor de evaluación, reduciendo las cantidades exigidas a un porcentaje razonable de vehículos de respaldo, acorde con las contingencias normales de la prestación del servicio y con el principio de proporcionalidad previsto en la contratación estatal.

Finalmente, se solicita a la Entidad dar respuesta de fondo a cada uno de los aspectos planteados, indicando expresamente los estudios técnicos, documentos de planeación, análisis del sector, informes de supervisión e información estadística que sustentan las cantidades de vehículos adicionales establecidas como factor de evaluación.

En particular, se reitera y solicita informar si durante la ejecución del contrato inmediatamente anterior fue necesario disponer de cincuenta y dos (52) buses, ciento noventa (190) microbuses o colectivos y doscientos cinco (205) camperos, o del número de vehículos adicionales previsto en el presente proceso, aportando los respectivos informes de supervisión, interventoría, actas de ejecución y demás soportes que demuestren la utilización efectiva de dicha capacidad adicional.

De no contar con dichos soportes o estudios, se solicita modificar el factor de evaluación por resultar desproporcionado, carente de motivación técnica y potencialmente restrictivo de la libre concurrencia, en contravía de los principios de planeación, transparencia, igualdad, selección objetiva y responsabilidad que rigen la contratación estatal.

La ausencia de una justificación técnica suficiente para este criterio de evaluación podría comprometer la legalidad del proceso de selección y dar lugar al ejercicio de los mecanismos administrativos y judiciales previstos en el ordenamiento jurídico para el control de los actos precontractuales, así como a la intervención de los organismos de control competentes, en caso de evidenciarse vulneración de los principios que rigen la contratación pública.

**Respuesta:**

La Entidad se permite informar que la observación presentada por el oferente se acepta parcialmente, por las razones técnicas, jurídicas y de interés general que se exponen a continuación.

El servicio público de transporte escolar constituye una actividad de alto interés público y de carácter esencial, orientada a garantizar el acceso y la permanencia de los niños, niñas y adolescentes en el sistema educativo oficial, por lo que tratándose del traslado de

menores de edad la prestación no tolera interrupciones ni improvisaciones y exige estándares reforzados de seguridad, continuidad y eficiencia.

En este sentido, la exigencia de un parque automotor base y la valoración de vehículos adicionales responden a necesidades técnicas ineludibles de la operación logística, especialmente a la garantía de recambio vehicular inmediato como plan de contingencia ante averías, mantenimientos preventivos y correctivos obligatorios o colisiones menores. La ausencia de una flota de respaldo genera que ante una falla en ruta los menores deban esperar horas o se interrumpa la ruta, vulnerando el derecho fundamental a la educación y exponiendo a los estudiantes a graves riesgos de seguridad física, de modo que contar con capacidad transportadora adicional permite activar un protocolo de relevo inmediato y mitigar riesgos operacionales por picos de demanda o reestructuración temporal de rutas.

Por lo anterior, la Entidad mantiene el criterio de ponderar a los proponentes que demuestren mayor capacidad de respuesta logística mediante vehículos adicionales como un indicador legítimo de solvencia y calidad. En consecuencia, se modifica y aclara el criterio ponderable para que la "cantidad exigida" corresponda estrictamente al parque automotor mínimo obligatorio con el que el proponente debe habilitar la propuesta, ajustando el cuadro de ponderación para que los vehículos adicionales se evalúen de forma objetiva sobre las tarjetas de operación allegadas que superen dichos mínimos y subsanando así la contradicción advertida.

De esta manera quedará así el criterio ponderable:

**EVALUACIÓN VEHÍCULOS ADICIONALES – 30 PUNTOS**

- Aplica únicamente para vehículos adicionales de transporte escolar (no cuentan los exigidos como mínimo).
- Puntaje asignado por cada tipo:

| Tipo de vehículo | Cantidad exigida | Cantidad adicional puntuable | Puntaje máximo | Asignación del puntaje |
|---|---|---|---|---|
| Bus | 40 | 2 | 2 puntos | 1 punto por cada bus adicional |
| Microbús / Colectivo | 150 | 10 | 3 puntos | 1 punto por cada vehículo adicional |
| Camperos | 150 | 25 | 25 puntos | 1 punto por cada vehículo adicional |

**OBSERVACION 04**

En consecuencia con lo anterior, frente a los vehículos adicionales, se solicita aclarar en el pliego definitivo que este factor de CALIDAD se acredita también como los requisitos técnicos habilitantes a través de convenios, es decir, Sí La empresa presta dora del servicio

pretende prestar el mismo mediante convenios con otras empresas, se debe(n) aportar la(s) resolución(es) vigentes de fijación de la capacidad transportadora de dichas empresas

**Respuesta:**

No se acoge la observación, toda vez que el requisito establecido en el pliego de condiciones es claro y no da lugar a interpretaciones.

Para la asignación del puntaje adicional, el proponente deberá acreditar su capacidad transportadora autorizada mediante certificación expedida con una vigencia no mayor a treinta (30) días calendario anteriores a la fecha de radicación de la propuesta.

Como requisito previo, el proponente deberá acreditar la cantidad mínima de vehículos exigida como requisito habilitante. El puntaje adicional se otorgará exclusivamente por los vehículos que excedan dicho mínimo y que se encuentren registrados dentro de la capacidad transportadora autorizada del proponente.

En consecuencia, para efectos de la asignación de este puntaje no serán válidos los vehículos acreditados mediante convenios o cartas de intención con otras empresas, por cuanto el criterio de evaluación busca valorar la capacidad operativa propia del oferente para garantizar una mayor disponibilidad de vehículos durante la ejecución del contrato.

En el caso de consorcios o uniones temporales, la capacidad transportadora se determinará con la sumatoria de la capacidad transportadora autorizada de cada uno de sus integrantes, quienes deberán aportar la certificación correspondiente dentro de la vigencia exigida.

**OBSERVACION 05**

(…)

**FACTOR AMBIENTAL – VEHÍCULO ELÉCTRICO (10 PUNTOS)**
Respetuosamente solicitamos a la entidad revisar y, de ser el caso, eliminar el factor de evaluación que otorga puntaje por la oferta de un vehículo eléctrico, toda vez que del estudio previo y del proyecto de pliego no se evidencia una justificación técnica, económica, ambiental u operacional que permita concluir que dicho criterio guarda relación directa con la necesidad que pretende satisfacer el proceso contractual, consistente en la prestación del servicio de transporte escolar.

(…)

**Respuesta:**

La Entidad incluyó este factor de evaluación con el propósito de fortalecer la sostenibilidad ambiental y promover la reducción de emisiones contaminantes en la prestación del servicio de transporte escolar, en concordancia con las políticas nacionales orientadas a la transición hacia tecnologías de cero y bajas emisiones.

Esta medida se encuentra alineada con los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo, la política de movilidad sostenible liderada por el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Minas y Energía y las demás estrategias del Gobierno
Nacional encaminadas a incentivar la incorporación de tecnologías limpias en el sector transporte.

Es importante precisar que la oferta de un vehículo eléctrico no constituye un requisito habilitante, por lo que no limita la participación ni restringe la pluralidad de oferentes. Se trata exclusivamente de un factor ponderable, mediante el cual la Entidad reconoce y promueve la incorporación voluntaria de tecnologías limpias por parte de los proponentes.

Así mismo, la Entidad considera viable la utilización de este tipo de vehículos en aquellas rutas urbanas o de corta distancia, cuyas condiciones operativas y geográficas permiten su adecuada implementación, sin afectar la continuidad ni la eficiencia en la prestación del servicio.

En consecuencia, el factor de evaluación cuenta con una finalidad objetiva y razonable, orientada a incentivar la sostenibilidad ambiental y la modernización del parque automotor, sin afectar los principios de libre concurrencia, igualdad, selección objetiva y pluralidad de oferentes que rigen la contratación estatal, razón por la cual se mantiene en las condiciones previstas en el pliego de condiciones.

