



Bogotá D.C., 19 de octubre de 2026

RESPUESTA A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS CON OCASIÓN AL PROCESO DE SELECCIÓN LICITACION PÚBLICA No. CAR-LP-009-2026 DE 2026 CUYO OBJETO CORRESPONDE A: “CONTRATAR LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE QUE GARANTICE EL TRASLADO DE CARGA Y PASAJEROS, DENTRO Y FUERA DE LA JURISDICCIÓN DE LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA – CAR.”

Teniendo en cuenta las observaciones presentadas respecto del Proyecto de Pliego de Condiciones, procede la Corporación a emitir respuesta.

Se aclara a los interesados que, las respuestas dadas por la Corporación a través del presente documento tienen una finalidad explicativa y orientadora. Aquellas respuestas que impliquen una modificación, adición o supresión de los términos, condiciones, requisitos o cronograma del proceso de selección, solo tendrán fuerza vinculante y validez jurídica una vez sean incorporadas formalmente en el Pliego de Condiciones Definitivo. En este orden de ideas, para absolver cada una de las inquietudes u observaciones, a continuación, se procederá a transcribirlas, identificando en primera medida la fuente, y seguidamente señalando su respuesta.

Señores
TRANSPORTE SM SAS
Sonia Martínez
Representante legal

Referencia de mensaje: C01.MSG.10017456

Fecha y hora: 29/09/2026 8:55:08 AM

Respetados Señores:

En atención a su solicitud formulada el día **veintinueve (29) de septiembre de 2026 a las 08:55 am**, es de señalar que:

OBSERVACION No. 1 ESTRUCTURA GENERAL DE LA PONDERACIÓN Y PROPORCIONALIDAD DE LOS FACTORES

1. ESTRUCTURA GENERAL DE LA PONDERACIÓN Y PROPORCIONALIDAD DE LOS FACTORES

El Proyecto de Pliego establece una estructura en la cual los factores técnicos tienen una incidencia particularmente elevada frente al componente económico.

Se asignan **76,5 puntos a factores técnicos**, mientras que el componente económico representa **11 puntos**.

Dentro de los factores técnicos se encuentran:

- Acciones de sostenibilidad ambiental: **10 puntos**.
- Vehículos híbridos gasolina-eléctrico modelo reciente: **39 puntos**.
- Vehículos blindados nivel II: **20 puntos**.
- WIFI mediante internet satelital: **2,5 puntos**.
- Plantación de árboles: **5 puntos**.

No se cuestiona que la Entidad pueda incorporar criterios ambientales, tecnológicos o de seguridad.

Lo que debe verificarse es si la ponderación asignada a dichos factores corresponde a ventajas objetivas para la prestación del servicio y si su incidencia resulta proporcional frente al objeto contractual.

Por ello solicitamos que la Entidad explique:

1. La necesidad concreta que sustenta cada factor.
2. La metodología utilizada para asignar los respectivos puntajes.
3. La disponibilidad real de las condiciones exigidas en el mercado.
4. El número de potenciales oferentes capaces de cumplirlas simultáneamente.
5. El impacto económico que representan.
6. La ventaja objetiva que obtiene la Entidad.
7. El efecto acumulativo de los factores sobre la competencia.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca considera que la estructura de los factores de ponderación establecida en el Proyecto de Pliego de Condiciones responde a las necesidades propias de la contratación, a las características operativas del servicio requerido y a las ventajas objetivas que representan los factores técnicos incorporados para la adecuada ejecución del contrato.

En primer lugar, la necesidad que sustenta la incorporación de estos factores se encuentra descrita en el Estudio Previo, en el cual se expone que la Corporación, en su calidad de máxima autoridad ambiental dentro de su jurisdicción, conforme al artículo 31 de la Ley 99 de 1993, ejerce sus competencias en el área rural de Bogotá y en 104 municipios. Entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2026, la Entidad atendió 28.273 comisiones con una flota propia de 39 vehículos, en desarrollo de actividades misionales que comprenden operativos de control y vigilancia ambiental, aprehensión preventiva y decomiso de productos forestales y fauna silvestre, incluso en zonas rurales y de difícil acceso.

En este contexto, los factores técnicos establecidos no responden a condiciones arbitrarias ni a una finalidad distinta de la satisfacción de la necesidad pública, sino a características que pueden aportar valor a la operación, mejorar las condiciones de desplazamiento y conectividad del personal comisionado, fortalecer la seguridad durante el desarrollo de las actividades misionales y contribuir al cumplimiento de los objetivos ambientales de la Corporación.

En relación con los factores específicos objeto de observación, se precisa lo siguiente:

1. **Acciones de sostenibilidad ambiental (10 puntos):** buscan promover prácticas que contribuyan a la protección del medio ambiente y a la incorporación de criterios de sostenibilidad en la ejecución contractual, en concordancia con la naturaleza y las competencias de la Corporación.
2. **Vehículos híbridos gasolina-eléctricos de modelo reciente (39 puntos):** buscan incentivar la disponibilidad de vehículos con tecnologías que favorezcan una operación más eficiente y reduzcan los impactos ambientales asociados a los desplazamientos. La exigencia de vehículos de modelo reciente también está orientada a contar con medios de transporte acordes con las necesidades operativas y las condiciones de prestación del servicio.
3. **Vehículos blindados nivel II (20 puntos):** responden a las condiciones de riesgo a las que puede estar expuesto el personal comisionado durante el desarrollo de operativos de control y vigilancia ambiental, particularmente en zonas rurales y de difícil acceso, en las que pueden presentarse situaciones de alteración del orden público o confrontación con presuntos infractores ambientales. Este factor busca fortalecer las condiciones de seguridad durante los desplazamientos que así lo requieran.
4. **WIFI mediante internet satelital (2,5 puntos):** busca favorecer la conectividad durante los desplazamientos y la permanencia en zonas donde la cobertura de las redes convencionales puede ser limitada, facilitando las comunicaciones y el acceso a información necesaria para el desarrollo de las actividades institucionales.
5. **Plantación de árboles (5 puntos):** busca incorporar acciones concretas de carácter ambiental que contribuyan a la recuperación, conservación y sostenibilidad de los recursos naturales, en consonancia con la misión institucional de la Corporación.

En cuanto a la asignación de los puntajes, estos corresponden a la estructuración de los factores de evaluación definida por la Entidad, atendiendo a las características del servicio requerido, las prioridades institucionales y el valor agregado que se pretende obtener mediante los ofrecimientos adicionales. La ponderación no se determina exclusivamente por el costo directo de cada condición, sino por su contribución a la satisfacción de

las necesidades operativas, ambientales, tecnológicas y de seguridad identificadas en la planeación contractual.

Debe precisarse que la forma en que cada proponente estructura internamente los costos asociados a los ofrecimientos adicionales corresponde a su propio modelo empresarial y a la capacidad económica, técnica y operativa con la que decide participar en el proceso. Por consiguiente, las diferencias en las estructuras de costos de los interesados no constituyen, por sí mismas, fundamento para concluir que los factores carecen de justificación o que la ponderación establecida resulta desproporcionada. Cada interesado debe evaluar sus capacidades y definir la manera en que estructurará su propuesta, dentro de las condiciones previstas en el proceso de selección.

Respecto de la disponibilidad de las condiciones exigidas en el mercado, el análisis del sector publicado por la Entidad incorporó información oficial y elementos de referencia que permiten identificar la existencia de operadores y proveedores relacionados con la prestación de servicios de transporte. En particular, se identificó que:

- Para 2024 existían 6.576 empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte: 4.221 en la modalidad de carga, 2.194 en la de pasajeros y 161 con habilitación en ambas modalidades.
- El tablero de Análisis de la Oferta de Colombia Compra Eficiente registra aproximadamente 26.430 contratos adjudicados a 7.499 proveedores en los segmentos de transporte terrestre de pasajeros y transporte de carga por carretera, por un valor cercano a \$6,45 billones.
- Se construyó una muestra de setenta (70) empresas, con fundamento en procesos similares publicados en SECOP II y en empresas vinculadas al Acuerdo Marco de Precios de Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II de Colombia Compra Eficiente. De estas, sesenta y cinco (65) contaban con RUP renovado y fueron consideradas para el análisis financiero; el 84 % correspondía a Mipymes.
- A través del evento de cotización CAR-SIP-011-2026 se recibieron cinco (5) cotizaciones de operadores del mercado, lo que constituye un referente adicional para la estructuración de la contratación y evidencia la participación de agentes económicos interesados en formular ofertas para la operación requerida.

Esta información debe analizarse de acuerdo con su alcance, permite caracterizar el mercado, identificar proveedores y examinar condiciones generales de oferta.

En lo concerniente al impacto económico de los factores, la Entidad considera que la estructura de evaluación debe apreciarse de manera integral y no únicamente a partir de la distribución porcentual de los puntajes. La asignación de puntaje a un ofrecimiento adicional no implica, por sí misma, que su costo deba trasladarse íntegramente al presupuesto contractual ni permite concluir, sin un análisis de las propuestas y de sus estructuras económicas, que se generará un incremento determinado del valor del contrato. Corresponde a cada proponente definir la composición de su oferta y asumir la estructuración económica de los compromisos que decida presentar, sin perjuicio de las condiciones y obligaciones establecidas en el proceso.

De igual manera, las ventajas objetivas para la Entidad se encuentran relacionadas con la posibilidad de contar con mejores condiciones de operación, seguridad, conectividad y sostenibilidad ambiental, de acuerdo con las necesidades identificadas en el Estudio Previo. Estos beneficios adquieren especial relevancia frente a la extensión territorial de la jurisdicción, el volumen de comisiones atendidas y las condiciones particulares en las que se desarrollan las actividades misionales.

Finalmente, en relación con el efecto acumulativo de los factores sobre la competencia, la Entidad reconoce que la concurrencia de varias condiciones técnicas puede incidir en las decisiones de participación de los

interesados. Sin embargo, esta circunstancia no permite concluir, por sí sola, que exista una restricción injustificada de la pluralidad de oferentes. La valoración debe considerar la relación de cada factor con el objeto contractual, la necesidad que busca atender, la información disponible del mercado y la posibilidad de que los interesados estructuren sus propuestas de acuerdo con sus capacidades.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 2.2.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, la Corporación adelantó el análisis del sector desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de riesgos, cuyo resultado fue publicado como parte de los documentos del proceso. A partir de dicho análisis y de las necesidades expuestas en el Estudio Previo, la Entidad estructuró los factores de evaluación procurando obtener condiciones que aporten valor a la prestación del servicio y al cumplimiento de sus funciones misionales.

De esta manera, la entidad da claridad a las inquietudes presentadas por el observante,

OBSERVACIÓN NO. 2: VEHÍCULOS HÍBRIDOS – 39 PUNTOS

2. VEHÍCULOS HÍBRIDOS – 39 PUNTOS

El Proyecto contempla hasta 39 puntos por el ofrecimiento de vehículos híbridos gasolina-eléctrico.

La magnitud de este factor requiere una justificación particularmente detallada, dado que representa una proporción sustancial de la evaluación.

Reconocemos la importancia de promover tecnologías de menor impacto ambiental. Sin embargo, solicitamos que se explique por qué la cantidad de vehículos, modelos, tipologías y condiciones de disponibilidad establecidas resultan necesarias para la ejecución del contrato y por qué justifican una puntuación de hasta 39 puntos.

La Entidad deberá acreditar, especialmente:

- cuál fue el estudio técnico que sustentó los 39 puntos;
- cómo se determinó la cantidad máxima de vehículos puntuables;
- cuántos vehículos con las características exigidas existen realmente en el mercado;
- cuántos operadores pueden disponer de ellos;
- y cuántos pueden cumplir simultáneamente los demás factores de ponderación.

Solicita el estudio técnico de los 39 puntos, la forma de determinar el número máximo de vehículos puntuables y la cantidad de vehículos y operadores disponibles en el mercado.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, informa que el factor de evaluación guarda correspondencia con la condición de autoridad ambiental que detenta la Corporación y hace referencia a la política institucional de incentivar la incorporación de tecnologías de menores emisiones en la operación contratada, tal como se consigna en el Estudio Previo (acápite '*Vehículos ambientalmente amigables*'). El análisis del sector (capítulo de movilidad sostenible) examinó la evolución del parque automotor eléctrico, híbrido y a gas natural registrado en el RUNT entre 2020 y 2024 y concluyó que estas tecnologías se identifican como alternativas disponibles y ambientalmente favorables, cuya incorporación se promueve de manera progresiva y no sobre la totalidad de la flota.

Precisamente por esa razón, el factor no se exige como requisito habilitante ni sobre la flota completa: se puntúan máximo trece (13) vehículos, que equivalen aproximadamente al 7,4% de los 176 vehículos del componente recurrente. El puntaje por vehículo (máximo 3,00 puntos) es escalonado según el año-modelo (2019 en adelante, coherente con el modelo mínimo del

Anexo de Especificaciones Técnicas), de modo que se obtiene puntaje desde el primer vehículo de cada tipología ofertado y no solo con vehículos del último modelo.

El número máximo de vehículos puntuables se determinó para que el factor tenga un efecto demostrativo y medible en la operación sin exigir la renovación total de la flota, lo que sí restringiría la participación. Así mismo, el pliego admite vehículos 'no propios – vinculados', con la mitad del puntaje, lo que permite a los operadores acceder al factor mediante las formas de vinculación previstas en el Decreto 1079 de 2015 las normas que lo modifiquen, adicionen, o sustituyan relacionada con el servicio especial.

En ese mismo sentido desde la Corporación se estructuró el proceso de selección con irrestricto apego a las disposiciones legales es por ello que de conformidad con el Decreto 1082 de 2015 en sus artículos 2.2.1.1.6.1 y 2.2.1.1.6.2 en la etapa de planeación se desarrollo “el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación”. Documento que hace parte del proceso de selección de contratista, que junto con los estudios previos condensan los análisis que se extienden a aspectos generales, estudio de oferta y demanda, así como requisitos habilitantes.

De la documentación obrante en el SECOP se devela que la composición y magnitud de la flota no son una decisión discrecional, sino el resultado de la consolidación de la demanda real de transporte de la Corporación, documentada en el Estudio Previo. Entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2026 se atendieron 28.273 comisiones (11.110 de ellas en las Direcciones Regionales), con una flota propia de solo treinta y nueve (39) vehículos, en una jurisdicción que comprende el área rural de Bogotá y 104 municipios. Las cantidades se soportan en la matriz “Justificación de cantidades – Componente 1 – Servicios recurrentes” del documento de Anexos del Presupuesto Oficial, que consolida los requerimientos de las dependencias, entre ellos los memorandos 20263085242 (Dirección Técnica Científica de Modelación Ambiental), 20263085251 (Subdirección General de Cultura y Gobernanza Ambiental), 20263086414 (Subdirección General de Autoridad Ambiental) y 20263085292 (Dirección Técnica FIAB).

En cuanto a la oferta del mercado, el análisis del sector publicado identificó, con base en la información oficial, lo siguiente:

- a) Existen 6.576 empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte en 2024: 4.221 de carga, 2.194 de pasajeros y 161 con habilitación en ambas modalidades.
- b) El tablero de Análisis de la Oferta de Colombia Compra Eficiente registra, para transporte terrestre de pasajeros y de carga por carretera, aproximadamente 26.430 contratos adjudicados a 7.499 proveedores, por cerca de \$6,45 billones.
- c) Se construyó una muestra de setenta (70) empresas, a partir de procesos similares en SECOP II y de las empresas del Acuerdo Marco de Precios de Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II de Colombia Compra Eficiente, de las cuales sesenta y cinco (65) contaban con RUP renovado y fueron la base del análisis financiero; el 84% de ellas tienen la calidad de Mipyme.
- d) Mediante el evento de cotización CAR-SIP-011-2026 se recibieron cinco (5) cotizaciones de operadores del mercado, lo que evidencia que existen operadores en capacidad de estructurar una oferta para la operación requerida.

Finalmente, ninguna disposición del Estatuto General de Contratación obliga a la entidad a certificar, antes del cierre, el número exacto de oferentes que cumplirán simultáneamente todos los requisitos, circunstancia que



depende de decisiones empresariales de cada interesado, entre ellas la de asociarse. El deber legal consiste en analizar el sector desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de riesgo (artículo 2.2.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015), deber que se cumplió con el documento publicado.

OBSERVACIÓN NO. 3: VEHÍCULOS BLINDADOS NIVEL II – 20 PUNTOS

3. VEHÍCULOS BLINDADOS NIVEL II – 20 PUNTOS

El Proyecto incorpora como factor de evaluación el ofrecimiento de vehículos blindados nivel II, otorgando hasta **20 puntos**.

La exigencia establece, entre otros aspectos, que los vehículos sean modelo 2025 o superior, tengan blindaje nivel II registrado en RUNT, correspondan a determinadas tipologías y se encuentren disponibles durante toda la ejecución contractual.

Reconocemos que la seguridad de funcionarios o personas transportadas puede constituir una necesidad legítima de una entidad pública. Sin embargo, en el presente caso consideramos indispensable que la CAR demuestre cuál es la **necesidad institucional concreta que justifica incorporar vehículos blindados como factor de ponderación dentro de un contrato cuyo objeto principal consiste en la operación de transporte de carga y pasajeros de una Corporación Autónoma Regional.**

No resulta suficiente afirmar genéricamente que el blindaje constituye una condición de seguridad.

Debe establecerse:

- qué personas requieren dicha protección;
- cuáles desplazamientos presentan un nivel de riesgo que la haga necesaria;
- qué estudio de seguridad o análisis de riesgos sustenta la necesidad;
- con qué frecuencia se utilizarían los vehículos blindados;
- por qué se requiere específicamente **nivel II**;
- por qué se requieren **dos, tres o cuatro vehículos**;
- y por qué esa condición debe otorgar hasta **20 puntos** en la evaluación.

La Entidad debería demostrar que existe una necesidad institucional real y cuantificable que justifique que una condición tan especializada tenga una incidencia tan elevada en la selección del contratista.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) considera que la inclusión del ofrecimiento de vehículos blindados nivel II como factor de evaluación se encuentra justificada en las necesidades institucionales descritas en el Estudio Previo, particularmente en las condiciones de riesgo asociadas al desarrollo de las actividades misionales de control, vigilancia y seguimiento ambiental.

En efecto, en ejercicio de las funciones previstas en los numerales 2 y 17 del artículo 31 de la Ley 99 de 1993, así como de las medidas preventivas contempladas en el artículo 36 de la Ley 1333 de 2009, la Corporación adelanta de manera permanente operativos que pueden involucrar la aprehensión preventiva, el decomiso y la incautación de productos forestales, carbón vegetal y fauna silvestre.

Estas actividades se desarrollan, en gran medida, en zonas rurales y de difícil acceso, donde se presentan situaciones relacionadas con el aprovechamiento, la movilización y la comercialización ilegal de recursos naturales. En tales circunstancias, el personal comisionado puede encontrarse expuesto a diversos factores de riesgo, incluidas eventuales situaciones de alteración del orden público o de confrontación con presuntos infractores ambientales que pueden comprometer su vida, integridad y seguridad.

Por consiguiente, la necesidad institucional que sustenta este factor no corresponde a una afirmación genérica sobre la importancia de la seguridad en el transporte, sino a las condiciones particulares en las que se desarrollan determinadas actividades misionales de la Corporación y a los riesgos asociados a su ejecución en territorio.

En relación con los aspectos planteados por el observante, se precisa lo siguiente:

1. Personas y desplazamientos que requieren protección

La medida está orientada a fortalecer las condiciones de seguridad del personal de la Corporación que, en cumplimiento de sus funciones, deba desplazarse para desarrollar operativos de control, vigilancia y seguimiento ambiental en zonas o circunstancias que presenten una mayor exposición al riesgo. No se establece como una condición general para la totalidad de los funcionarios, comisiones o desplazamientos, sino como una alternativa de protección para aquellas actividades en las que las condiciones operativas lo hagan pertinente.

2. Análisis de riesgos y necesidad institucional

La justificación de este ofrecimiento parte de los riesgos descritos en el Estudio Previo, derivados de las características de los operativos ambientales y de las zonas en las que se desarrollan. La posibilidad de enfrentar situaciones de alteración del orden público o confrontaciones con presuntos infractores ambientales constituye una circunstancia que debe ser considerada en la planeación del servicio de transporte requerido por la Entidad.

3. Frecuencia de utilización de los vehículos blindados

El ofrecimiento no supone que los vehículos blindados deban utilizarse en todas las comisiones ni que exista una frecuencia uniforme de utilización durante la ejecución contractual. Su disponibilidad busca que la Corporación cuente con esta alternativa cuando las características del operativo, el lugar de desplazamiento y las condiciones de riesgo así lo ameriten, de acuerdo con la programación y las necesidades institucionales.

4. Justificación del nivel de blindaje requerido

La Entidad estableció el blindaje nivel II como una condición técnica específica para el ofrecimiento objeto de evaluación, de conformidad con las características definidas en el literal C del numeral 4.1 del Proyecto de Pliego de Condiciones y las normas técnicas de referencia allí señaladas, esto es, las NTC 6498:2020 y NTC 6534:2021. En consecuencia, el ofrecimiento debe ajustarse a las condiciones técnicas previstas en los documentos del proceso, incluido el registro del blindaje en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), cuando así se exige.

5. Número y tipología de vehículos requeridos

La ponderación se estructuró de manera gradual, de modo que el puntaje se obtiene a partir del ofrecimiento de dos (2) vehículos y alcanza su máximo con cuatro (4). Esta configuración permite valorar la disponibilidad de una capacidad de protección adicional sin convertir el blindaje en una condición exigible para la totalidad de la flota destinada al servicio.

Adicionalmente, el ofrecimiento se circunscribe a las tipologías de uso en campo previstas en el pliego, esto es, camioneta doble cabina y campero o camioneta 4x4, atendiendo a las características de los desplazamientos que debe efectuar la Corporación en el marco de sus actividades misionales.

En este sentido, la cantidad de vehículos objeto de ponderación debe entenderse como una disponibilidad adicional para atender las necesidades que presenten mayores condiciones de exposición al riesgo, y no como una exigencia de blindar la totalidad de los vehículos que conforman la operación contractual.

6. Asignación de hasta veinte (20) puntos

El puntaje asignado responde a la decisión de la Entidad de reconocer un valor agregado relacionado con la seguridad del personal durante el desarrollo de determinadas actividades misionales. La ponderación gradual



permite diferenciar las propuestas según la capacidad adicional de protección ofrecida y disponible para la Corporación durante la ejecución contractual.

Asimismo, el factor debe analizarse en el contexto integral de la matriz de evaluación y de las necesidades identificadas en la planeación, y no exclusivamente a partir de la especialización o del costo que pueda representar para cada proponente. La estructura de costos y la capacidad para disponer de los vehículos ofrecidos forman parte de las decisiones empresariales que cada interesado adopta al estructurar su propuesta, dentro de las condiciones establecidas en el proceso de selección.

En consecuencia, el hecho de que el blindaje corresponda a una característica especializada no permite concluir, por sí solo, que su incorporación como factor de evaluación resulte injustificada. Su pertinencia debe valorarse frente a las condiciones de riesgo que la Entidad busca atender y al beneficio que representa contar con vehículos que ofrezcan esta alternativa de protección.

Finalmente, se precisa que el factor no pretende restringir la participación de los interesados, sino incentivar un ofrecimiento adicional que aporte valor a la prestación del servicio y permita atender, en mejores condiciones, determinadas necesidades operativas de la Corporación.

Por lo expuesto, la CAR considera justificada la inclusión del ofrecimiento de vehículos blindados nivel II, en los términos establecidos en el Proyecto de Pliego de Condiciones. En consecuencia, **se mantiene el factor de evaluación, con sus condiciones técnicas, esquema de asignación de puntaje y disponibilidad durante la ejecución contractual, en los términos previstos en los documentos del proceso.**

OBSERVACIÓN No. 3.1: EL BLINDAJE NO CONSTITUYE UNA TIPOLOGÍA AUTÓNOMA DEL TRANSPORTE ESPECIAL

3.1. El blindaje no constituye, por sí mismo, una tipología autónoma del transporte especial

Existe además un aspecto jurídico que requiere especial aclaración.

El artículo 2.2.1.6.6.1 del Decreto 1079 de 2015 establece que los vehículos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deben cumplir las condiciones técnico-mecánicas, de emisiones contaminantes y las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por el Ministerio de Transporte.

A su vez, el artículo 2.2.1.6.12.4 dispone que los vehículos destinados al servicio especial deben cumplir las condiciones de homologación adoptadas por el Ministerio de Transporte.

Es decir, el régimen distingue entre:

- i. la clase o tipología del vehículo;
- ii. sus condiciones de homologación; y
- iii. las características adicionales de seguridad que eventualmente pueda incorporar.

En consecuencia, solicitamos a la Entidad que indique expresamente cuál es la disposición legal o reglamentaria que establece el vehículo blindado nivel II como una tipología propia o específica del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

Esta precisión es fundamental, porque de la revisión del régimen especial contenido en el Decreto 1079 de 2015 no se desprende que "vehículo blindado nivel II" constituya una tipología autónoma del servicio especial.

Por el contrario, la regulación establece que los vehículos deben pertenecer a las tipologías y cumplir las condiciones de homologación aplicables al servicio.

Por ello, si la CAR pretende exigir que un vehículo blindado deba encontrarse necesariamente vinculado a una empresa de transporte especial para efectos de obtener los 20 puntos, solicitamos que identifique expresamente **la norma que sustenta dicha exigencia adicional**, diferenciándola de la obligación general de que el servicio público de transporte especial sea prestado bajo responsabilidad de una empresa habilitada.

Solicita indicar la norma que establece el vehículo blindado nivel II como tipología del servicio especial (arts. 2.2.1.6.6.1 y 2.2.1.6.12.4 Decreto 1079 de 2015).

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, aclara que el Proyecto de Pliego de Condiciones no crea una tipología vehicular nueva ni califica el blindaje como una tipología propia del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. Por el contrario, el factor de evaluación establecido tiene por objeto valorar una característica adicional de seguridad de los vehículos ofrecidos, atendiendo a las necesidades institucionales y a las condiciones de riesgo asociadas al desarrollo de las actividades misionales de la Corporación.

En efecto, la Entidad reconoce que los artículos 2.2.1.6.6.1 y 2.2.1.6.12.4 del Decreto 1079 de 2015 establecen condiciones relacionadas con las características técnico-mecánicas, las emisiones contaminantes, las tipologías vehiculares y la homologación aplicable a los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial. En consecuencia, el ofrecimiento objeto de evaluación debe observar integralmente las disposiciones que regulan esta modalidad de transporte.

En concordancia con lo anterior, los vehículos blindados que se oferten deberán corresponder a las tipologías previstas en el Anexo de Especificaciones Técnicas, esto es, las establecidas para el **Ítem 1: camioneta doble cabina platón 4x4**, y el **Ítem 2: campero o camioneta wagon 4x4**. Asimismo, deberán cumplir las condiciones de homologación y los requisitos técnico-mecánicos exigibles para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, de conformidad con el Decreto 1079 de 2015 y las demás disposiciones aplicables.

De igual manera, los vehículos deberán contar con la documentación exigida en el literal f) del requisito correspondiente, que comprende la licencia de tránsito, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), la tarjeta de operación, las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, la póliza de daño material todo riesgo y la revisión técnico-mecánica, según corresponda y en los términos establecidos en los documentos del proceso.