Ahora bien la solicitud planteada por el observante respecto de los cuestionamientos sobre el uso de vehículos eléctricos y la publicación de los detalles del contrato inmediatamente anterior. En primer lugar, es preciso aclarar que el contrato antecedente al que hace referencia el interesado se encuentra actualmente en ejecución, situación por la cual existen informes contractuales y de supervisión pendientes por radicar. En ese sentido, la etapa de supervisión no ha concluido y el equipo supervisor conserva de manera plena sus facultades legales y contractuales para requerir, verificar o hacer efectivos los compromisos observados dentro de dicho trámite en el marco de la vigilancia del contrato, de modo que resulta improcedente e inoportuno exigir conclusiones definitivas sobre un proceso en curso.

Aunado a lo anterior, la formulación de las condiciones técnicas del presente proceso de selección responde estrictamente a la autonomía de la Administración para proyectar sus necesidades futuras y promover la modernización, eficiencia y sostenibilidad ambiental en la prestación del servicio público de transporte escolar. Los aspectos de idoneidad, capacidad operativa, autonomía de la flota e infraestructura son definidos en los pliegos de condiciones con base en la conveniencia pública y los principios de la función administrativa, sin que las particularidades del contrato en ejecución constituyan un presupuesto habilitante o una condición previa indispensable para que la Entidad ejerza su facultad de estructurar este nuevo proceso.

Por consiguiente, no resulta viable ni jurídicamente procedente acceder a la solicitud de publicar o detallar informes de un contrato cuya ejecución no se ha liquidado ni finalizado. La Entidad ratifica que la estructuración técnica del pliego de condiciones se encuentra

plenamente ajustada a los principios de selección objetiva, planeación y libre concurrencia previstos en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, por lo que las exigencias y especificaciones del proceso de selección se mantienen en su totalidad sin modificación alguna.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR **COOPERATIVA DE TRANSPORTADORES CONTRATISTAS**

**OBSERVACION 01**

: …Solicitamos respetuosamente modificar el requisito habilitante, estableciendo un Indicador de Cobertura de Intereses igual o superior a cinco (5,0), o, en su defecto, que la Entidad exponga la justificación técnica, financiera y de análisis del sector que sustenta la necesidad de exigir un indicador de 6,01

**Respuesta:**

La entidad se permite manifestar que el proceso para la obtención de los indicadores financieros tal como lo manifiesta el análisis de sector, surge de información obtenida en el Registro Único de Proponentes que se encuentra en la plataforma RUES, sobre los cuales se realiza el presente proceso contractual, lo que concluye que si se realizó estudio de mercado.

Adicionalmente siguiendo los lineamientos de Colombia Compra Eficiente, buscando garantizar la pluralidad de oferentes ósea no excluir posibles proponentes se determina los límites a los indicadores financieros más flexibles como son valores máximos y mínimos de las empresas analizadas. Por lo planteado anteriormente, no se acepta la observación.

También es importante recalcar que la guía "MANUAL PARA DETERMINAR Y VERIFICAR LOS REQUISITOS HABILITANTES EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN" emitida por Colombia Compra Eficiente plantea "…*En atención a la naturaleza del contrato a suscribir y su valor, plazo y forma de pago, la entidad debe hacer uso de los indicadores que considere adecuados respecto del objeto del Proceso de Contratación, para lo cual no es suficiente la aplicación mecánica de fórmulas financieras, pues deben conocer cada indicador, sus fórmulas de cálculo y su interpretación*". Así las cosas, el indicador de liquidez y el indicador de endeudamiento solicitados en el presente proceso contractual hacen parte de un análisis de mercado conforme a las guías de Colombia Compra, que permite establecer los porcentajes techos con los cuales el oferente pueda cumplir con sus obligaciones derivadas de la ejecución del contrato.

Por lo plasmado anteriormente y buscando conservar la pluralidad de oferentes en el presente proceso contractual, no es viable acceder a su petición.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR **TRANSCOLTUR SAS**

**OBSERVACION 01**

Modificación de Indicadores Financieros: ….. solicitamos modificar los pliegos para alinear los indicadores con los estándares técnicos del sector transporte terrestre especial, adoptando los siguientes topes:

- Liquidez: Mayor o igual a 2.0
- Razón de Cobertura de Intereses: Mayor o igual a 3.0 o Indeterminado.
- Rentabilidad del Patrimonio (ROE): Mayor o igual a 10%
- Rentabilidad del Activo (ROA): Mayor o igual a 8%
- Índice de Endeudamiento: Menor o igual a 0.45

**Respuesta:**

La entidad se permite manifestar que el proceso para la obtención de los indicadores financieros tal como lo manifiesta el análisis de sector, surge de información obtenida en el Registro Único de Proponentes que se encuentra en la plataforma RUES, sobre los cuales se realiza el presente proceso contractual, lo que concluye que si se realizó estudio de mercado.

Adicionalmente siguiendo los lineamientos de Colombia Compra Eficiente, buscando garantizar la pluralidad de oferentes ósea no excluir posibles proponentes se determina los límites a los indicadores financieros más flexibles como son valores máximos y mínimos de las empresas analizadas. Por lo planteado anteriormente, no se acepta la observación.

También es importante recalcar que la guía "MANUAL PARA DETERMINAR Y VERIFICAR LOS REQUISITOS HABILITANTES EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN" emitida por Colombia Compra Eficiente plantea "…*En atención a la naturaleza del contrato a suscribir y su valor, plazo y forma de pago, la entidad debe hacer uso de los indicadores que considere adecuados respecto del objeto del Proceso de Contratación, para lo cual no es suficiente la aplicación mecánica de fórmulas financieras, pues deben conocer cada indicador, sus fórmulas de cálculo y su interpretación*". Así las cosas, el indicador de liquidez y el indicador de endeudamiento

solicitados en el presente proceso contractual hacen parte de un análisis de mercado conforme a las guías de Colombia Compra, que permite establecer los porcentajes techos con los cuales el oferente pueda cumplir con sus obligaciones derivadas de la ejecución del contrato.

Por lo plasmado anteriormente y buscando conservar la pluralidad de oferentes en el presente proceso contractual, no es viable acceder a su petición.

**OBSERVACION 02**

**Flexibilización y Apertura en la Acreditación de la Sede Física**

El pliego de condiciones impone de forma exclusiva la acreditación de la sede física en el municipio de Dosquebradas mediante su registro formal, sin embargo, esta exigencia vulnera el Artículo 84 de la Constitución Política de Colombia, el cual prohíbe establecer requisitos adicionales para el ejercicio de un derecho o actividad cuando esta ya ha sido reglamentada.

Así mismo, conforme al Código de Comercio y la jurisprudencia del Consejo de Estado, la Cámara de Comercio certifica la personería jurídica y el domicilio principal de la sociedad. La apertura de oficinas de representación, centros de despacho logístico o talleres operativos en otras jurisdicciones no requiere obligatoriamente la constitución de una sucursal registrada para ser válida frente a terceros.

Por lo cual, restringir la validación de esta capacidad logística a una formalidad documental registral ignora la realidad material y técnica de la presencia en el territorio, privilegiando la forma sobre el fondo y contrariando el Principio de Eficiencia.

En consecuencia, solicitamos eliminar la obligatoriedad de registrar la sede en la Cámara de Comercio. En su lugar, sugerimos a la entidad que faculte la acreditación de este requisito a través de la presentación del certificado de tradición y libertad, con la finalidad de brindar total tranquilidad de la administración y blindaje del proceso; solicitamos validar la posibilidad de incluir una cláusula que faculte al comité técnico de la entidad para realizar visitas o inspecciones presenciales a las instalaciones del oferente antes de la adjudicación, validando de primera mano la existencia real y suficiencia operativa de las sedes.

**Respuesta:**

No se acoge la observación, toda vez que la interpretación realizada por el observante no corresponde a lo establecido en el pliego de condiciones.

El requisito no exige que el proponente cuente con una sede física ubicada exclusivamente en el municipio de Dosquebradas. Por el contrario, el pliego dispone expresamente lo siguiente:

"Con el fin de tener eficiencia en la operación del servicio y garantizar la disponibilidad de los recursos técnicos, administrativos y logísticos, el proponente o los integrantes de la estructura plural deberán acreditar que cuentan con domicilio principal, agencia o sucursal en alguno de los municipios que conforman el Área Metropolitana Centro Occidente."