En este contexto, **el blindaje constituye una característica adicional de seguridad que se valora como factor de calidad y no una tipología vehicular independiente**. Por tal razón, el literal a) del requisito establece que la existencia del blindaje y su nivel deben encontrarse inscritos en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de acuerdo con las condiciones allí previstas. Esta exigencia permite verificar documentalmente el atributo ofrecido, sin sustituir ni modificar los requisitos de homologación, habilitación y operación aplicables al servicio de transporte especial.

Así, el pliego mantiene la distinción entre los tres aspectos señalados por el observante: (i) la tipología del vehículo, determinada por las características y categorías previstas en el Anexo de Especificaciones Técnicas; (ii) las condiciones de homologación y los requisitos técnico-mecánicos exigibles conforme a la regulación vigente; y (iii) las características adicionales de seguridad, dentro de las cuales se encuentra el blindaje nivel II, objeto de ponderación como ofrecimiento de calidad.

La inclusión de este factor responde a la necesidad institucional de fortalecer las condiciones de seguridad del personal comisionado durante determinados desplazamientos asociados a los operativos de control, vigilancia y seguimiento ambiental, especialmente en zonas rurales y de difícil acceso en las que pueden presentarse

situaciones de alteración del orden público o confrontaciones con presuntos infractores ambientales, tal como se expone en el Estudio Previo.

En consecuencia, la asignación de puntaje al ofrecimiento de vehículos blindados nivel II no implica la creación de una tipología adicional ni autoriza la utilización de vehículos que incumplan las condiciones legales y reglamentarias aplicables. La prestación del servicio deberá realizarse bajo la responsabilidad de una empresa debidamente habilitada y con observancia de todos los requisitos exigibles para la modalidad de transporte contratada.

Por lo expuesto, se precisa que el blindaje se valora como una característica adicional de seguridad de vehículos pertenecientes a las tipologías admitidas y que deben cumplir las condiciones de homologación, documentación y operación previstas en la normativa vigente y en los documentos del proceso.

OBSERVACIÓN NO. 4: VINCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS BLINDADOS A LA EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL

4. ¿POR QUE EL VEHICULO BLINDADO DEBE ESTAR NECESARIAMENTE VINCULADO A LA EMPRESA DE TRANSPORTE ESPECIAL?

Este aspecto merece una revisión particular.

El artículo 2.2.1.6.8.1 del Decreto 1079 de 2015, modificado por el Decreto 1048 de 2026, define el contrato de vinculación de flota como aquel mediante el cual la empresa habilitada incorpora a su parque automotor vehículos de propiedad de socios o de terceros.

La norma, por tanto, reconoce expresamente la posibilidad de que los vehículos que utiliza la empresa de transporte especial sean de **propiedad de terceros**, siempre que se cumplan las condiciones legales de vinculación y operación.

Asimismo, el artículo 2.2.1.6.8.10 regula las formas de vinculación de flota y contempla tanto la administración integral como la administración por afiliación.

Por consiguiente, si la CAR considera indispensable que los vehículos blindados sean jurídicamente parte de la flota de la empresa de transporte especial, debe explicar por qué **una condición adicional de propiedad, afiliación o vinculación resulta necesaria para obtener el puntaje**, cuando el régimen admite vehículos de terceros dentro de la operación de una empresa habilitada.

Más aún, debe diferenciarse entre:

- a. **quién presta jurídicamente el servicio público de transporte;**
- b. **quién es propietario del vehículo;**
- c. **quién tiene la disponibilidad del vehículo; y**
- d. **quién realizó o suministró el blindaje.**

No necesariamente son la misma persona jurídica.

La empresa de transporte especial puede ser responsable de la prestación del servicio y, al mismo tiempo, utilizar vehículos de propiedad de terceros bajo una figura de vinculación jurídicamente válida.

Por ello solicitamos que la CAR explique cuál es el riesgo específico que pretende evitar mediante la exigencia de que los vehículos blindados estén vinculados directamente a la empresa proponente y por qué dicho riesgo no podría ser controlado mediante las figuras de vinculación, arrendamiento o disponibilidad jurídicamente permitidas.

Pregunta por qué el vehículo blindado debe estar vinculado a la empresa proponente, si el art. 2.2.1.6.8.1 del Decreto 1079 de 2015 admite vehículos de terceros.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR aclara al observante que los vehículos blindados ofrecidos como factor de calidad podrán ser de propiedad del proponente o de terceros, siempre que, en este último caso, se encuentren vinculados mediante el contrato de administración integral previsto en el numeral 1 del artículo 2.2.1.6.8.10 del Decreto 1079 de 2015.

Esta condición no exige que el proponente adquiera los vehículos ni que estos formen parte de su patrimonio. Lo requerido es que, cuando sean de propiedad de terceros, la empresa de transporte asuma la gestión integral del automotor, sin intervención del propietario o locatario, conforme a la modalidad contractual señalada en la disposición citada.

La exigencia responde a la naturaleza del factor de calidad, puesto que la Entidad busca garantizar que las características adicionales ofrecidas estén bajo la gestión y el control efectivo del proponente durante la ejecución contractual. Por ello, no basta con acreditar una disponibilidad eventual del vehículo mediante una relación contractual que no garantice su administración integral.

En consecuencia, se mantiene la condición establecida para los vehículos blindados presentados para obtener puntaje, los cuales podrán ser propios del proponente o de terceros, siempre que, en este último caso, su vinculación se formalice mediante el contrato de administración integral previsto en el numeral 1 del artículo 2.2.1.6.8.10 del Decreto 1079 de 2015, además del cumplimiento de los demás requisitos técnicos y documentales establecidos en el proceso.

No obstante, se precisa que dichas condiciones deberán interpretarse en armonía con las modalidades de vinculación de flota admitidas por el numeral 1 del artículo 2.2.1.6.8.10 Decreto 1079 de 2015, modificado por el Decreto 1048 de 2026, y con las previstas en los documentos del proceso, sin imponer requisitos de propiedad o vinculación exclusiva que no se encuentren expresamente establecidos.

Por lo anterior, se procederá a incluir un literal con la aclaración señalada en el pliego de condiciones definitivo, con el fin de precisar las condiciones para acreditar la propiedad o vinculación de los vehículos ofertados y la documentación requerida para tal efecto.

OBSERVACIÓN No. 5: DISPONIBILIDAD DE VEHÍCULOS BLINDADOS MEDIANTE EMPRESAS ESPECIALIZADAS

5. POSIBILIDAD DE DISPONER DE VEHÍCULOS BLINDADOS MEDIANTE EMPRESAS ESPECIALIZADAS

Consideramos igualmente necesario que la Entidad revise si la disponibilidad del vehículo blindado podría acreditarse mediante una empresa especializada en alquiler, arrendamiento o suministro de vehículos blindados, siempre que se cumplan las condiciones legales aplicables a la prestación del servicio de transporte especial.

Esta posibilidad no significa que una empresa dedicada al alquiler de vehículos pueda prestar por sí misma el servicio público de transporte especial sin estar habilitada.

La responsabilidad de la operación debe permanecer en cabeza de la empresa de transporte especial habilitada, conforme al régimen aplicable.

Lo que se solicita es diferente:

que la CAR permita acreditar la disponibilidad del vehículo blindado mediante una relación jurídica válida con un tercero propietario o proveedor especializado, mientras la empresa de transporte especial conserva la responsabilidad integral de la prestación del servicio.

Esta alternativa encuentra sustento en el hecho de que el artículo 2.2.1.6.8.1 del Decreto 1079 reconoce expresamente la incorporación al parque automotor de vehículos de propiedad de terceros.

Por ello, solicitamos que la CAR explique:

1. Por qué no resulta jurídicamente admisible acreditar la disponibilidad mediante contrato de arrendamiento, leasing, vinculación u otra figura jurídicamente procedente.
2. Cuál es la norma que exige que el vehículo blindado sea de propiedad directa de la empresa de transporte o que se encuentre previamente afiliado a ella al momento de presentar la oferta.
3. Si la Entidad analizó en el estudio de mercado la existencia de empresas especializadas en alquiler de vehículos blindados.
4. Si analizó la posibilidad de que estos vehículos fueran puestos a disposición del operador de transporte mediante una figura jurídicamente válida.
5. Por qué una solución de disponibilidad contractual no garantizaría igualmente la prestación efectiva del servicio.

Una exigencia que obligue a las empresas de transporte especial a mantener dentro de su propia estructura patrimonial vehículos blindados que eventualmente solo serán utilizados para determinados servicios podría constituir una carga económica y empresarial innecesaria, especialmente si el objetivo de la CAR es únicamente garantizar disponibilidad efectiva durante la ejecución.

La Entidad debería demostrar por qué necesita la propiedad o vinculación directa, y no simplemente la disponibilidad jurídica, técnica y operacional del vehículo.

Solicita permitir acreditar la disponibilidad del vehículo blindado mediante arrendamiento, leasing u otra relación jurídica con un tercero propietario o proveedor especializado, conservando la empresa habilitada la responsabilidad del servicio.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR aclara que, para los vehículos ofrecidos como factor de calidad, específicamente los vehículos blindados, híbridos y aquellos que cuenten con conectividad mediante Wi-Fi satelital, **únicamente se aceptará la forma de vinculación prevista en el numeral 1 del artículo 2.2.1.6.8.10 del Decreto 1079 de 2015, correspondiente al contrato de administración integral del vehículo.**

Esta disposición contempla una modalidad en la que corresponde a la empresa de transporte la gestión integral del automotor, sin intervención del propietario o locatario, a cambio de una contraprestación económica periódica previamente acordada entre las partes. En consecuencia, la empresa de transporte debe asumir directamente la administración integral del vehículo, en los términos previstos en la norma citada.

La exigencia obedece a la naturaleza de los factores de calidad objeto de evaluación, puesto que la Entidad busca que los atributos ofrecidos por el proponente no se limiten a la disponibilidad eventual de un vehículo, sino que estén bajo su gestión integral y efectiva durante la ejecución contractual. En particular, tratándose de vehículos blindados, híbridos y de aquellos dotados con Wi-Fi satelital, se requiere que el oferente tenga la capacidad de administrar y controlar directamente las condiciones asociadas a las características adicionales que sustentan la asignación del puntaje.

Por esta razón, aunque la CAR reconoce que el régimen de transporte especial contempla diferentes formas de vinculación de vehículos, para efectos de acreditar los vehículos ofrecidos como factores de calidad se ha definido una condición específica, consistente en el contrato de administración integral previsto en el numeral 1 del artículo 2.2.1.6.8.10 del Decreto 1079 de 2015. En consecuencia, no será suficiente acreditar su disponibilidad mediante contratos de arrendamiento, alquiler, suministro u otras modalidades distintas de la expresamente establecida para estos vehículos puntuables.

Esta condición **no implica exigir que los vehículos sean de propiedad directa del proponente**, ni supone que el propietario deba ser necesariamente la empresa de transporte. Lo determinante es que, cualquiera que sea la titularidad del automotor, su vinculación se formalice mediante el contrato de administración integral señalado y que la empresa de transporte asuma la gestión completa del vehículo, sin intervención del propietario o locatario, conforme a la disposición citada.

La finalidad de esta exigencia es asegurar que las características ofrecidas como valor agregado sean efectivamente gestionadas por el proponente y permanezcan disponibles y bajo su control operativo durante la ejecución del contrato. De esta manera, la Entidad busca que los factores de calidad sean verificables y que su cumplimiento no dependa de acuerdos de disponibilidad que no otorguen al oferente la administración integral del automotor.

Se precisa, además, que esta condición se refiere exclusivamente a los vehículos presentados para obtener puntaje en los factores de calidad mencionados. Para los vehículos que no sean objeto de puntuación, se aplicarán las formas de vinculación y disponibilidad que correspondan, de acuerdo con los requisitos establecidos en los documentos del proceso y el régimen jurídico aplicable.

En consecuencia, la CAR considera que la exigencia establecida responde a la finalidad de los factores de evaluación, pues busca garantizar que el proponente tenga la gestión integral de los vehículos y de las características adicionales ofrecidas, sin imponer como condición la propiedad directa de los automotores.

Por lo expuesto, en el sentido de que los vehículos blindados, híbridos y aquellos que cuenten con Wi-Fi satelital, cuando sean ofrecidos para obtener puntaje, deberán encontrarse vinculados mediante el contrato de administración integral previsto en el numeral 1 del artículo 2.2.1.6.8.10 del Decreto 1079 de 2015.

La aclaración señalada se incorporará y se verá reflejada en el pliego de condiciones definitivo, con el fin de precisar las condiciones para acreditar la propiedad o vinculación de los vehículos ofertados y la documentación requerida para tal efecto.

OBSERVACIÓN NO. 6: CONVENIOS DE COLABORACIÓN EMPRESARIAL Y FORMAS DE DISPONIBILIDAD DE FLOTA

6. CONVENIOS DE COLABORACIÓN Y FORMAS DE DISPONIBILIDAD DE FLOTA

El régimen del transporte especial contempla además mecanismos de colaboración empresarial para racionalizar el uso del equipo automotor y permitir una mejor prestación del servicio.

El artículo 2.2.1.6.3.4 del Decreto 1079 de 2015, en su regulación vigente, contempla la posibilidad de convenios de colaboración empresarial bajo las condiciones establecidas por la normativa.

Debe tenerse presente, sin embargo, que estos mecanismos no permiten que una empresa no habilitada asuma directamente la prestación del servicio público de transporte especial.

Precisamente por ello, la solución que proponemos no consiste en sustituir al transportador habilitado.

Consiste en permitir que el operador de transporte especial pueda disponer legítimamente de un vehículo especializado, mediante una relación contractual válida con un tercero, manteniendo la empresa habilitada la planeación, organización, control y responsabilidad de la operación.

Esta distinción es esencial y solicitamos que sea considerada por la Entidad.