Para acreditar este requisito, el proponente deberá aportar el certificado de existencia y representación legal expedido con una vigencia no mayor a treinta (30) días calendario anteriores a la fecha de presentación de la oferta.

Adicionalmente, el pliego en respuesta a otro observante (verificar todas las respuestas de este documento ) aclara que, tratándose de consorcios o uniones temporales, será suficiente con que uno de sus integrantes acredite el cumplimiento de este requisito.

En consecuencia, no es cierto que el proceso exija una sede física exclusivamente en el municipio de Dosquebradas. La condición establecida responde a la necesidad de garantizar una

adecuada capacidad de respuesta, disponibilidad operativa y atención oportuna durante la ejecución del contrato, permitiendo que dicha sede se encuentre ubicada en cualquiera de los municipios que integran el Área Metropolitana Centro Occidente.

Por lo anterior, la Entidad considera que el requisito es objetivo, proporcional y guarda relación directa con las necesidades de la contratación, razón por la cual no se acoge la observación.

**OBSERVACION 03**

**Sustentación del Dimensionamiento de Flota y Flexibilización**

El pliego de condiciones impone una estructura rígida de flota compuesta por 205 camperos, 200 microbuses y 52 buses, además de vehículos de reserva, sin contar con un estudio técnico que soporte la justificación de la necesidad y eficiencia de dicha clasificación.

Así mismo, el Principio de Planeación Contractual (Artículos 25 y 26 de la Ley 80 de 1993) obliga a las entidades estatales a elaborar estudios de conveniencia y oportunidad completos que demuestren la necesidad cuantitativa y cualitativa del servicio. Adicionalmente, el Decreto 1079 de 2015 (Único Reglamentario del Sector Transporte) y el Decreto 348 de 2015 (específico para transporte especial) estipulan que la capacidad transportadora de las empresas habilitadas está legalmente fijada y autorizada por el Ministerio de Transporte, atendiendo a criterios globales de operación y rodamiento.

Por lo que requerir un volumen fijo y tan elevado de vehículos bajo tipologías específicas restringe la autonomía de los oferentes para estructurar planes de rodamiento óptimos. Por ejemplo, la tipología de "campero" posee una capacidad técnica máxima de 5 pasajeros (incluido el conductor). Exigir 205 vehículos de esta naturaleza implica una dispersión de recursos y un incremento de costos que contraría el Principio de Economía, toda vez que se desconoce qué rutas o veredas justifican técnicamente la movilización de tan baja cantidad de estudiantes por unidad operativa.

En consecuencia, requerimos publicar de manera inmediata el anexo técnico detallado de rutas, frecuencias, georreferenciación vial y demanda de estudiantes por zonas. Así mismo, solicitamos suprimir la obligación de presentar un inventario cerrado de vehículos al momento de ofertar, permitiendo que la suficiencia de la flota sea demostrada y respaldada por la Resolución de Capacidad Transportadora vigente expedida por el Ministerio de Transporte a favor de la empresa habilitada

**Respuesta:**

La Entidad se permite informar que la observación presentada por el oferente se acepta parcialmente, por las razones técnicas, jurídicas y de interés general que se exponen a continuación.

El servicio público de transporte escolar constituye una actividad de alto interés público y de carácter esencial, orientada a garantizar el acceso y la permanencia de los niños, niñas y adolescentes en el sistema educativo oficial, por lo que tratándose del traslado de menores de edad la prestación no tolera interrupciones ni improvisaciones y exige estándares reforzados de seguridad, continuidad y eficiencia.

En este sentido, la exigencia de un parque automotor base y la valoración de vehículos adicionales responden a necesidades técnicas ineludibles de la operación logística, especialmente a la garantía de recambio vehicular inmediato como plan de contingencia ante averías, mantenimientos preventivos y correctivos obligatorios o colisiones menores. La ausencia de una flota de respaldo genera que ante una falla en ruta los menores deban esperar horas o se interrumpa la ruta, vulnerando el derecho fundamental a la educación y exponiendo a los estudiantes a graves riesgos de seguridad física, de modo que contar con capacidad transportadora adicional permite activar un protocolo de relevo inmediato y mitigar riesgos operacionales por picos de demanda o reestructuración temporal de rutas.

Por lo anterior, la Entidad mantiene el criterio de ponderar a los proponentes que demuestren mayor capacidad de respuesta logística mediante vehículos adicionales como un indicador legítimo de solvencia y calidad. En consecuencia, se modifica y aclara el criterio ponderable para que la "cantidad exigida" corresponda estrictamente al parque automotor mínimo obligatorio con el que el proponente debe habilitar la propuesta, ajustando el cuadro de ponderación para que los vehículos adicionales se evalúen de forma objetiva sobre las tarjetas de operación allegadas que superen dichos mínimos y subsanando así la contradicción advertida.

De esta manera quedará así el criterio ponderable:

**EVALUACIÓN VEHÍCULOS ADICIONALES – 30 PUNTOS**

- Aplica únicamente para vehículos adicionales de transporte escolar (no cuentan los exigidos como mínimo).
- Puntaje asignado por cada tipo:

| Tipo de vehículo | Cantidad exigida | Cantidad adicional puntuable | Puntaje máximo | Asignación del puntaje |
|---|---|---|---|---|
| Bus | 40 | 2 | 2 puntos | 1 punto por cada bus adicional |
| Microbús / Colectivo | 150 | 10 | 3 puntos | 1 punto por cada vehículo adicional |
| Camperos | 150 | 25 | 25 puntos | 1 punto por cada vehículo adicional |

**OBSERVACION 04**

**Requisito Ambiental: Vehículo Eléctrico**

El pliego establece como requisito la inclusión de una buseta 100% eléctrica dentro de la flota asignada al servicio escolar del municipio.

En concordancia con los Artículos 24 y 25 de la Ley 80 de 1993 (Principios de Transparencia y Economía), las especificaciones técnicas integradas en los pliegos deben fundarse en la razonabilidad, la viabilidad técnica real y la existencia de una oferta plural en el mercado que evite la consolidación de monopolios o de requisitos imposibles de cumplir.

Si bien la transición energética es una política pública deseable, su aplicación en contratos estatales de transporte escolar exige rigor técnico. La topografía rural, las pendientes pronunciadas y el estado de las vías terciarias en los corregimientos y veredas de Dosquebradas representan un desafío crítico para el rendimiento, la tracción y la autonomía de las baterías de un vehículo pesado como una buseta eléctrica. Adicionalmente, la entidad debe considerar los tiempos de recarga obligatorios (que restan disponibilidad operativa) y la ausencia de una red de infraestructura de carga rápida pública en la zona. Exigir este vehículo sin demostrar un estudio de mercado previo que certifique la comercialización y disponibilidad inmediata de esta tipología específica para la región genera una grave asimetría contractual.

De acuerdo con lo anterior, solicitamos a la entidad desglosar y aportar el estudio de factibilidad técnica vial y topográfica, así como el estudio de mercado sectorial que valide la viabilidad de este requerimiento. De no contarse con dichos soportes técnicos actualizados, solicitamos retirar la buseta eléctrica o, en su defecto, permitir que sea sustituida por un vehículo de bajas emisiones (tecnología Euro o similar).

**Respuesta:**

La Entidad incluyó este factor de evaluación con el propósito de fortalecer la sostenibilidad ambiental y promover la reducción de emisiones contaminantes en la prestación del servicio de transporte escolar, en concordancia con las políticas nacionales orientadas a la transición hacia tecnologías de cero y bajas emisiones.

Esta medida se encuentra alineada con los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo, la política de movilidad sostenible liderada por el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Minas y Energía y las demás estrategias del Gobierno Nacional encaminadas a incentivar la incorporación de tecnologías limpias en el sector transporte.

Es importante precisar que la oferta de un vehículo eléctrico no constituye un requisito habilitante, por lo que no limita la participación ni restringe la pluralidad de oferentes. Se trata exclusivamente de un factor ponderable, mediante el cual la Entidad reconoce y promueve la incorporación voluntaria de tecnologías limpias por parte de los proponentes.