Solicita considerar la disponibilidad de vehículos mediante relación contractual con terceros, manteniendo la empresa habilitada la responsabilidad (art. 2.2.1.6.3.4 Decreto 1079 de 2015).

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) no acepta la observación y se aclara que, toda vez que los documentos del proceso establecen condiciones diferenciadas para la acreditación de los vehículos exigidos como requisito habilitante y aquellos que se ofrecen para obtener puntaje en los factores de calidad, atendiendo a la finalidad y naturaleza de cada uno.

En primer lugar, respecto de los vehículos exigidos para el cumplimiento de los requisitos habilitantes, la Entidad permite que sean de propiedad del proponente o de terceros, siempre que su disponibilidad y vinculación se acrediten mediante cualquiera de las formas jurídicamente procedentes, de conformidad con el régimen aplicable al servicio público de transporte terrestre automotor especial, en particular el Decreto 1079 de 2015. Esta flexibilidad obedece a que la finalidad de los requisitos habilitantes es verificar que el proponente cuenta con la capacidad jurídica, técnica y operativa necesaria para ejecutar el contrato, así como con los vehículos requeridos para prestar el servicio, sin que resulte indispensable que todos hagan parte de su patrimonio o estén vinculados bajo una única modalidad jurídica.

En este escenario, lo determinante es que el proponente habilitado demuestre que cuenta legítimamente con los vehículos necesarios para la prestación del servicio y que estos cumplen las condiciones técnicas, documentales y reglamentarias exigidas. Por tanto, la aceptación de distintas formas de vinculación permite reconocer las alternativas previstas en el régimen de transporte especial, sin desconocer que la responsabilidad por la prestación del servicio debe permanecer en cabeza de la empresa debidamente habilitada.

En segundo lugar, para los vehículos que se presenten con el propósito de obtener puntaje en los factores de calidad, la Entidad establece una condición específica de vinculación mediante contrato de administración integral, conforme al numeral 1 del artículo 2.2.1.6.8.10 del Decreto 1079 de 2015. Esta distinción responde a que dichos vehículos no se aportan únicamente para acreditar la capacidad mínima de operación, sino para demostrar atributos adicionales que generan una ventaja cualitativa en la oferta y que son objeto de valoración dentro del procedimiento de selección.

En efecto, los vehículos blindados, híbridos y aquellos dotados con Wi-Fi satelital incorporan características particulares relacionadas con la seguridad, la sostenibilidad y la conectividad, que la Entidad considera relevantes para la ejecución contractual. Por ello, resulta necesario que el oferente tenga la gestión integral de los automotores ofrecidos bajo estas condiciones, de manera que pueda administrar, controlar y garantizar efectivamente la permanencia de los atributos que fundamentan la asignación del puntaje durante la ejecución del contrato.

La diferencia entre ambas exigencias no es arbitraria. Mientras que para los vehículos habilitantes basta con acreditar su disponibilidad legítima mediante una forma de vinculación admitida por la normativa aplicable, para los vehículos puntuables se requiere, adicionalmente, una relación jurídica que asegure la administración integral por parte de la empresa de transporte. Esto permite a la Entidad verificar que las condiciones adicionales ofrecidas no dependan exclusivamente de la voluntad o intervención de un tercero, sino que estén efectivamente bajo la gestión del proponente que recibe el puntaje.

En consecuencia, la exigencia de administración integral para los vehículos puntuables no implica que estos deban ser de propiedad directa del proponente. Un vehículo de propiedad de un tercero podrá ser ofrecido como factor de calidad, siempre que su vinculación se formalice mediante el contrato de administración integral previsto en el numeral 1 del artículo 2.2.1.6.8.10 del Decreto 1079 de 2015 y se cumplan las demás condiciones establecidas en los documentos del proceso. Lo que no se admite para estos vehículos es sustituir dicha modalidad por cualquier otra forma de disponibilidad que no garantice la gestión integral requerida.

De igual manera, la Entidad precisa que los mecanismos de colaboración empresarial no pueden utilizarse para permitir que una empresa no habilitada asuma directamente la prestación del servicio público de transporte especial. En todos los casos, la empresa de transporte habilitada deberá conservar la responsabilidad sobre la planeación, organización, operación y control del servicio, de conformidad con la normativa aplicable y las obligaciones contractuales.

Por lo anterior, la CAR considera que el tratamiento diferenciado se encuentra justificado en la finalidad de cada categoría: para los vehículos habilitantes se aceptan las formas de vinculación jurídicamente procedentes conforme al Decreto 1079 de 2015; para los vehículos ofrecidos como factores de calidad se exige el contrato de administración integral, con el propósito de asegurar que el oferente tenga la gestión efectiva de las características adicionales que sustentan la asignación del puntaje.

En consecuencia, no se acepta la observación y se mantienen las condiciones previstas en los documentos del proceso, al considerar que la distinción entre vehículos habilitantes y vehículos puntuables responde a una finalidad objetiva relacionada con la verificación de la capacidad mínima de operación y la garantía de los atributos adicionales que son objeto de evaluación.

Por lo anterior, se procederá a incluir un literal con la aclaración señalada en el pliego de condiciones definitivo, con el fin de precisar las condiciones para acreditar la propiedad o vinculación de los vehículos ofertados y la documentación requerida para tal efecto.

OBSERVACIÓN No. 7: EFECTO COMPETITIVO DEL FACTOR DE VEHÍCULOS BLINDADOS

7. EFECTO COMPETITIVO DEL FACTOR DE VEHÍCULOS BLINDADOS

El problema no se limita a determinar si jurídicamente puede exigirse un vehículo blindado.

Debe analizarse además el efecto que produce la exigencia dentro de la competencia.

Para obtener los 20 puntos, el proponente debe disponer de vehículos con características simultáneas de:

- blindaje nivel II;
- modelo 2025 o superior;
- determinadas tipologías;
- inscripción del blindaje;
- documentación específica;
- disponibilidad durante la ejecución;
- y, según la estructura del Proyecto, vinculación con la empresa de transporte especial.

Esta combinación puede limitar considerablemente el número de operadores que pueden acceder al máximo puntaje.

Por ello solicitamos a la CAR que informe cuántas empresas del mercado fueron identificadas durante el estudio de sector como potencialmente capaces de cumplir simultáneamente todas estas condiciones.

Si la respuesta evidencia que el número de operadores es reducido, la Entidad debería reconsiderar la necesidad de convertir esta condición en un factor de hasta 20 puntos.

Solicita informar cuántas empresas del mercado fueron identificadas como capaces de cumplir todas las condiciones del factor de blindados.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, informa que el análisis del sector exigido por el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 debe permitir conocer el mercado desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de análisis de riesgo; no impone a la Entidad determinar el número de operadores que ofertarán cada factor de calidad, circunstancia que depende de las decisiones empresariales de cada interesado.

La pluralidad de oferentes al interior del proceso se garantiza en los requisitos habilitantes, que no incluyen vehículos blindados. El factor otorga puntaje escalonado desde dos vehículos, puede acreditarse con vehículos de propiedad de terceros vinculados al proponente y cualquier proponente puede incorporar vehículos blindados a su flota en las condiciones del literal C.

En ese mismo sentido desde la Corporación se ha estructurado el proceso de selección con irrestricto apego a las disposiciones legales, es por ello que de conformidad con el Decreto 1082 de 2015 en sus artículos 2.2.1.1.1.6.1 y 2.2.1.1.1.6.2 en la etapa de planeación se desarrolló “el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación” documento que hace parte del proceso de selección, que junto con los estudios previos condensan los análisis que se extienden a aspectos generales, estudio de oferta y demanda, así como requisitos habilitantes.

De la documentación obrante en el SECOP se devela que la composición y magnitud de la flota no son una decisión discrecional, sino el resultado de la consolidación de la demanda real de transporte de la Corporación, documentada en el Estudio Previo. Entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2026 se atendieron 28.273 comisiones (11.110 de ellas en las Direcciones Regionales), con una flota propia de solo treinta y nueve (39) vehículos, en una jurisdicción que comprende el área rural de Bogotá y 104 municipios. Las cantidades se soportan en la matriz “Justificación de cantidades – Componente 1 – Servicios recurrentes” del documento de Anexos del Presupuesto Oficial, que consolida los requerimientos de las dependencias, entre ellos los memorandos 20263085242 (Dirección Técnica Científica de Modelación Ambiental), 20263085251 (Subdirección General de Cultura y Gobernanza Ambiental), 20263086414 (Subdirección General de Autoridad Ambiental) y 20263085292 (Dirección Técnica FIAB).

En cuanto a la oferta del mercado, el análisis del sector publicado identificó, con base en la información oficial, lo siguiente:

- a) Existen 6.576 empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte en 2024: 4.221 de carga, 2.194 de pasajeros y 161 con habilitación en ambas modalidades.
- b) El tablero de Análisis de la Oferta de Colombia Compra Eficiente registra, para transporte terrestre de pasajeros y de carga por carretera, aproximadamente 26.430 contratos adjudicados a 7.499 proveedores, por cerca de \$6,45 billones.
- c) Se construyó una muestra de setenta (70) empresas, a partir de procesos similares en SECOP II y de las empresas del Acuerdo Marco de Precios de Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II de Colombia Compra Eficiente, de las cuales sesenta y cinco (65) contaban con RUP renovado y fueron la base del análisis financiero; el 84% de ellas tienen la calidad de Mipyme.
- d) Mediante el evento de cotización CAR-SIP-011-2026 se recibieron cinco (5) cotizaciones de operadores del mercado, lo que evidencia que existen operadores en capacidad de estructurar una oferta para la operación requerida.

Finalmente, ninguna disposición del Estatuto General de Contratación obliga a la entidad a certificar, antes del cierre, el número exacto de oferentes que cumplirán simultáneamente todos los requisitos, circunstancia que depende de decisiones empresariales de cada interesado, entre ellas la de asociarse. El deber legal consiste en analizar el sector desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de riesgo (artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015), deber que se cumplió con el documento publicado. Por lo anterior, se aclara la observación.

OBSERVACIÓN No. 8: EFECTO ACUMULATIVO DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y BLINDADOS (59 PUNTOS)

8. EFECTO ACUMULATIVO DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y BLINDADOS

Los vehículos híbridos representan hasta 39 puntos, mientras que los blindados representan hasta 20 puntos.

En conjunto, pueden representar 59 puntos.

Por ello no resulta suficiente estudiar estos factores aisladamente.

La Entidad debe determinar cuántos operadores pueden cumplir simultáneamente ambos factores.

Solicitamos una simulación de la matriz para diferentes perfiles de oferentes y que se determine:

- cuántos pueden cumplir los requisitos habilitantes;
- cuántos pueden obtener puntos por híbridos;
- cuántos pueden obtener puntos por blindados;
- cuántos pueden cumplir ambos;
- y cómo inciden estas condiciones en la clasificación final.

Solicita simular la matriz para diferentes perfiles de oferentes y determinar cuántos pueden cumplir ambos factores.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca- CAR, NO acoge la observación, toda vez que, considera que la solicitud parte de una interpretación que atribuye al análisis del sector un alcance que no corresponde a las obligaciones previstas en el Decreto 1082 de 2015.

De conformidad con los artículos 2.2.1.1.1.6.1 y 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, durante la etapa de planeación la Entidad debe adelantar el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del proceso de contratación, considerando, entre otros, los aspectos legales, comerciales, financieros, organizacionales, técnicos y de riesgos. En cumplimiento de esta obligación, la Corporación elaboró y publicó el correspondiente Análisis del Sector, documento que, junto con los Estudios Previos y demás documentos de planeación, contiene los elementos que sustentan la estructuración del proceso.

Ahora bien, la normativa no establece que la Entidad deba realizar una simulación previa de las matrices de evaluación para determinar cuántos operadores obtendrán simultáneamente cada combinación posible de factores de calidad, ni que deba establecer anticipadamente el número exacto de proponentes que alcanzarán determinada posición en la clasificación final.

La cantidad de proponentes que finalmente acrediten los requisitos habilitantes y obtengan puntaje por los diferentes factores depende de las decisiones empresariales que adopte cada interesado, de sus capacidades y de la estructura que determine para presentar su oferta. Esta circunstancia no puede ser determinada de manera cierta por la Entidad antes del cierre del proceso.

En particular, debe diferenciarse entre los requisitos habilitantes, que determinan la capacidad de un interesado para participar en el proceso, y los factores de evaluación, que permiten asignar puntaje y establecer el orden de elegibilidad de las ofertas. Los vehículos híbridos y los vehículos blindados corresponden a factores de evaluación y no constituyen requisitos habilitantes. Por tanto, un interesado puede participar en el proceso sin contar con vehículos blindados o híbridos y, en consecuencia, la ausencia de estos ofrecimientos no determina su exclusión del proceso.

Respecto de los factores señalados por el observante, la Entidad realizó su estructuración atendiendo a las necesidades identificadas en la etapa de planeación y a las condiciones del mercado analizadas. En particular, la oferta de vehículos híbridos y la de vehículos blindados corresponden a atributos adicionales que la Corporación considera relevantes para generar valor en la prestación del servicio, desde las perspectivas ambiental, operativa y de seguridad, respectivamente.

En cuanto a la posibilidad de cumplir simultáneamente ambos factores, debe señalarse que la Entidad no puede certificar anticipadamente cuántos operadores decidirán incorporar en sus propuestas la totalidad o una combinación determinada de los ofrecimientos adicionales, pues ello depende de la decisión autónoma de cada interesado al estructurar su oferta. El hecho de que dos factores puedan acumular hasta 59 puntos no convierte su cumplimiento simultáneo en una condición de participación ni permite concluir, por sí mismo, que exista una restricción a la pluralidad de oferentes.

Adicionalmente, los factores fueron estructurados de manera que los interesados puedan acceder a los puntajes correspondientes de acuerdo con sus capacidades. En el caso de los vehículos blindados, el puntaje se asigna de manera escalonada a partir del ofrecimiento de dos (2) vehículos y hasta cuatro (4), y su acreditación puede efectuarse respecto de vehículos de propiedad de terceros, siempre que la relación jurídica y la disponibilidad se encuentren soportadas conforme a las condiciones establecidas en los documentos del proceso y al Decreto 1079 de 2015. Esto permite que el proponente estructure su oferta sin que necesariamente deba ser propietario de los vehículos ofrecidos.

En relación con la oferta disponible en el mercado, el Análisis del Sector publicado por la Corporación identificó, entre otros elementos, que existen 6.576 empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte en 2024, correspondientes a 4.221 empresas de carga, 2.194 de pasajeros y 161 con habilitación en ambas modalidades.

Asimismo, el tablero de Análisis de la Oferta de Colombia Compra Eficiente registra aproximadamente 26.430 contratos adjudicados a 7.499 proveedores, por un valor cercano a \$6,45 billones, para transporte terrestre de pasajeros y carga por carretera.

De igual manera, la Corporación construyó una muestra de setenta (70) empresas, obtenida a partir de procesos similares publicados en SECOP II y de empresas vinculadas al Acuerdo Marco de Precios de Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II de Colombia Compra Eficiente. De estas, sesenta y cinco (65) contaban con RUP renovado y fueron consideradas para el análisis financiero, y aproximadamente el 84 % correspondía a Mipymes. Adicionalmente, mediante el evento de cotización CAR-SIP-011-2026 se recibieron cinco (5) cotizaciones de operadores del mercado.

Estos elementos permiten caracterizar la oferta existente y evidencian la presencia de operadores con capacidad de estructurar ofertas para la operación requerida. No obstante, la información del mercado no puede convertirse en una predicción cierta sobre la combinación de factores de evaluación que cada empresa decidirá ofrecer en el proceso.

De otra parte, la magnitud de la contratación tampoco corresponde a una decisión discrecional de la Entidad. La composición y cantidad de la flota responden a la demanda institucional identificada y documentada en el Estudio Previo. Entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2026 se atendieron 28.273 comisiones, de las cuales 11.110 correspondieron a las Direcciones Regionales, con una flota propia de apenas 39 vehículos, dentro de una jurisdicción que comprende el área rural de Bogotá y 104 municipios. Las cantidades fueron soportadas



en la matriz “Justificación de cantidades – Componente 1 – Servicios recurrentes” del documento de Anexos del Presupuesto Oficial, con base en los requerimientos de las diferentes dependencias de la Corporación.

Por consiguiente, la Entidad no considera procedente elaborar una simulación hipotética de oferentes y resultados que podría generar conclusiones especulativas sobre la clasificación final. La evaluación real solo puede efectuarse sobre las ofertas efectivamente presentadas, verificadas y ponderadas conforme a las reglas previamente establecidas en el Pliego de Condiciones.

Finalmente, debe reiterarse que ninguna disposición del Estatuto General de Contratación ni del Decreto 1082 de 2015 obliga a la Entidad a determinar, antes del cierre del proceso, el número exacto de oferentes que cumplirán simultáneamente los requisitos habilitantes y cada combinación de factores de evaluación, ni a proyectar anticipadamente la clasificación final de los proponentes.

El deber de la Corporación consiste en estructurar reglas de participación y evaluación objetivas, previamente conocidas, relacionadas con el objeto contractual y sustentadas en las necesidades institucionales y en el análisis del sector. Este deber fue atendido mediante los documentos de planeación publicados.

En consecuencia, no se acoge la solicitud de realizar una simulación de la matriz para determinar anticipadamente el número de proponentes que cumplirían simultáneamente los factores de vehículos híbridos y blindados, por cuanto dicha simulación no constituye una exigencia legal ni permitiría establecer de manera cierta el comportamiento de los potenciales oferentes. Se mantienen los factores de evaluación y su respectiva ponderación en los términos establecidos en el Pliego de Condiciones.

OBSERVACIÓN No. 9: ANTECEDENTE DE LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO – RESOLUCIÓN NO. 11458 DE 2024

9. ANTECEDENTE DE LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO – SIC

Este aspecto reviste especial importancia.

Mediante comunicado del 2 de abril de 2024, la Superintendencia de Industria y Comercio informó que, mediante Resolución No. 11458 del 18 de marzo de 2024, sancionó a veinte (20) empresas de transporte especial y veintiséis (26) personas naturales por conductas relacionadas con la gestión de ventajas competitivas ilegales, direccionamiento de procesos de selección y colusión en contratación estatal.

La SIC informó que las conductas estuvieron relacionadas con más de treinta y tres (33) procesos de contratación pública y que las multas ascendieron a \$28.264.467.484.

Especial relevancia tiene que la propia autoridad de competencia relacionara dentro de los procesos investigados actuaciones vinculadas con la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR.

Este antecedente debe ser mencionado expresamente dentro del análisis del presente proceso, no como una acusación anticipada, sino como un antecedente



institucional objetivo que exige extremar las garantías de libre competencia y transparencia.

No afirmamos que el presente proceso CAR-LP-009-2026 se encuentre direccionado.

Una conclusión de esa naturaleza requeriría pruebas específicas.

Lo que sí afirmamos es que, existiendo un antecedente oficial de la autoridad de competencia relacionado con procesos de la propia CAR y empresas del mismo sector económico, resulta razonable exigir que la Entidad pueda demostrar con especial rigor que las reglas del presente proceso:

- no fueron diseñadas para favorecer a un operador determinado;
- no producen una ventaja competitiva injustificada;
- no restringen artificialmente la pluralidad;
- y no reproducen condiciones que puedan facilitar prácticas anticompetitivas.

Solicita que la CAR se pronuncie sobre la Resolución 11458 del 18 de marzo de 2024 de la SIC, que sancionó empresas de transporte especial y personas naturales por colusión y direccionamiento, y en la que se mencionan procesos de la CAR.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, informa al observante que conoce la Resolución No. 11458 del 18 de marzo de 2024, mediante la cual la Superintendencia de Industria y Comercio, en ejercicio de sus funciones como autoridad de protección de la competencia, sancionó a empresas de transporte especial y a personas naturales por conductas ocurridas en procesos de contratación adelantados entre 2014 y 2020 por diferentes entidades públicas, entre ellas esta Corporación, que figuró como una de las entidades cuyos procesos resultaron afectados por dichas conductas. No obstante, se aclara que en dicha decisión **no se impuso sanción alguna a la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca.**

En este sentido, resulta necesario precisar que las facultades de la Superintendencia de Industria y Comercio en materia de protección de la competencia se encuentran orientadas, entre otros aspectos, a investigar y sancionar las conductas restrictivas de la competencia atribuibles a los agentes que intervienen en el mercado, de conformidad con el marco establecido por la Ley 1340 de 2009 y las demás disposiciones aplicables. Por tanto, la circunstancia de que una entidad estatal haya adelantado un proceso de contratación en el cual posteriormente se hayan identificado conductas anticompetitivas por parte de determinados agentes del mercado **no significa que dicha entidad sea, por ese solo hecho, sujeto de la potestad sancionatoria ejercida por la SIC en materia de protección de la competencia.**

Así, la Resolución No. 11458 de 2024 no constituye una sanción impuesta a la CAR, ni puede interpretarse como una declaración de responsabilidad administrativa de esta Corporación por las conductas atribuidas a las empresas y personas naturales investigadas. La referencia a la CAR dentro de la decisión corresponde a su condición de entidad pública cuyos procesos contractuales fueron relacionados con los hechos investigados, sin que ello implique que la Corporación haya sido sancionada por la SIC.

En consecuencia, **no resulta jurídicamente procedente afirmar que la SIC tenga competencia para sancionar a la CAR en los términos planteados en la observación**, toda vez que la actuación sancionatoria a la que hace referencia el observante estuvo dirigida contra los agentes del mercado respecto de los cuales



se determinaron las conductas restrictivas de la competencia, y no contra las entidades estatales que adelantaron los respectivos procesos de contratación.

Lo anterior no desconoce, en manera alguna, los deberes de las entidades estatales de adoptar medidas orientadas a garantizar la pluralidad de oferentes, la transparencia y la libre concurrencia en sus procesos de selección. Precisamente, en el presente proceso la Corporación ha estructurado sus requisitos y factores de evaluación con fundamento en las necesidades del servicio, el análisis del sector, las condiciones del mercado y los principios que rigen la contratación estatal, procurando prevenir cualquier circunstancia que pueda afectar la competencia efectiva entre los potenciales oferentes.

Ese antecedente, que la Entidad toma en consideración, refuerza su compromiso con la libre competencia y explica que el presente proceso se adelante por licitación pública, con publicidad total en SECOP II, audiencias públicas grabadas, convocatoria a veedurías ciudadanas y reglas objetivas verificables. El pliego incorpora, además, el Pacto de Transparencia (Anexo No. 4), en el que el proponente se obliga a no hacer arreglos previos, concomitantes o posteriores con otros proponentes para influenciar o manipular los resultados de la adjudicación; el Compromiso Anticorrupción, que prohíbe acuerdos o conductas que tengan por objeto o efecto la colusión; la declaración de pertenencia a grupo empresarial y de composición accionaria en la carta de presentación (Anexo No. 1, numeral 21); y las causales de rechazo por participación de una misma persona en varias ofertas (numeral 4.8, causales 4 y 5).

OBSERVACIÓN No. 10: GUÍA DE LA SIC DE 2025 SOBRE RIESGOS DE PRÁCTICAS RESTRICTIVAS EN LA CONTRATACIÓN ESTATAL

10. GUÍA DE LA SIC DE 2025 SOBRE RIESGOS DE PRÁCTICAS RESTRICTIVAS EN CONTRATACIÓN ESTATAL

Esta preocupación no constituye una apreciación subjetiva.

En diciembre de 2025 la Superintendencia de Industria y Comercio publicó la “Guía para la Gestión Integral del Riesgo de Prácticas Restrictivas de la Competencia en la Contratación Estatal”.

La propia SIC reconoce en dicho instrumento la importancia de identificar y gestionar preventivamente riesgos de afectación de la competencia en los procesos de contratación estatal.

Entre los riesgos analizados por la autoridad se encuentran comportamientos relacionados con la coordinación entre proponentes para determinar quién resultará adjudicatario y mecanismos mediante los cuales puede aparentarse una pluralidad de oferentes sin que exista una competencia efectiva.

Por ello, frente al presente proceso, consideramos que la Entidad debe ir más allá de verificar que formalmente puedan presentarse varios proponentes.

Debe verificar que exista pluralidad efectiva y competencia real.

En otras palabras:

no basta con que existan varios oferentes; es necesario que las reglas del proceso permitan que esos oferentes compitan efectivamente en igualdad de condiciones.

Este aspecto adquiere especial importancia cuando se incorporan factores de puntuación de alta incidencia, como los 39 puntos por vehículos híbridos y 20 puntos por vehículos blindados.



Solicita que la Entidad verifique la pluralidad efectiva y la competencia real a la luz de la guía de la SIC de 2025.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en su condición de autoridad ambiental, tiene en cuenta los lineamientos y las orientaciones de las autoridades competentes en materia de inspección, vigilancia y control, como herramientas para fortalecer la gestión preventiva del riesgo de colusión y promover condiciones de transparencia, pluralidad de oferentes, libre competencia y selección objetiva. En el presente proceso, estas medidas se materializan en las siguientes actuaciones:

1. **Requisitos habilitantes:** establecidos por debajo de los valores de referencia identificados en la muestra del análisis del sector, con el propósito de favorecer una mayor participación de interesados que cumplan las condiciones exigidas.
2. **Factores de ponderación:** definidos como criterios de evaluación no habilitantes y con asignación escalonada de puntaje, de manera que no constituyan condiciones obligatorias para participar en el proceso.
3. **Topes de precios unitarios:** establecidos con fundamento en el análisis de precios realizado por la Entidad.
4. **Regla de participación:** limitación a la presentación de más de una oferta por una misma persona, ya sea directamente o a través de proponente plural, de conformidad con las reglas del proceso.
5. **Declaración de grupo empresarial y composición accionaria:** exigencia orientada a identificar las relaciones empresariales y la estructura de participación de los proponentes, conforme a lo previsto en los documentos del proceso.
6. **Pacto de Transparencia y Compromiso Anticorrupción:** instrumentos dirigidos a reafirmar los deberes de integridad y el rechazo de prácticas contrarias a la transparencia y la libre competencia.
7. **Publicidad y trazabilidad:** publicación y registro de las actuaciones del procedimiento en SECOP II, en cumplimiento de las disposiciones aplicables y con el fin de permitir su consulta y seguimiento.

En consecuencia, la Entidad ha adoptado medidas concretas de carácter preventivo, técnico y procedimental, orientadas a promover la competencia y la transparencia, así como a reducir los riesgos asociados a posibles prácticas anticompetitivas. Estas medidas se enmarcan en las necesidades institucionales, el objeto contractual, el análisis del sector y las reglas de participación y evaluación establecidas para el presente procedimiento.

Por lo anterior, si bien la CAR reconoce la importancia del antecedente referido por el observante y la necesidad de mantener controles preventivos, dicho antecedente no demuestra, por sí solo, que las condiciones del proceso CAR-LP-009-2026 favorezcan injustificadamente a un operador, restrinjan artificialmente la pluralidad o faciliten prácticas anticompetitivas. Tampoco constituye fundamento suficiente para modificar las reglas del proceso, sin que se identifique una condición concreta que resulte contraria a los principios de la contratación estatal.

Por las razones expuestas, se precisa que la Entidad ha incorporado medidas orientadas a promover la transparencia, la pluralidad de oferentes, la libre competencia y la selección objetiva, sin que los argumentos presentados acrediten la necesidad de modificar las condiciones establecidas en el proceso CAR-LP-009-2026.