Así mismo, la Entidad considera viable la utilización de este tipo de vehículos en aquellas rutas urbanas o de corta distancia, cuyas condiciones operativas y geográficas permiten su

adecuada implementación, sin afectar la continuidad ni la eficiencia en la prestación del servicio.

En consecuencia, el factor de evaluación cuenta con una finalidad objetiva y razonable, orientada a incentivar la sostenibilidad ambiental y la modernización del parque automotor, sin afectar los principios de libre concurrencia, igualdad, selección objetiva y pluralidad de oferentes que rigen la contratación estatal, razón por la cual se mantiene en las condiciones previstas en el pliego de condiciones.

**OBSERVACION 05**

**Indeterminación del Número de Auxiliares de Ruta**

En el pliego se impone a los proponentes el deber de anexar documentación del personal que ejercerá como auxiliares de ruta, pero omite fijar el número mínimo o
la densidad de auxiliares requeridos para el desarrollo de la operación.

Dado que el componente de auxiliares de ruta tiene un impacto directo, cierto y sustancial en la estructura de costos laborales (salarios, prestaciones sociales, dotación y seguridad social). Al no establecer la entidad cuántos auxiliares considera necesarios para cubrir la operación (ya sea por vehículo, por ruta o por volumen de alumnos), resulta complicado presentar una oferta económica, comparable y equitativa frente a otros competidores, vulnerando el principio de igualdad y transparencia.

Para ello solicitamos aclarar y fijar con precisión en el pliego de condiciones el número mínimo de auxiliares de ruta requeridos para el proceso de selección, garantizando que todos los proponentes estructuremos nuestras propuestas bajo
idénticos parámetros de costeo

**Respuesta:**

Se le aclara al proponente que la documentación del personal que observado se requiere para el inicio de la ejecución del contrato se deberá aportar y aprobar por parte del supervisor los siguientes listados:

1. Listado del vehículo que prestaran el servicio, con sus respectivos documentos y/o Permisos Vigentes.
2. Listado de los conductores y acompañantes con sus respectivos soportes
3. En caso de realizar un cambio durante la ejecución del contrato este deberá ser notificado y aprobado por el supervisor

Al igual que las exigencias de las obligaciones especificas en su numeral 6. Garantizar que cada vehículo cuente con conductor idóneo y adulto acompañante durante toda la prestación del servicio, quienes deberán cumplir los requisitos legales y contractuales establecidos para el transporte escolar. Ninguna ruta podrá operar sin la presencia del

acompañante. Garantizar que los conductores posean licencia de conducción categoría C1 o superior, porten su identificación y documentación reglamentaria, conozcan las rutas asignadas y mantengan una conducta respetuosa y cordial con estudiantes, padres de familia, docentes, supervisores y demás actores involucrados.

Siendo entonces particularidades al momento del incio adeduado del contrato y se su debida prestación del servicio

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR **TRANSPORTES ESPECIALES SENDEROS SAS**

**OBSERVACION 01**

Respetuosamente solicitamos a la Entidad aclarar el alcance del requisito establecido respecto a la acreditación de domicilio principal, agencia o sucursal en alguno de los municipios que conforman el Área Metropolitana Centro Occidente.

Lo anterior, teniendo en cuenta que el requisito señala que "el proponente o los integrantes de la estructura plural deberán acreditar que cuenta con domicilio principal o agencia o sucursal en alguno de los municipios que pertenecen al Área Metropolitana Centro Occidente", sin precisar de manera expresa si, en el caso de una estructura plural, es suficiente con que uno de sus integrantes acredite el cumplimiento de esta condición.

En este sentido, solicitamos respetuosamente a la Entidad confirmar que, para el caso de propuestas presentadas bajo la modalidad de consorcio o unión temporal, el requisito podrá ser acreditado por al menos uno de sus integrantes, sin que sea necesario que todos los miembros de la estructura plural cuenten Individualmente con domicilio principal, agencia o sucursal en alguno de los municipios del Área Metropolitana Centro Occidente.

Lo anterior, con el fin de garantizar claridad en las condiciones de participación y evitar interpretaciones diferentes al momento de la presentación y evaluación de las ofertas.

**Respuesta:**

Se aclara al interesado que frente al requisito de **SEDE EN EL AREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE**, para claridad de las posibles estructuras plurales el pliego de condiciones quedará así:

> **“SEDE EN EL AREA METROPOLITANA CENTRO OCCIDENTE**
> Con el fin de tener eficiencia en la operación del servicio y garantizar la disponibilidad de los recursos técnicos, administrativos y logísticos, el proponente o los integrantes de la estructura plural deberán acreditar que cuenta con domicilio principal o agencia o sucursal en alguno de los

municipios que pertenecen al área metropolitana centro occidente, para acreditar el presente requisito el proponente deberá aportar certificado de existencia y representación legal expedido dentro de los treinta (30) días calendario anteriores a la fecha de presentación de la oferta.

Nota: Tratándose de consorcios o uniones temporales, será suficiente con que uno de sus integrantes acredite el cumplimiento de este requisito."

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR **TRANS ESPECIALES JOMAR CAFÉ ORIENTE SAS**

**OBSERVACION 01**

**Numeral 18. Certificación de aplicación de normas de prevención y control del lavado de activos y financiación del terrorismo**

Respetuosamente solicitamos a la Entidad aclarar y precisar el alcance de este requisito habilitante, el proyecto de pliego exige que el proponente aporte una**"Certificación de aplicación de normas de prevención y control del lavado de activos y financiación del terrorismo"**, sin indicar:

- quién debe expedir dicha certificación, cuál es su contenido mínimo, si debe ser expedida por una autoridad pública o por el representante legal o si corresponde a la certificación del cumplimiento del SARLAFT, del Régimen de Medidas Simplificadas (RMS) o de cualquier otro sistema de prevención.

La regulación vigente de la Superintendencia de Transporte establece diferentes obligaciones dependiendo de las características y del nivel de ingresos del vigilado,

razón por la cual no todas las empresas están obligadas a implementar exactamente el mismo sistema, sino que pueden estar sujetas al SARLAFT o al Régimen de Medidas Simplificadas (RMS).

En consecuencia, la redacción actual del requisito genera incertidumbre y puede dar lugar a interpretaciones subjetivas durante la evaluación de las ofertas, contrariando los principios de transparencia, igualdad y selección objetiva previstos
en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007.

**Respuesta:**

Se aclara al interesado que se debe presentar una carta/certificación firmada por el Representante Legal (y/o el Oficial de Cumplimiento o Revisor Fiscal, según aplique a la

persona jurídica) donde declara que cumple con las leyes nacionales y que tiene manuales y controles internos para evitar que se usen recursos ilícitos.

Tal como lo señala el pliego de condiciones:

> ***CERTIFICACIÓN DE APLICACIÓN DE NORMAS DE PREVENCIÓN Y CONTROL DEL LAVADO DE ACTIVOS Y FINANCIACIÓN DEL TERRORISMO***.
>
> El proponente deberá aportar Certificación aplicación normas de prevención y control del lavado de activos y financiación del terror.

**Numeral 22. Certificado Superintendencia de Puertos y Transporte**

El proyecto de pliego establece:"El proponente deberá anexar certificación expedida por la Superintendencia de Puertos y Transportes donde se evidencie el estado de sanciones por infracciones a las normas de transporte público terrestre automotor..."

Respetuosamente solicitamos a la Entidad eliminar este requisito o, en su defecto, permitir que el mismo sea acreditado mediante una declaración suscrita por el representante legal bajo la gravedad de juramento o mediante la verificación directa por parte de la Entidad.

Lo anterior por las siguientes razones:
1. El documento solicitado no constituye un requisito habilitante previsto en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, el Decreto 1082 de 2015, ni en la normatividad especial que regula el servicio público de transporte terrestre automotor especial, razón por la cual su exigencia debe estar debidamente justificada en los estudios previos bajo criterios de necesidad, utilidad y proporcionalidad.