OBSERVACIÓN No. 11: VERIFICACIÓN REFORZADA DE LA MATRIZ FRENTE AL ANTECEDENTE DE LA SIC

11. NECESIDAD DE UNA VERIFICACIÓN REFORZADA DE LA MATRIZ FRENTE AL ANTECEDENTE DE LA SIC

A la luz del antecedente sancionatorio de la SIC y de la guía publicada en 2025, solicitamos que la CAR realice una evaluación específica de riesgos de competencia sobre la matriz.

La Entidad debería verificar, como mínimo:

- a. Si los requisitos técnicos son necesarios para la ejecución.
- b. Si existen suficientes operadores capaces de cumplirlos.
- c. Si la combinación de requisitos produce una ventaja competitiva concentrada.
- d. Si existen alternativas técnicamente equivalentes que permitan ampliar la participación.
- e. Si las condiciones de propiedad o vinculación son realmente indispensables.
- f. Si la disponibilidad puede acreditarse mediante terceros especializados.
- g. Si la matriz permite competencia efectiva entre diferentes perfiles empresariales.
- h. Si la distribución de puntajes refleja realmente aquello que hace más favorable una oferta.

Esta revisión es particularmente importante porque el antecedente de la SIC demuestra que en el sector del transporte especial los riesgos de afectación de la competencia no son meramente teóricos.

Solicita una evaluación específica de riesgos de competencia de la matriz (literales a a h).

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR precisa que la estructuración del proceso CAR-LP-009-2026 ha considerado las necesidades institucionales, las condiciones técnicas requeridas para la prestación del servicio, el análisis del sector y los principios de transparencia, libre concurrencia, pluralidad de oferentes y selección objetiva. En este sentido, la Entidad reconoce la importancia de prevenir los riesgos de colusión y las posibles afectaciones a la competencia en el sector del transporte especial; sin embargo, el antecedente sancionatorio de la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), por sí solo, no demuestra que las condiciones del presente proceso generen restricciones injustificadas ni que la matriz de evaluación favorezca a un operador determinado.

En relación con los aspectos planteados por el observante, la CAR precisa que los requisitos técnicos habilitantes responden a las condiciones necesarias para verificar la capacidad jurídica, técnica y operativa de los proponentes para ejecutar el contrato, de conformidad con el régimen aplicable al servicio público de transporte terrestre automotor especial. Su finalidad es comprobar el cumplimiento de las exigencias legales y la capacidad mínima requerida para la prestación del servicio, y no otorgar ventajas competitivas a determinados participantes.

Por su parte, el análisis del sector constituye uno de los soportes para la definición de los requisitos habilitantes y las condiciones económicas del proceso. La Entidad ha establecido dichas exigencias considerando la información disponible y los valores de referencia identificados en la muestra analizada, procurando que los requisitos habilitantes no se conviertan en barreras injustificadas de acceso. No obstante, la posibilidad de que un operador cumpla simultáneamente la totalidad de las condiciones depende de sus capacidades, recursos,

estructura empresarial y decisiones de participación, por lo que no es posible determinar anticipadamente el resultado definitivo de la concurrencia.

En cuanto a los factores de calidad, se aclara que estos no constituyen requisitos habilitantes ni impiden la presentación de ofertas por parte de quienes no cuenten con los atributos adicionales objeto de puntuación. Su finalidad es valorar características relacionadas con las necesidades identificadas por la Entidad en el Estudio Previo, particularmente en materia de seguridad, sostenibilidad y conectividad. La asignación de puntaje responde a criterios previamente establecidos y aplicables en igualdad de condiciones, sin que la sola existencia de factores diferenciados permita concluir que se produce una concentración injustificada de ventajas competitivas.

Respecto de la propiedad y vinculación de los vehículos, la CAR ha diferenciado expresamente los automotores destinados a cumplir los requisitos habilitantes de aquellos que se presentan para obtener puntaje. Para los primeros, se admiten las formas de vinculación jurídicamente procedentes conforme al Decreto 1079 de 2015, sin exigir que todos sean de propiedad directa del proponente. Para los vehículos ofrecidos como factores de calidad, se han establecido condiciones específicas de acreditación orientadas a garantizar que los atributos adicionales ofrecidos estén bajo la gestión efectiva del oferente durante la ejecución contractual. En particular, los vehículos blindados, híbridos y aquellos dotados con Wi-Fi satelital podrán ser propios o de terceros; en este último caso, deberán encontrarse vinculados mediante el contrato de administración integral previsto en el numeral 1 del artículo 2.2.1.6.8.10 del Decreto 1079 de 2015.

Esta distinción responde a la finalidad de cada exigencia: mientras los requisitos habilitantes verifican la capacidad mínima para ejecutar el contrato, los factores de calidad permiten valorar atributos adicionales que deben ser efectivamente gestionados y garantizados por quien los ofrece. Por ello, la Entidad considera que la condición de administración integral para los vehículos puntuables tiene una justificación asociada al control y la disponibilidad efectiva de las características que fundamentan la asignación del puntaje, sin que implique exigir su propiedad directa.

Asimismo, la matriz de evaluación y la distribución de puntajes obedecen a los criterios definidos por la Entidad en función de las necesidades del servicio y de los atributos que considera relevantes para la ejecución contractual. La observación no identifica un factor específico cuya configuración permita demostrar que la ponderación carezca de justificación técnica, que exista una alternativa equivalente que necesariamente deba adoptarse o que se genere una ventaja injustificada para un operador determinado.

En materia de prevención de riesgos de competencia, la CAR tiene en cuenta los lineamientos de las autoridades de inspección, vigilancia y control como herramientas orientadoras para fortalecer la gestión preventiva. En el presente proceso, estas medidas se reflejan, entre otros aspectos, en:

1. La definición de requisitos habilitantes con base en el análisis del sector y en valores inferiores a los de referencia de la muestra analizada, con el propósito de favorecer la participación.
2. El establecimiento de factores de ponderación no habilitantes y con asignación escalonada de puntaje.
3. La determinación de topes de precios unitarios sustentados en el análisis de precios.
4. La regla de presentación de una sola oferta por persona, directamente o a través de proponente plural, conforme a los documentos del proceso.
5. La exigencia de información sobre grupo empresarial y composición accionaria.
6. La incorporación del Pacto de Transparencia y del Compromiso Anticorrupción.
7. La publicidad y trazabilidad de las actuaciones a través de SECOP II.

De igual manera, la tipificación, estimación y asignación de los riesgos previsibles del proceso se encuentra incorporada en la matriz de riesgos publicada, de conformidad con el artículo 4 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.1.6.3 del Decreto 1082 de 2015. En consecuencia, la Entidad cuenta con soportes documentales para la estructuración del proceso y no encuentra justificada, a partir de los argumentos expuestos, la elaboración de un documento adicional en los términos solicitados.

Finalmente, la CAR precisa que el antecedente de la SIC constituye un referente relevante para la prevención de prácticas restrictivas de la competencia, pero no permite trasladar automáticamente las conclusiones de una actuación anterior al presente procedimiento ni presumir que las reglas actuales presentan las mismas circunstancias. La evaluación de las condiciones del proceso debe atender a su objeto, sus necesidades, el análisis del sector y los requisitos y factores efectivamente establecidos.

Por lo expuesto, **no se acoge la observación**, toda vez que las condiciones del proceso se encuentran sustentadas en las necesidades institucionales, el análisis del sector y el régimen jurídico aplicable, y el observante no identifica una exigencia concreta que demuestre una restricción injustificada de la competencia que haga necesaria la modificación de la matriz o la elaboración de un documento adicional. La CAR continuará adelantando el procedimiento con sujeción a los principios de transparencia, igualdad, libre concurrencia y selección objetiva.

OBSERVACIÓN No. 12: WIFI MEDIANTE INTERNET SATELITAL – 2,5 PUNTOS

12. WIFI MEDIANTE INTERNET SATELITAL – 2,5 PUNTOS

Solicitamos precisar la necesidad funcional que justifica este factor y si el resultado requerido puede ser obtenido mediante diferentes soluciones tecnológicas.

La Entidad debería valorar el resultado funcional y no una determinada solución tecnológica, siempre que existan alternativas técnicamente equivalentes.

Solicita precisar la necesidad funcional y valorar el resultado funcional y no una solución tecnológica determinada.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, precisa que la necesidad funcional consiste en garantizar la comunicación permanente del personal durante los desplazamientos a zonas rurales y de difícil acceso donde la Corporación ejerce su función de autoridad ambiental, en las que la cobertura de telefonía móvil es limitada. El literal D ya establece que el cumplimiento de las condiciones técnicas mínimas 'podrá acreditarse con cualquier tecnología o proveedor de internet satelital disponible en el mercado', sin referencia a marcas o proveedores.

El literal D) del numeral 4.1 establece condiciones mínimas de desempeño (descarga, carga, latencia y red wifi interna) verificables mediante ficha técnica y certificación del prestador, y dispone que podrán acreditarse con cualquier tecnología o proveedor de internet satelital disponible en el mercado, sin referencia a marcas, modelos o proveedores. Con el fin de reforzar la neutralidad tecnológica, la condición de latencia se expresará en el pliego definitivo como **un valor máximo de cien (100) milisegundos**. El puntaje es escalonado: 2,5 puntos con un porcentaje igual o superior al 5% de la flota fija y 1,0 punto con un porcentaje inferior.

La observación se acoge parcialmente y dicha modificación se verá reflejada en el Pliego de Condiciones Definitivo.

OBSERVACIÓN No. 13: PLANTACIÓN DE ÁRBOLES – 5 PUNTOS



13. PLANTACIÓN DE ÁRBOLES – 5 PUNTOS

Reconocemos la finalidad ambiental del factor, pero solicitamos que se justifiquen técnicamente las cantidades, rangos y puntajes y su relación directa con el objeto contractual.

Solicita justificar técnicamente las cantidades, rangos y puntajes y su relación con el objeto contractual.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación informa que el factor de evaluación denominado “Plantación de árboles” responde a los principios de sostenibilidad y responsabilidad ambiental incorporados en el proceso de selección, así como al propósito institucional de contribuir al cumplimiento de las metas ambientales previstas en el Plan de Acción Cuatrienal de la Corporación.

La inclusión de este factor se fundamenta en la posibilidad de promover, a través de la ejecución contractual, acciones adicionales que contribuyan a la recuperación ambiental, la restauración ecológica y la captura de CO₂. Si bien estas actividades no corresponden al componente principal del servicio de transporte requerido, constituyen un aporte ambiental complementario asociado a la gestión de los impactos ambientales y a la promoción de prácticas sostenibles durante el desarrollo del contrato.

En cuanto a las cantidades y los rangos establecidos, el pliego de condiciones contempla una escala proporcional que reconoce el esfuerzo ambiental adicional ofrecido por los proponentes, de la siguiente manera: 1,5 puntos por el ofrecimiento de entre 1.000 y 2.000 árboles; 3 puntos por entre 2.001 y 4.000 árboles; y 5 puntos por entre 4.001 y 6.000 árboles. Esta distribución permite diferenciar las ofertas de acuerdo con el número de individuos arbóreos comprometidos y asignar el puntaje de manera gradual, sin convertir el factor en un requisito habilitante ni impedir la participación de quienes no lo ofrezcan.

OBSERVACIÓN No. 14: EXPERIENCIA CON EJECUCIÓN SIMULTÁNEA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA

14. EXPERIENCIA Y EJECUCIÓN SIMULTÁNEA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA

Solicitamos que la Entidad justifique la exigencia de que al menos uno de los contratos acreditados comprenda simultáneamente transporte de pasajeros y carga.

La condición debe estar relacionada con un riesgo concreto de ejecución y sustentada en el estudio de sector.

Solicita justificar la exigencia de que al menos uno de los contratos comprenda simultáneamente transporte de pasajeros y de carga.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, precisa al observante que el objeto del proceso es una operación integral de transporte que comprende, en un mismo contrato, el traslado de pasajeros y de carga (incluidos equipos, materiales, material vegetal y fauna silvestre), bajo una única coordinación operativa. El Estudio Previo precisa que 'la necesidad institucional no se limita al transporte convencional de pasajeros, sino que comprende una operación integral de transporte de pasajeros y carga'.

La exigencia de que al menos uno de los contratos acreditados haya comprendido simultáneamente ambas modalidades buscan mitigar el riesgo de ejecución asociado a la coordinación conjunta de las dos operaciones, que exige habilitación en ambas modalidades, gestión de flota heterogénea y cumplimiento de obligaciones regulatorias diferenciadas. Se trata de un requisito adecuado y proporcional a la naturaleza del contrato, en los términos del artículo 2.2.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, y basta con un (1) contrato de los aportados para cumplirlo.

OBSERVACIÓN No. 15: CAPACIDAD TRANSPORTADORA, VEHÍCULOS DISPONIBLES Y VEHÍCULOS PUNTUABLES

15. CAPACIDAD TRANSPORTADORA, VEHÍCULOS DISPONIBLES Y VEHÍCULOS PUNTUABLES

Debe diferenciarse claramente entre:

- i. Capacidad transportadora.**
- ii. Vehículos efectivamente disponibles para ejecutar el contrato.**
- iii. Vehículos utilizados para obtener puntuación.**

La diferenciación resulta indispensable para garantizar reglas claras y objetivas.

Solicita diferenciar la capacidad transportadora, los vehículos disponibles para ejecutar el contrato y los vehículos utilizados para obtener puntaje.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca acoge la solicitud de aclaración y precisa la diferenciación entre la capacidad transportadora, los vehículos mínimos requeridos para la ejecución contractual y los vehículos ofrecidos para obtener puntaje, con fundamento en el Proyecto de Pliego de Condiciones y en el Anexo de Especificaciones Técnicas, así:

i. Capacidad transportadora. Corresponde a la capacidad global autorizada por el Ministerio de Transporte que debe acreditar el proponente como requisito habilitante, conforme al numeral 3.3.3, numeral 4, del Proyecto de Pliego de Condiciones y al artículo 2.2.1.6.7.1 del Decreto 1079 de 2015. Para el presente proceso, deberá comprender, como mínimo, 87 camionetas doble cabina platón 4x4, 78 camperos o camionetas tipo wagon 4x4 y 11 camionetas tipo wagon 4x2, de acuerdo con la Nota 1 del numeral citado. Su acreditación se efectuará mediante los documentos allí previstos, incluida la resolución de capacidad transportadora vigente, la certificación expedida por el Ministerio de Transporte sobre su vigencia y la propiedad de mínimo el 10 % de los vehículos acreditados, así como la certificación del representante legal relativa al cumplimiento de las especificaciones técnicas mínimas por parte de los vehículos vinculados.

ii. Vehículos mínimos requeridos para la ejecución del contrato. Son aquellos que el contratista deberá poner efectivamente a disposición de la Corporación para garantizar la prestación del servicio, en las cantidades, tipologías y condiciones establecidas en el Anexo de Especificaciones Técnicas. Comprenden tanto los vehículos del componente recurrente como los requeridos para atender los servicios ocasionales, de acuerdo con las necesidades de la Entidad. Respecto de los vehículos de la flota recurrente que no sean ofrecidos para obtener puntaje, su disponibilidad y cumplimiento de las condiciones técnicas serán verificados por la supervisión al momento de su puesta a disposición, a partir del acta de inicio. Para tal efecto, con la

oferta deberá presentarse la carta de compromiso prevista en el numeral 3.3.3, numeral 1, mediante la cual el proponente garantiza que los vehículos dispuestos para la ejecución cumplirán las condiciones y especificaciones técnicas exigidas.

iii. Vehículos ofrecidos para obtener puntaje. Corresponden a los vehículos que el proponente ofrece voluntariamente para acceder a los factores de ponderación previstos en el numeral 4.1 del pliego de condiciones. Además de cumplir las condiciones mínimas exigidas para su operación, deberán acreditar las características adicionales establecidas para el factor correspondiente. Por tanto, el cumplimiento de los requisitos mínimos de operación no genera puntaje por sí solo; este se asignará únicamente cuando se acrediten las condiciones adicionales previstas en el pliego. La documentación requerida para estos vehículos deberá aportarse con la oferta, conforme a las exigencias específicas de cada factor de ponderación.

OBSERVACIÓN No. 16: VEHÍCULOS PROPIOS, VINCULADOS Y OTRAS FORMAS DE DISPONIBILIDAD.

16. VEHÍCULOS PROPIOS, VINCULADOS Y OTRAS FORMAS DE DISPONIBILIDAD

Cuando un vehículo cumple las condiciones técnicas y jurídicas para ejecutar el contrato, solicitamos que la Entidad justifique cualquier diferencia de puntuación basada exclusivamente en la forma de propiedad o disponibilidad.

El régimen de transporte especial admite vehículos de propiedad de terceros mediante las figuras de vinculación previstas en el Decreto 1079.

Por ello, cualquier restricción adicional debe encontrarse suficientemente motivada.

Solicita justificar las diferencias de puntaje basadas en la forma de propiedad o disponibilidad.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, precisa que la diferenciación en la asignación de puntaje entre vehículos propios y no propios se encuentra prevista exclusivamente en los criterios de ponderación correspondientes a **Acciones de sostenibilidad ambiental (literal A) y ofrecimiento de vehículos híbridos gasolina-eléctricos (literal B)** del numeral 4.1 del pliego de condiciones. En consecuencia, esta diferenciación no se extiende a los demás factores de evaluación.

En cuanto al criterio de sostenibilidad ambiental, se otorga un mayor puntaje al proponente que ofrezca una tractomula cama baja con motor completamente a gas de su propiedad o adquirida mediante leasing, frente a quien ofrezca un vehículo no propio. Esta regla responde a la finalidad ambiental del factor, orientado a incentivar que las empresas de transporte incorporen tecnologías de menores emisiones a su capacidad transportadora y, con ello, contribuyan a la reducción de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero. En particular, el pliego sustenta este incentivo en las ventajas ambientales asociadas al uso de gas natural frente al diésel.

De igual manera, para el criterio de vehículos híbridos gasolina-eléctricos, el pliego establece una escala de puntuación diferenciada según el año-modelo y la condición de propiedad o vinculación del vehículo. Esta regla busca promover la incorporación de tecnologías de menores emisiones en la operación del transporte, incentivando especialmente la inversión del operador en vehículos híbridos de modelos más recientes.

La diferenciación señalada no implica desconocer que el régimen de transporte terrestre automotor especial permite operar vehículos de terceros mediante las modalidades de vinculación legalmente admitidas. En efecto,

la capacidad transportadora exigida como requisito habilitante admite vehículos propios y vinculados o afiliados, de conformidad con el numeral 1 del artículo 2.2.1.6.8.10 del Decreto 1079 de 2015 y con las condiciones establecidas en el pliego. Por tanto, la propiedad directa de los vehículos objeto de ponderación no constituye una exigencia general para participar en el proceso ni para acreditar la capacidad transportadora.

No obstante, la Corporación considera pertinente diferenciar entre la disponibilidad de los vehículos requeridos para la prestación ordinaria del servicio y la incorporación de vehículos que permiten obtener puntaje por atributos ambientales adicionales. En los criterios de ponderación señalados, la mayor puntuación asociada a la propiedad busca incentivar que la inversión en tecnologías de menores emisiones se incorpore de manera más permanente a la capacidad transportadora del operador, de modo que sus beneficios ambientales puedan proyectarse más allá del plazo de ejecución del contrato.

En relación con las formas de disponibilidad, se precisa que, para los vehículos ofrecidos con el fin de obtener puntaje, se atenderá a las condiciones específicas previstas cuando se trate de vehículos no propios, su vinculación deberá ajustarse a las reglas aplicables del Decreto 1079 de 2015. Para los vehículos respecto de los cuales se exige una administración integral, se tendrá en cuenta lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 2.2.1.6.8.10 del citado decreto, relativo al contrato de administración integral del vehículo.

Esta exigencia busca que el contratista cuente con la gestión y el control necesarios para garantizar la disponibilidad efectiva de los vehículos y la permanencia de las características adicionales ofrecidas durante la ejecución contractual; no equivale a exigir, de manera general, que todos los vehículos sean de propiedad del proponente.

La medida se enmarca, además, en los deberes constitucionales de protección ambiental y desarrollo sostenible previstos en los artículos 79 y 80 de la Constitución Política, en las funciones de las corporaciones autónomas regionales establecidas en la Ley 99 de 1993 y en las disposiciones sobre selección objetiva y ponderación de la calidad de las ofertas previstas en la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015.

OBSERVACIÓN No. 17: REDUCCIÓN DEL COMPONENTE ECONÓMICO DE 28 A 11 PUNTOS

17. REDUCCIÓN DEL COMPONENTE ECONÓMICO

El proceso anterior asignaba 28 puntos al componente económico, mientras el Proyecto actual asigna 11.

La modificación puede obedecer a una nueva estrategia de contratación, pero debe estar sustentada en el análisis correspondiente.

Solicitamos que la Entidad explique la metodología utilizada para determinar dicha ponderación y su relación con la búsqueda del ofrecimiento más favorable.

Solicita explicar la metodología para pasar de 28 puntos en el proceso anterior a 11 puntos en el actual.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, se permite aclarar que cada proceso de contratación se estructura con fundamento en su propio Estudio Previo y análisis del sector, sin que la Entidad se encuentre obligada a replicar la ponderación de procesos anteriores. En el proceso CAR-LP-004-2024 la estructura de calificación asignaba 28 puntos al factor económico y 50,5 puntos

a factores técnicos (sostenibilidad ambiental, vehículos híbridos, modelo reciente y formación del personal SST).

En el presente proceso la Corporación redistribuyó la ponderación para incorporar las necesidades de seguridad en operativos de control ambiental y de comunicación en zonas rurales identificadas en el Estudio Previo, manteniendo los incentivos ambientales. Siendo así, los factores de ponderación corresponde a la entidad estatal en ejercicio del deber de planeación, dentro de los límites del numeral 2 del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 88 de la Ley 1474 de 2011, según el cual la oferta más favorable es la que resulta de ponderar, de manera precisa y detallada, los factores técnicos y económicos de escogencia, y del artículo 2.2.1.1.2.2.2 del Decreto 1082 de 2015, que permite determinar el ofrecimiento más favorable mediante la ponderación de los elementos de calidad y precio. Ninguna de estas disposiciones fija un porcentaje mínimo o máximo para el factor económico ni para los factores de calidad.

La necesidad que sustenta los factores se encuentra descrita en el Estudio Previo: La Corporación es la máxima autoridad ambiental en su jurisdicción (artículo 31 de la Ley 99 de 1993), que comprende el área rural de Bogotá y 104 municipios; entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2026 se atendieron 28.273 comisiones con una flota propia de 39 vehículos; y las actividades misionales incluyeron operativos de control y vigilancia ambiental, aprehensión preventiva y decomiso de productos forestales y fauna silvestre en zonas rurales y de difícil acceso, en las cuales el personal comisionado está expuesto a riesgos derivados de la geografía y de eventuales situaciones de alteración del orden público o de confrontación con presuntos infractores ambientales.

Con base en esa necesidad, los factores de calidad se orientan a tres fines objetivos y verificables: (i) la reducción de emisiones de la operación contratada por una autoridad ambiental (tractomula y camión a gas, vehículos híbridos y plantación de árboles); (ii) la seguridad e integridad del personal en los operativos de mayor riesgo (vehículos blindados); y (iii) la comunicación permanente en zonas rurales (internet satelital). La metodología de asignación se describe en cada literal del numeral 4.1 del pliego, con reglas escalonadas y verificables documentalmente.

En cuanto al componente económico, debe tenerse en cuenta que el precio se encuentra contemplado desde la estructuración, el pliego fija valores unitarios máximos por ítem, soportados en el análisis de precios y en las cotizaciones recibidas en el evento CAR-SIP-011-2026, cuya superación es causal de rechazo (numeral 4.8, causales 7 y 8); el componente de servicios ocasionales es una bolsa de valor fijo; y se prevé el procedimiento de oferta artificialmente baja del artículo 2.2.1.1.2.2.4 del Decreto 1082 de 2015. En esas condiciones, la competencia en precio se desarrolla dentro de una franja acotada y la diferenciación relevante para la Entidad se encuentra en la calidad del servicio.

Finalmente, ninguno de los factores de calidad constituye requisito habilitante: un proponente que no los ofrezca no es excluido del proceso, sino que obtiene menor puntaje en el respectivo literal, conforme al numeral 1 del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007. Por lo anterior, se tiene por aclarada la observación.

OBSERVACIÓN No. 18: FACTORES 'SIN COSTO ADICIONAL PARA LA ENTIDAD'

18. FACTORES “SIN COSTO ADICIONAL PARA LA ENTIDAD”

El hecho de que los factores no generen un pago adicional directo para la CAR no significa que sean económicamente neutros para los oferentes.

Vehículos híbridos, vehículos blindados, conectividad satelital y demás condiciones adicionales representan costos reales.

Solicitamos que estos impactos hayan sido considerados en el análisis económico del mercado.

Advierte que los factores tienen costos reales para los oferentes y solicita que se consideren en el análisis económico.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca precisa que los factores de ponderación establecidos en el pliego de condiciones corresponden a ofrecimientos adicionales de los proponentes, cuyo cumplimiento no dará lugar al reconocimiento de pagos adicionales por parte de la Entidad, sin que ello implique desconocer que su implementación puede representar costos para los oferentes.

En efecto, las condiciones relacionadas con vehículos híbridos, vehículos blindados, conectividad satelital y demás atributos técnicos y ambientales pueden implicar inversiones, gastos de operación o costos de disponibilidad. No obstante, la decisión de ofrecer estas características y la forma de incorporarlas en la estructura de costos corresponden a cada proponente, en el marco de la estructuración de su modelo de negocio, su capacidad operativa y financiera, sus recursos disponibles y las estrategias comerciales con las que busca diferenciar su oferta en el mercado. En ese sentido, cada interesado debe evaluar la conveniencia y viabilidad económica de asumir los compromisos adicionales, de manera que su propuesta contemple tanto las condiciones mínimas exigidas para la ejecución contractual como aquellas que voluntariamente ofrezca para obtener puntaje.

Al respecto, la estructuración del proceso se apoya en el análisis del sector y en el estudio de mercado adelantados por la Corporación, instrumentos que permiten examinar las condiciones del mercado, la oferta disponible y los elementos relevantes para determinar el presupuesto y establecer las condiciones económicas del proceso. En consecuencia, los proponentes deben valorar los ofrecimientos adicionales al formular sus propuestas, considerando que, de resultar adjudicatarios, su cumplimiento se incorporará a las obligaciones contractuales y deberá garantizarse durante la ejecución, en los términos previstos en el pliego.

Así mismo, se precisa que los factores de ponderación no constituyen requisitos habilitantes ni obligan a todos los proponentes a ofrecer la totalidad de las características adicionales. Su finalidad es permitir que la Corporación compare las ofertas y otorgue puntaje a aquellas que presenten los atributos de calidad, seguridad, conectividad o sostenibilidad definidos en los documentos del proceso, sin generar por ello un pago adicional al contratista.

Por tanto, la expresión “sin costo adicional para la Entidad” significa que los ofrecimientos puntuables deberán ser asumidos por el contratista dentro de las condiciones económicas de su propuesta, sin que proceda un reconocimiento económico independiente por su cumplimiento. Esto no significa que dichos ofrecimientos sean económicamente neutros para los proponentes, sino que los costos asociados deben ser valorados e incorporados por cada interesado en la estructuración de su modelo de negocio y en la determinación de su oferta económica, de acuerdo con sus propias condiciones operativas y comerciales.