2 La expedición del certificado depende exclusivamente de la Superintendencia de Transporte, entidad cuyos tiempos de respuesta no son controlados por los posibles oferentes. En consecuencia, un proponente que solicite oportunamente el documento podría verse imposibilitado para presentar oferta únicamente porque la certificación no fue expedida antes del cierre del proceso.

3. Esta circunstancia genera una barrera injustificada para la participación, restringe la pluralidad de oferentes y favorece únicamente a aquellas empresas que, por haber solicitado previamente dicho documento, ya lo tengan disponible al momento de la presentación de las ofertas, contrariando los principios de igualdad, libre concurrencia y selección objetiva previstos en la contratación estatal.

4. Adicionalmente, se observa que este certificado no corresponde a un requisito habilitante de utilización generalizada en los procesos de contratación del servicio de transporte

especial, por lo cual su incorporación en el presente proceso resulta una carga adicional para los oferentes sin que se evidencie el valor agregado que

aporta a la evaluación de la capacidad jurídica, técnica, financiera o de experiencia del proponente, pudiendo favorecer a un proponente que ya cuente con la misma

En consecuencia, solicitamos respetuosamente:

Eliminar el requisito contenido en el numeral 22 del proyecto de pliego; o permitir que el requisito se acredite mediante certificación suscrita por el representante legal bajo la gravedad de juramento sobre la existencia o inexistencia de sanciones, sin perjuicio de que la Entidad pueda verificar dicha información directamente ante la Superintendencia de Transporte durante la etapa de evaluación, en aplicación del principio de prevalencia de lo sustancial sobre lo formal y de los deberes de verificación que le asisten a la administración.

**Respuesta:**

No se acoge la solicitud presentada. En primer lugar, es preciso señalar que los procesos contractuales se estructuran con base en los principios de planeación, transparencia, igualdad y responsabilidad, consagrados en la normativa vigente que rige la contratación pública. En desarrollo del principio de planeación, la entidad define los requisitos habilitantes con la debida antelación, garantizando a los posibles proponentes el tiempo suficiente para analizar las condiciones del proceso y adelantar las gestiones necesarias para cumplir con los documentos exigidos.

El requisito de la certificación expedida por la Superintendencia de Puertos y Transporte responde a una exigencia legal y técnica, orientada a verificar la idoneidad, habilitación y cumplimiento normativo de los proponentes, por lo cual su exigencia resulta objetiva, razonable y proporcional al objeto contractual.

Adicionalmente, las circunstancias relacionadas con la época decembrina o los periodos de vacaciones corresponden a situaciones previsibles y conocidas por los interesados, las cuales deben ser tenidas en cuenta por los proponentes al momento de planear su participación en el proceso. En este sentido, la eventual congestión administrativa de una entidad externa no puede trasladarse a la entidad contratante ni justificar la eliminación de un requisito que resulta necesario para salvaguardar el interés público.

Finalmente, eliminar el requisito solicitado podría afectar el principio de igualdad, en la medida en que otros posibles oferentes sí hayan gestionado oportunamente la obtención de la certificación exigida. Por lo anterior, se mantiene el requisito en los términos establecidos en los documentos del proceso.

**OBSERVACION 03**

**Numeral 7.1.2 – Experiencia del Proponente**

El proyecto de pliego establece que los contratos aportados para acreditar la experiencia deberán encontrarse clasificados, entre otros, bajo el código UNSPSC 25101500 Vehículos de pasajeros.

Respetuosamente solicitamos a la Entidad eliminar la exigencia del código 25101500 como requisito para acreditar la experiencia, por las siguientes razones:
El código 25101500 Vehículos de pasajeros corresponde a la clasificación de bienes, utilizada para procesos cuyo objeto es la adquisición, suministro o compraventa de vehículos, y no para la prestación del servicio público de transporte especial de pasajeros.

El objeto del presente proceso consiste en la prestación del servicio de transporte escolar, razón por la cual el código que guarda relación directa con la experiencia exigida es el 78111800 Transporte de pasajeros por carretera, el cual identifica precisamente la prestación de este tipo de servicios.

En la práctica de la contratación estatal, los contratos de transporte especial celebrados por entidades públicas se registran en el RUP y en SECOP bajo códigos correspondientes a servicios de transporte, no bajo códigos asociados a la adquisición de vehículos. En consecuencia, exigir el código 25101500 restringe injustificadamente la posibilidad de acreditar experiencia real y directamente relacionada con el objeto contractual.

La exigencia de un código UNSPSC que no corresponde a la naturaleza del objeto contractual limita la pluralidad de oferentes, desconoce el principio de selección objetiva y puede excluir empresas plenamente idóneas que cuentan con amplia experiencia en transporte especial, pero cuyos contratos fueron clasificados conforme a los códigos propios de la prestación del servicio.

En consecuencia, solicitamos respetuosamente modificar el numeral 7.1.2 del proyecto de pliego, eliminando la exigencia del código UNSPSC 25101500 Vehículos de pasajeros, manteniendo únicamente los códigos que correspondan efectivamente a la prestación del servicio objeto del proceso, en especial el 78111800 – Transporte de pasajeros por carretera, o aquellos códigos de servicios de transporte que resulten equivalentes y guarden relación directa con el objeto contractual.

**Respuesta:**

La Entidad no acoge la observación presentada por el interesado, toda vez que resulta infundada y responde a una lectura descontextualizada de las reglas fijadas en el pliego de condiciones. Conforme al numeral 7.1.2 del proyecto, la exigencia de los códigos UNSPSC opera de manera disyuntiva al señalar explícitamente que cada contrato aportado para acreditar la experiencia deberá estar clasificado en «al menos uno» de los tres códigos habilitados. Por ende, la Entidad en ningún momento está exigiendo la concurrencia simultánea de la totalidad de las codificaciones en un solo contrato, ni tampoco condiciona

la validez de la oferta a la inclusión obligatoria del código 25101500; si un proponente aporta contratos clasificados únicamente bajo el código de servicios de transporte (como el 78111800), su experiencia será evaluada y validada plenamente.

Aunado a lo anterior, la inclusión del código UNSPSC 25101500 (Vehículos de pasajeros) dentro del abanico de opciones cumple la función de brindar mayor amplitud a los proponentes, permitiendo computar la experiencia de aquellos ejecutores cuya codificación contractual se haya registrado en torno a los vehículos de motor diseñados para el transporte de personas (automóviles, camionetas, minibuses y buses), así como sus componentes y operación. La clasificación UNSPSC no se restringe de forma exclusiva a la compraventa de bienes, por lo que integrar dicho código no constituye un yerro técnico ni restringe la participación, sino que amplía las alternativas de acreditación para los interesados.

En virtud de lo expuesto, la disposición contenida en el pliego de condiciones respeta de forma estricta los principios de libre concurrencia, transparencia y selección objetiva amparados en el artículo 6 de la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, garantizando la igualdad de oportunidades para todos los actores del sector sin imponer cargas innecesarias o restrictivas. Por consiguiente, la Entidad ratifica en su integridad las condiciones y codificaciones establecidas en el numeral 7.1.2 del pliego de condiciones, manteniéndolas sin modificación alguna.

**OBSERVACIÓN 04**

**Numeral 7.1.2 – Experiencia para Emprendimientos, Empresas de Mujeres, MiPymes y Personas con Discapacidad (Decreto 287 de 2026)**

El proyecto de pliego establece que los proponentes que acrediten su calidad de emprendimientos, empresas de mujeres, MiPymes o personas con discapacidad deberán acreditar la experiencia mediante contratos clasificados, entre otros, bajo el código UNSPSC 25101500 Vehículos de pasajeros.

Respetuosamente solicitamos modificar este requisito, eliminando la exigencia del código 25101500, por las siguientes razones: El código 25101500 Vehículos de pasajeros corresponde a la clasificación de bienes, utilizada para procesos relacionados con la adquisición, suministro o comercialización de vehículos, mas no para la prestación del servicio público de transporte especial de pasajeros.

El objeto del presente proceso consiste en la prestación del servicio de transporte escolar, razón por la cual la experiencia debe acreditarse mediante contratos clasificados bajo códigos correspondientes a servicios de transporte, como el código 78111800 Transporte de pasajeros por carretera, y demás códigos de servicios que guarden relación directa con el objeto contractual.

Mantener la exigencia del código 25101500 restringe injustificadamente la participación de empresas que cuentan con amplia experiencia en la prestación del

servicio de transporte especial, pero cuyos contratos fueron correctamente registrados en el RUP y en SECOP bajo códigos de servicios y no de bienes.

Esta situación resulta aún más relevante tratándose de la aplicación del Decreto 287 de 2026, cuya finalidad es promover la participación de emprendimientos, empresas de mujeres, MiPymes y personas con discapacidad en la contratación pública. La exigencia de un código UNSPSC que no corresponde a la naturaleza del servicio contratado termina convirtiéndose en una barrera de acceso para los beneficiarios de dicha política pública, contrariando el propósito de la norma.

En consecuencia, solicitamos respetuosamente modificar este numeral eliminando el código UNSPSC 25101500 Vehículos de pasajeros de los requisitos para acreditar la experiencia, manteniendo únicamente aquellos códigos que correspondan a la prestación del servicio objeto del proceso y que permitan demostrar experiencia real, pertinente y directamente relacionada con el transporte especial de pasajeros.

**Respuesta:**

La Entidad no acoge la observación presentada por el interesado, toda vez que resulta infundada y responde a una lectura descontextualizada de las reglas fijadas en el pliego de condiciones. Conforme al numeral 7.1.2 del proyecto, la exigencia de los códigos UNSPSC opera de manera disyuntiva al señalar explícitamente que cada contrato aportado para acreditar la experiencia deberá estar clasificado en «al menos uno» de los tres códigos habilitados. Por ende, la Entidad en ningún momento está exigiendo la concurrencia simultánea de la totalidad de las codificaciones en un solo contrato, ni tampoco condiciona la validez de la oferta a la inclusión obligatoria del código 25101500; si un proponente aporta contratos

clasificados únicamente bajo el código de servicios de transporte (como el 78111800), su experiencia será evaluada y validada plenamente.

Aunado a lo anterior, la inclusión del código UNSPSC 25101500 (Vehículos de pasajeros) dentro del abanico de opciones cumple la función de brindar mayor amplitud a los proponentes, permitiendo computar la experiencia de aquellos ejecutores cuya codificación contractual se haya registrado en torno a los vehículos de motor diseñados para el transporte de personas (automóviles, camionetas, minibuses y buses), así como sus componentes y operación. La clasificación UNSPSC no se restringe de forma exclusiva a la compraventa de bienes, por lo que integrar dicho código no constituye un yerro técnico ni restringe la participación, sino que amplía las alternativas de acreditación para los interesados.

En virtud de lo expuesto, la disposición contenida en el pliego de condiciones respeta de forma estricta los principios de libre concurrencia, transparencia y selección objetiva amparados en el artículo 6 de la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015, garantizando la igualdad de oportunidades para todos los actores del sector sin imponer cargas

innecesarias o restrictivas. Por consiguiente, la Entidad ratifica en su integridad las condiciones y codificaciones establecidas en el numeral 7.1.2 del pliego de condiciones, manteniéndolas sin modificación alguna.

**OBSERVACIÓN 05**

**Numeral 7.1.2 – Acreditación de la experiencia del proponente**
El proyecto de pliego establece que para acreditar la experiencia los proponentes deberán aportar certificaciones expedidas por el contratante o actas de liquidación, indicando además que no se aceptarán copias de los contratos.

Respetuosamente solicitamos modificar este requisito, permitiendo que la experiencia sea acreditada mediante la información contenida en el Registro Único de Proponentes (RUP), sin exigir nuevamente la presentación de certificaciones o actas de liquidación, por las siguientes razones:

El Registro Único de Proponentes (RUP) constituye el instrumento legal mediante el cual se acredita la experiencia, capacidad jurídica, capacidad financiera y capacidad organizacional de los proponentes, información que previamente fue verificada por la Cámara de Comercio con fundamento en los documentos soporte aportados por cada empresa.

De conformidad con los artículos 6 de la Ley 1150 de 2007 y 2.2.1.1.1.5.1 y siguientes del Decreto 1082 de 2015, la información inscrita en el RUP goza depresunción de legalidad y constituye el medio idóneo para acreditar la experiencia

del proponente en los procesos de contratación estatal.

Exigir nuevamente las certificaciones de cumplimiento o las actas de liquidación implica una duplicidad documental, toda vez que dichos documentos fueron precisamente los soportes utilizados para la inscripción y verificación de la experiencia ante la Cámara de Comercio.

Esta exigencia impone una carga administrativa innecesaria a los proponentes, especialmente cuando se trata de contratos ejecutados hace varios años, respecto de los cuales no siempre resulta posible obtener nuevamente certificaciones o copias de actas de liquidación, pese a que la experiencia ya se encuentra debidamente inscrita y certificada en el RUP.

En consecuencia, solicitamos respetuosamente modificar este requisito y permitir que la experiencia sea acreditada mediante el Registro Único de Proponentes (RUP), exigiendo documentos adicionales únicamente cuando la información allí contenida resulte insuficiente para verificar algún requisito particular del proceso.

De esta manera se garantiza el cumplimiento de los principios de economía, eficiencia, buena fe, libre concurrencia y selección objetiva, evitando imponer cargas documentales innecesarias a los oferentes.

**Respuesta:**

Su observación es no acogida, por cuanto resulta infundada e imprecisa de cara al marco legal vigente de la contratación estatal Conforme al artículo 6 numeral 6.1 de la Ley 1150 de 2007, si bien el Registro Único de Proponentes (RUP) constituye plena prueba de la información allí verificada por las Cámaras de Comercio, la normatividad y la jurisprudencia de Colombia Compra Eficiente señalan taxativamente que la entidad estatal conserva la facultad de solicitar documentos adicionales (como certificaciones o actas de liquidación) cuando requiere comprobar aspectos técnicos, alcances o especificaciones particulares del objeto a contratar que no quedan detallados en la codificación genérica del UNSPSC o en los datos básicos que registra el RUP.

El artículo 6 inciso segundo del artículo 6.1 de la Ley 1150 de 2007 faculta a las entidades a solicitar información adicional con el fin de verificar las condiciones y requisitos específicos de experiencia de los oferentes que no reposen de forma pormenorizada en el RUP. Exigir los soportes directos de los contratos (certificaciones de cumplimiento o actas) no contraviene los principios de economía

ni libre concurrencia, sino que materializa el principio de selección objetiva (artículo 5 de la Ley 1150 de 2007), permitiendo a la Administración verificar la ejecución efectiva, las cantidades y la idoneidad técnica requerida para el objeto del presente proceso.

La aportación de los soportes documentales de los contratos pretendidos para validez de experiencia responde a un estándar ordinario de diligencia en la contratación pública y asegura un cotejo preciso de las obligaciones ejecutadas frente a los pliegos de condiciones.

Por consiguiente, las exigencias del numeral 7.1.2 se mantienen ajustadas a la ley y a los principios de la función administrativa.

**OBSERVACIÓN 06**

**Numeral 8.2 – Evaluación de Calidad – Vehículos Adicionales (30 puntos)**

Respetuosamente solicitamos a la Entidad revisar y modificar el factor de evaluación correspondiente a la asignación de puntaje por vehículos adicionales, por las siguientes razones:

El proyecto de pliego otorga hasta treinta (30) puntos a los oferentes que acrediten

Vehículos adicionales sobre la capacidad mínima exigida, distribuidos así:
- 2 buses adicionales.

- 10 microbuses adicionales.
- 25 camperos adicionales.

En total, el factor exige acreditar treinta y siete (37) vehículos adicionales a los ya requeridos como capacidad mínima.

Esta exigencia resulta desproporcionada por las siguientes razones:

No se evidencia en el proyecto de pliego ni en los apartes conocidos de los estudios previos la justificación técnica que demuestre la necesidad de exigir y calificar un número tan elevado de vehículos adicionales, ni la forma en que dichos vehículos contribuirán efectivamente a mejorar la prestación del servicio, es decir pareciera que pusieron un numero al azar para los vehículos de puntaje adicional.

Igualmente, la capacidad operacional de una empresa de transporte especial no depende exclusivamente de la propiedad o disponibilidad permanente de una flota adicional, toda vez que la normatividad del transporte permite la operación mediante convenios de colaboración empresarial, administración de flota y demás figuras legalmente autorizadas por el Ministerio de Transporte, las cuales garantizan igualmente la continuidad del servicio.

El pliego exige, para la ejecución del contrato, la acreditación de los vehículos que efectivamente prestarán el servicio mediante la presentación de sus respectivas tarjetas de operación y demás documentos habilitantes. Sin embargo, simultáneamente asigna un alto puntaje por una flota adicional cuya utilización durante la ejecución del contrato no se encuentra claramente definida ni justificada.

La exigencia de una cantidad tan significativa de vehículos adicionales favorece a empresas con grandes flotas propias, limitando la participación de empresas habilitadas que cuentan con capacidad técnica y operativa suficiente para ejecutar
el contrato mediante mecanismos legalmente permitidos por la regulación del transporte especial.

El Consejo de Estado y Colombia Compra Eficiente han señalado que los factores de evaluación deben guardar relación directa con el objeto contractual, ser proporcionales y estar debidamente soportados en los estudios previos, evitando establecer condiciones que restrinjan injustificadamente la libre concurrencia o beneficien a un grupo determinado de oferentes. Igualmente al realizar el análisis

de los vehículos exigidos en el análisis del sector y de la necesidad del contrato se evidencia la identificación de la población beneficiaria, las rutas proyectadas y el número estimado de estudiantes a transportar (1.683 beneficiarios); sin embargo, no se identifica un estudio técnico que demuestre la necesidad de asignar puntaje por acreditar treinta y siete (37) vehículos adicionales a la capacidad mínima exigida el estudio identifica:

- 562 estudiantes zona rural.
- 339 estudiantes zona urbana.

- 64 estudiantes con discapacidad.
- 698 estudiantes Conexión Vocacional.
- 20 estudiantes Universidad en el Campo.

Para un Total: 1.683 estudiantes beneficiarios, sin embargo, el proyecto de pliego exige acreditar como capacidad mínima:

- 50 buses
- 180 microbuses/colectivos• 180 camperos

Para un total de 410 vehículos.

Del análisis de los estudios del sector se evidencia que la población beneficiaria proyectada corresponde a 1.683 estudiantes; sin embargo, el pliego exige una capacidad mínima equivalente a 410 vehículos, cuya capacidad de transporte oscila entre 5.780 y 6.320 pasajeros, es decir, entre 3,4 y 3,8 veces el número de estudiantes a movilizar, bastante exagerado, no obstante no se evidencia en los estudios previos la metodología técnica que justifique dicha exigencia, ni el número de rutas simultáneas, frecuencias, ocupación promedio por vehículo o análisis de operación que permita concluir la necesidad de una flota de esa magnitud. Por tanto, se solicita a la Entidad justificar técnicamente este requisito o ajustarlo conforme a los principios de planeación, proporcionalidad y selección objetiva.

**Respuesta:**

La Entidad se permite informar que la observación presentada por el oferente se acepta parcialmente, por las razones técnicas, jurídicas y de interés general que se exponen a continuación.

El servicio público de transporte escolar constituye una actividad de alto interés público y de carácter esencial, orientada a garantizar el acceso y la permanencia de los niños, niñas y adolescentes en el sistema educativo oficial, por lo que tratándose del traslado de menores de edad la prestación no tolera interrupciones ni improvisaciones y exige estándares reforzados de seguridad, continuidad y eficiencia.

En este sentido, la exigencia de un parque automotor base y la valoración de vehículos adicionales responden a necesidades técnicas ineludibles de la operación logística, especialmente a la garantía de recambio vehicular inmediato como plan de contingencia ante averías, mantenimientos preventivos y correctivos obligatorios o colisiones menores. La ausencia de una flota de respaldo genera que ante una falla en ruta los menores deban esperar horas o se interrumpa la ruta, vulnerando el derecho fundamental a la educación y exponiendo a los estudiantes a graves riesgos de seguridad física, de modo que contar con capacidad transportadora adicional permite activar un protocolo de relevo inmediato y mitigar riesgos operacionales por picos de demanda o reestructuración temporal de rutas.

Por lo anterior, la Entidad mantiene el criterio de ponderar a los proponentes que demuestren mayor capacidad de respuesta logística mediante vehículos adicionales como un indicador legítimo de solvencia y calidad. En consecuencia, se modifica y aclara el

criterio ponderable para que la "cantidad exigida" corresponda estrictamente al parque automotor mínimo obligatorio con el que el proponente debe habilitar la propuesta, ajustando el cuadro de ponderación para que los vehículos adicionales se evalúen de forma objetiva sobre las tarjetas de operación allegadas que superen dichos mínimos y subsanando así la contradicción advertida.

De esta manera quedará así el criterio ponderable:

**EVALUACIÓN VEHÍCULOS ADICIONALES – 30 PUNTOS**

- Aplica únicamente para vehículos adicionales de transporte escolar (no cuentan los exigidos como mínimo).
- Puntaje asignado por cada tipo:

| Tipo de vehículo | Cantidad exigida | Cantidad adicional puntuable | Puntaje máximo | Asignación del puntaje |
|---|---|---|---|---|
| Bus | 40 | 2 | 2 puntos | 1 punto por cada bus adicional |
| Microbús / Colectivo | 150 | 10 | 3 puntos | 1 punto por cada vehículo adicional |
| Camperos | 150 | 25 | 25 puntos | 1 punto por cada vehículo adicional |

**OBSERVACIÓN 07**

**Numeral 8.2 – Factor Ambiental – Vehículo Eléctrico (10 puntos)**

El proyecto de pliego establece que se otorgarán diez (10) puntos al oferente que demuestre la propiedad o contrato de leasing de una buseta 100 % eléctrica.

Respetuosamente solicitamos modificar este requisito, ampliando las formas de acreditar la disponibilidad del vehículo eléctrico, permitiendo que el mismo pueda ser presentado no solo mediante propiedad o leasing, sino también mediante vehículos afiliados a la empresa habilitada o a través de convenios de colaboración empresarial legalmente celebrados, siempre que se garantice su disponibilidad para
la ejecución del contrato.

La presente observación se fundamenta en las siguientes razones:

1. La regulación del transporte especial no limita la operación únicamente a
vehículos de propiedad del transportador. La normatividad que regula el servicio público de transporte terrestre automotor especial permite que las empresas habilitadas desarrollen su actividad mediante vehículos propios, afiliados y adicionalmente mediante convenios de colaboración empresarial autorizados por la legislación del transporte.

En consecuencia, la capacidad operativa de una empresa no depende exclusivamente de la propiedad de los vehículos, sino de la posibilidad legal de disponer de ellos para la adecuada ejecución del servicio.

Por lo anterior el requisito restringe injustificadamente la participación pues exigir exclusivamente la propiedad o un contrato de leasing limita el acceso al puntaje ambiental únicamente a empresas que poseen una capacidad patrimonial suficiente para adquirir este tipo de vehículos, excluyendo a empresas que pueden garantizar exactamente el mismo beneficio ambiental mediante vehículos afiliados o convenios de colaboración empresarial.

Lo anterior restringe la libre concurrencia sin que exista una justificación técnica que explique por qué un vehículo eléctrico afiliado o aportado mediante convenio presta un servicio diferente al de uno de propiedad del oferente. Y es claro que el objetivo ambiental se cumple independientemente de la forma de tenencia del vehículo pues, la finalidad del factor ambiental consiste en incentivar el uso de tecnologías limpias y reducir el impacto ambiental generado por la prestación del servicio y dicho objetivo se cumple por el hecho de que el vehículo utilizado durante la ejecución contractual sea 100 % eléctrico, independientemente de que sea de propiedad del oferente, se encuentre bajo leasing, esté afiliado a la empresa o haga parte de un convenio de colaboración empresarial debidamente formalizado.

Por lo anterior, respetuosamente solicitamos modificar el numeral correspondiente al Factor Ambiental, permitiendo que el vehículo eléctrico pueda acreditarse mediante cualquiera de las siguientes modalidades:

- Vehículo de propiedad del proponente.
- Vehículo adquirido mediante contrato de leasing.
- Vehículo afiliado a la empresa habilitada.
- Vehículo aportado mediante convenio de colaboración empresarial o cualquier otra figura legalmente autorizada para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, siempre que se garantice su disponibilidad durante toda la ejecución del contrato.

De esta manera se mantiene el incentivo ambiental previsto por la Entidad, pero se garantiza el cumplimiento de los principios de libre concurrencia, igualdad, selección objetiva y proporcionalidad, evitando restricciones que no guardan relación con la finalidad ambiental del factor de evaluación y no se favorecería algún oferente en especial.

**Respuesta:**

La Entidad incluyó este factor de evaluación con el propósito de fortalecer la sostenibilidad ambiental y promover la reducción de emisiones contaminantes en la prestación del servicio de transporte escolar, en concordancia con las políticas nacionales orientadas a la transición hacia tecnologías de cero y bajas emisiones.

Esta medida se encuentra alineada con los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo, la política de movilidad sostenible liderada por el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Minas y Energía y las demás estrategias del Gobierno Nacional encaminadas a incentivar la incorporación de tecnologías limpias en el sector transporte.

Es importante precisar que la oferta de un vehículo eléctrico no constituye un requisito habilitante, por lo que no limita la participación ni restringe la pluralidad de oferentes. Se trata exclusivamente de un factor ponderable, mediante el cual la Entidad reconoce y promueve la incorporación voluntaria de tecnologías limpias por parte de los proponentes.

Así mismo, la Entidad considera viable la utilización de este tipo de vehículos en aquellas rutas urbanas o de corta distancia, cuyas condiciones operativas y geográficas permiten su adecuada implementación, sin afectar la continuidad ni la eficiencia en la prestación del servicio.

En consecuencia, el factor de evaluación cuenta con una finalidad objetiva y razonable, orientada a incentivar la sostenibilidad ambiental y la modernización del parque automotor, sin afectar los principios de libre concurrencia, igualdad, selección objetiva y pluralidad de oferentes que rigen la contratación estatal, razón por la cual se mantiene en las condiciones previstas en el pliego de condiciones.

**OBSERVACIÓN 08**

**Numeral 8.2 – Factor de Calidad – Personal cualificado en atención a personas con discapacidad auditiva y experiencia del coordinador**
El proyecto de pliego otorga puntaje a los oferentes que acrediten personal cualificado en atención a población con discapacidad auditiva mediante la presentación de cartas suscritas por el representante legal y el profesional, copia de
la cédula, antecedentes disciplinarios, fiscales, judiciales, medidas correctivas, REDAM, antecedentes por delitos sexuales y certificaciones en lengua de señas expedidas por institución competente.

Respetuosamente solicitamos modificar este requisito, permitiendo que dicho factor

se acredite mediante carta de intención o compromiso de vinculación del personal, condicionada a la adjudicación del contrato, por las siguientes razones:

Se exige acreditar personal que aún no tiene obligación de estar vinculado. Durante la etapa precontractual los proponentes aún desconocen si serán adjudicatarios del proceso, razón por la cual no existe obligación legal ni resulta razonable exigir que cuenten previamente con personal contratado o vinculado exclusivamente para este proceso.

Exigir desde la presentación de la oferta toda la documentación personal del eventual equipo de trabajo implica que las empresas deban adelantar procesos de
selección, recopilación de documentos, autorizaciones para el tratamiento de datos personales y compromisos laborales sin tener certeza alguna de resultar

adjudicatarias del contrato.

Se restringe la libre concurrencia.

La exigencia de presentar desde la oferta:
- cartas firmadas,
- documentos de identidad,
- antecedentes,
- certificaciones,
- y demás soportes del personal,

**FAVORECE ÚNICAMENTE A AQUELLOS PROPONENTES QUE YA CUENTAN PREVIAMENTE CON DICHO PERSONAL VINCULADO O CONTRATADO**, circunstancia que limita injustificadamente la participación de empresas plenamente habilitadas que podrían conformar el mismo equipo humano una vez se produzca la adjudicación.

Lo relevante para la Entidad no es que el profesional ya haga parte de la planta del oferente al momento de presentar la propuesta, sino que esté efectivamente disponible para ejecutar el contrato. El requisito resulta desproporcionado, la finalidad del factor consiste en garantizar que, durante la ejecución contractual, exista personal capacitado para atender estudiantes con discapacidad auditiva. Esa finalidad puede alcanzarse plenamente mediante una carta de intención de vinculación o compromiso de disponibilidad, acompañada de la obligación contractual de acreditar la vinculación efectiva antes de la suscripción del acta de inicio. Por tanto, exigir desde la etapa de selección toda la documentación personal del recurso humano constituye una carga excesiva que no aporta mayor garantía a la Entidad.

4. Igual observación aplica para el Coordinador del Contrato.

La misma situación se presenta respecto del factor relacionado con la experiencia del coordinador, pues el pliego exige acreditar desde la presentación de la oferta un profesional específico.

Resulta más acorde con los principios de la contratación estatal permitir que el oferente presente una carta de compromiso de vinculación, acreditando los documentos del profesional únicamente al momento de la adjudicación o antes del inicio de la ejecución contractual.
Por lo anterior, respetuosamente solicitamos modificar el factor de evaluación permitiendo que tanto el personal cualificado en atención a personas con discapacidad auditiva como el coordinador del contrato puedan acreditarse mediante:

- Carta de intención o compromiso de vinculación suscrita por el profesional y el proponente.
- Manifestación expresa de disponibilidad para ejecutar el contrato en caso de

resultar adjudicatario.

Esta modificación garantiza el cumplimiento de los principios de planeación, economía, proporcionalidad, libre concurrencia, igualdad y selección objetiva, evitando imponer cargas que únicamente pueden cumplir quienes ya cuentan con
un equipo previamente conformado, sin que ello represente una ventaja objetiva en
la ejecución del contrato

**Respuesta:**

Una vez analizada la solicitud, no es procedente acceder a lo requerido, toda vez que la acreditación del personal calificado en atención a personas con discapacidad auditiva y el coordinado solicitado corresponde a criterios de evaluación que otorgan puntaje, los cuales son potestativos del oferente, en la medida en que cada proponente decide libremente si los acredita o no para efectos de mejorar su calificación.
No obstante su carácter potestativo, cuando el oferente opta por acreditar dichos criterios con el fin de obtener el respectivo puntaje, la Entidad debe contar desde la etapa de evaluación con la totalidad de los documentos soporte exigidos en el pliego de condiciones, los cuales permitan verificar de manera objetiva la idoneidad, experiencia y disponibilidad inmediata del personal propuesto, en aras de garantizar la adecuada ponderación de las ofertas y la prestación oportuna de la canasta educativa.

Permitir la acreditación mediante carta de compromiso en esta fase del proceso impediría la verificación efectiva de los factores objeto de puntuación, afectando la aplicación de los principios de transparencia, selección objetiva e igualdad entre los oferentes.

En consecuencia, se mantiene la exigencia de aportar la documentación completa para la acreditación de los criterios que otorgan puntaje, en los términos establecidos en el pliego de condiciones, sin perjuicio de que los oferentes decidan no acreditarlos si así lo estiman conveniente.

**HOMEL CARMONA GUTIERREZ**
**Secretario de Educación**

**Proyecto componente jurídico**

**CARLOS ANDRÉS ZAMORA SÁNCHEZ**
**Abogado contratista SEM**

**Proyecto componente técnico**

**DIANA MILENA BETANCUR GALLEGO**
**Profesional Especializada**

**ANGELICA MARIA SALAZAR ARANGO**
**Profesional Universitario G3**

**DIANA MARCELA AGUIRRE**
**Financiera contratista SEM**