En consecuencia, la Corporación considera que los factores de ponderación se encuentran definidos como compromisos adicionales sujetos a evaluación y cumplimiento contractual, cuya incorporación económica corresponde a las decisiones de cada proponente al estructurar su oferta.

OBSERVACIÓN No. 19: VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES Y MEDIDAS DE INTEGRIDAD

19. SOLICITUD DE VERIFICACIÓN DE ANTECEDENTES Y MEDIDAS DE INTEGRIDAD

Considerando el antecedente de la Resolución No. 11458 de 2024, solicitamos que la Entidad evalúe jurídicamente la procedencia de establecer mecanismos uniformes de declaración y verificación respecto de:

- acuerdos anticompetitivos;
- coordinación de ofertas;
- reparto de procesos;
- intercambio indebido de información comercial;
- conflictos de interés;
- antecedentes administrativos en materia de libre competencia.

Estos mecanismos deberán aplicarse de manera uniforme a todos los participantes y dentro de los límites establecidos por la legislación vigente.

Solicita evaluar mecanismos uniformes de declaración y verificación sobre acuerdos anticompetitivos, coordinación de ofertas, reparto de procesos, intercambio de información, conflictos de interés y antecedentes en libre competencia.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, informa al observante que conoce la Resolución No. 11458 del 18 de marzo de 2024, mediante la cual la Superintendencia de Industria y Comercio, en ejercicio de sus funciones como autoridad de protección de la competencia, conforme a la Ley 1340 de 2009, sancionó a empresas de transporte especial y a personas naturales por conductas ocurridas en procesos de contratación adelantados entre 2014 y 2020 por diferentes entidades públicas, entre ellas esta Corporación, que figuró como una de las entidades cuyos procesos resultaron afectados por dichas conductas. No obstante, se aclara que en dicha decisión no se impuso sanción a la Corporación.

Este antecedente es tenido en cuenta por la Entidad y refuerza su compromiso con la promoción de la libre competencia, la transparencia y la integridad en la contratación pública. En ese contexto, el presente proceso se adelanta mediante licitación pública, con publicidad de las actuaciones a través de SECOP II, audiencias públicas grabadas, convocatoria a veedurías ciudadanas y reglas objetivas y verificables para la participación y evaluación de las ofertas.

Adicionalmente, el pliego de condiciones incorpora mecanismos de prevención y control orientados a evitar acuerdos o actuaciones que puedan afectar la transparencia y la selección objetiva, entre los cuales se encuentran:

- **Pacto de Transparencia (Anexo No. 4):** mediante el cual el proponente se compromete a no realizar arreglos previos, concomitantes o posteriores con otros proponentes con el propósito de influenciar o manipular los resultados de la adjudicación.

- **Compromiso Anticorrupción:** que contempla el compromiso de abstenerse de realizar acuerdos o conductas que tengan por objeto o efecto la colusión o la afectación de la transparencia del proceso.
- **Declaración de grupo empresarial y composición accionaria:** prevista en la carta de presentación de la oferta, Anexo No. 1, numeral 21, con el propósito de identificar la información societaria allí requerida.
- **Causales de rechazo por participación de una misma persona en varias ofertas:** contempladas en el numeral 4.8, causales 4 y 5, del pliego de condiciones, conforme a los supuestos allí establecidos.

Estos instrumentos permiten establecer compromisos expresos de integridad, identificar situaciones relevantes para la transparencia del proceso y aplicar las consecuencias previstas en el pliego cuando se configuren las causales correspondientes. Su aplicación se realizará de manera uniforme a los participantes, con sujeción a las reglas del proceso y al marco jurídico vigente.

En cuanto a los aspectos específicos planteados por el observante, la Entidad precisa que los acuerdos anticompetitivos, la coordinación de ofertas, el reparto de procesos y el intercambio indebido de información comercial deben prevenirse y evaluarse de conformidad con las normas sobre protección de la competencia. Así mismo, los conflictos de interés y los antecedentes administrativos en materia de libre competencia serán valorados según su naturaleza y los efectos jurídicos que les atribuya el ordenamiento, sin establecer inhabilidades, prohibiciones o restricciones distintas de las previstas legalmente.

Por consiguiente, la existencia de antecedentes administrativos no genera, por sí sola, una inhabilidad automática para participar en el presente proceso, ni sustituye la verificación de las condiciones legales aplicables a cada proponente. La adopción de medidas adicionales debe atender a su fundamento normativo, pertinencia y proporcionalidad, sin desconocer los principios de igualdad, libre concurrencia y selección objetiva.

En consecuencia, la Corporación considera que el pliego de condiciones contempla medidas de transparencia, integridad y prevención de prácticas anticompetitivas, complementadas por la aplicación de las normas vigentes. Por lo anterior, **no se considera necesario incorporar mecanismos adicionales a los ya previstos en los documentos del proceso y se mantienen las condiciones establecidas en el pliego de condiciones.**

OBSERVACIÓN No. 20: SIMULACIÓN DE LA MATRIZ Y PLURALIDAD EFECTIVA

20. SOLICITUD DE SIMULACIÓN DE LA MATRIZ Y PLURALIDAD EFECTIVA

Solicitamos que antes de adoptar el pliego definitivo se realice una simulación de la matriz con diferentes perfiles de operadores.

La Entidad debería determinar:

1. Cuántos operadores pueden cumplir los requisitos habilitantes.
2. Cuántos pueden obtener puntos por híbridos.
3. Cuántos pueden obtener puntos por blindados.
4. Cuántos pueden cumplir ambos factores simultáneamente.
5. Cuántos pueden obtener puntuación relevante en los restantes factores.
6. Cómo cambia la clasificación de las ofertas según cada perfil.

La finalidad es verificar que exista pluralidad real y no únicamente pluralidad formal.

Solicita realizar, antes del pliego definitivo, una simulación de la matriz con distintos perfiles de operadores.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca no acoge la solicitud de realizar una simulación adicional de la matriz de evaluación con diferentes perfiles hipotéticos de operadores, toda vez que considera que la estructuración del proceso cuenta con soportes técnicos, jurídicos y económicos orientados a garantizar la participación plural de oferentes, la selección objetiva y la escogencia de la oferta más favorable para el cumplimiento de las necesidades institucionales.

En primer lugar, es necesario precisar que la pluralidad efectiva de oferentes no se determina exclusivamente mediante una simulación de escenarios hipotéticos, sino a partir de la definición de requisitos habilitantes proporcionales al objeto contractual, el análisis de las condiciones del mercado, la identificación de la oferta disponible y el establecimiento de factores de evaluación objetivos, verificables y relacionados con las condiciones de calidad requeridas por la Entidad.

En ese sentido, la Corporación adelantó el análisis del sector y el estudio de mercado como insumos para estructurar las condiciones del proceso, identificar las características de los potenciales proveedores y definir los requisitos técnicos, jurídicos y financieros exigibles. Dichos análisis constituyen la base para establecer las condiciones de participación y evaluación, sin que de ellos pueda derivarse la obligación de elaborar una simulación individualizada que determine anticipadamente cuántos operadores cumplirán la totalidad de los requisitos o alcanzarán determinado puntaje.

Adicionalmente, debe precisarse que los factores de ponderación no se diseñaron para garantizar que todos los proponentes obtengan puntaje en cada criterio, sino para diferenciar las ofertas mediante atributos adicionales de calidad, seguridad, conectividad y sostenibilidad que resultan pertinentes para la prestación del servicio. Que algunos operadores puedan acreditar determinados atributos y otros no, constituye una consecuencia propia de un sistema de evaluación por factores diferenciales, siempre que estos guarden relación con el objeto contractual, cuenten con justificación y se apliquen bajo reglas objetivas y transparentes.

De igual manera, la pluralidad no exige que todos los potenciales oferentes tengan idéntica capacidad para obtener el puntaje máximo. Lo exigible es que los requisitos de participación no establezcan barreras injustificadas y que los factores de evaluación permitan comparar las ofertas en condiciones de igualdad, conforme a los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva. La existencia de diferencias en la capacidad de los operadores para ofrecer características adicionales no constituye, por sí misma, una vulneración de dichos principios.

La Corporación también ha previsto medidas orientadas a promover la competencia y prevenir riesgos de direccionamiento, entre ellas la definición de requisitos habilitantes a partir de las condiciones identificadas en el análisis del sector, el establecimiento de factores de ponderación con reglas verificables, la publicación de los documentos del proceso en SECOP II y la aplicación uniforme de las condiciones de participación y evaluación.

En consecuencia, la solicitud de realizar una simulación adicional de la matriz no resulta necesaria para validar la legalidad ni la objetividad de los factores establecidos, dado que la estructuración del proceso se fundamenta en el análisis del sector, los estudios previos, las necesidades institucionales y las reglas de evaluación definidas en el pliego. La cantidad de proponentes habilitados, el puntaje que cada uno obtenga y la clasificación final solo podrán determinarse con certeza a partir de las ofertas efectivamente presentadas y evaluadas.

Por lo anterior, no se acoge la observación y se mantienen los requisitos habilitantes y los factores de ponderación previstos en el pliego de condiciones, sin perjuicio de la verificación objetiva que deberá realizarse durante la evaluación de las propuestas.

OBSERVACIÓN No. 21: REVISIÓN INTEGRAL DE LA MATRIZ

21. SOLICITUD DE REVISIÓN INTEGRAL DE LA MATRIZ

Con fundamento en las consideraciones expuestas, solicitamos revisar especialmente la incidencia conjunta de:

- 39 puntos por vehículos híbridos;
- 20 puntos por vehículos blindados;
- 10 puntos por sostenibilidad;
- 2,5 puntos por internet satelital;
- 5 puntos por plantación de árboles;
- y 11 puntos para el componente económico.

La pregunta que debe responder el estudio de mercado es sencilla pero fundamental:

¿Estos factores realmente permiten identificar la oferta más favorable para la CAR o, por el contrario, concentran una parte sustancial de la puntuación en condiciones cuya disponibilidad puede estar limitada a determinados operadores?

Solicita revisar la incidencia conjunta de los factores técnicos y del componente económico.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en atención a la observación presentada, realizó un análisis integral de la estructura de ponderación prevista en el numeral 4.1 del Proyecto de Pliego de Condiciones, considerando la distribución de los puntajes, la finalidad de cada factor, las necesidades institucionales identificadas en el Estudio Previo, las condiciones del mercado y las reglas de participación y evaluación establecidas en el proceso.

Como resultado de dicho análisis, la Entidad no acoge la solicitud de modificar la estructura de ponderación, toda vez que considera que los factores definidos permiten identificar la oferta más favorable para sus necesidades misionales y operativas, mediante criterios objetivos, verificables y relacionados con la calidad del servicio, sin que su incidencia conjunta permita concluir que el puntaje se encuentre concentrado en condiciones reservadas a determinados operadores. Esta conclusión se sustenta en las siguientes consideraciones:

La estructuración de los factores de ponderación corresponde a la Entidad Estatal, en ejercicio de sus deberes de planeación y selección objetiva. De conformidad con el numeral 2 del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 88 de la Ley 1474 de 2011, la oferta más favorable es aquella que resulta de ponderar los factores técnicos y económicos de escogencia establecidos de manera precisa y detallada en los documentos del proceso. A su vez, el artículo 2.2.1.1.2.2 del Decreto 1082 de 2015 contempla la posibilidad de determinar el ofrecimiento más favorable mediante la ponderación de elementos de calidad y precio.

Estas disposiciones no establecen porcentajes mínimos o máximos generales para la asignación de puntaje al componente económico o a los factores de calidad. En consecuencia, su distribución debe responder a las particularidades, necesidades y condiciones de cada contratación, con fundamento en los estudios y análisis que la soportan, de conformidad con el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015.

La matriz de evaluación distribuye los cien (100) puntos del proceso de la siguiente manera: setenta y seis coma cinco (76,5) puntos corresponden a factores de calidad; once (11) puntos, al componente económico; y doce coma cinco (12,5) puntos, a los factores relacionados con apoyo a la industria nacional, inclusión de personas con discapacidad, emprendimientos y empresas de mujeres y Mipymes domiciliadas en Colombia, conforme a la distribución prevista en los documentos del proceso.

La asignación de setenta y seis punto cinco (76,5) puntos a factores de calidad no constituye, por sí sola, una restricción a la competencia ni demuestra que la evaluación favorezca a determinados operadores. Su justificación se encuentra en las necesidades específicas que debe atender la Corporación a través del servicio contratado.

La CAR ejerce funciones como máxima autoridad ambiental en su jurisdicción, que comprende el área rural de Bogotá y ciento cuatro (104) municipios. Según lo señalado en el Estudio Previo, entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2026 se atendieron veintiocho mil doscientas setenta y tres (28.273) comisiones, con una flota propia de treinta y nueve (39) vehículos.

Adicionalmente, las funciones misionales de la Corporación incluyen operativos de control y vigilancia ambiental, así como actuaciones de aprehensión preventiva y decomiso de productos forestales y fauna silvestre, de conformidad con los numerales 2 y 17 del artículo 31 de la Ley 99 de 1993 y el artículo 36 de la Ley 1333 de 2009. Estas actividades se desarrollan, en buena medida, en zonas rurales y de difícil acceso, en las que el personal puede estar expuesto a riesgos asociados con las condiciones geográficas, las alteraciones del orden público y las confrontaciones con presuntos infractores ambientales.

En este contexto, los factores de calidad responden a finalidades concretas y verificables: promover la reducción de emisiones mediante vehículos híbridos, vehículos de carga con motorización a gas y acciones de compensación ambiental; fortalecer la seguridad e integridad del personal mediante vehículos blindados; y mejorar las condiciones de comunicación en zonas rurales con cobertura móvil limitada mediante internet satelital.

Por consiguiente, la ponderación no responde a una selección arbitraria de características de los vehículos, sino a necesidades operativas, ambientales y de seguridad identificadas por la Entidad.

Es necesario distinguir entre los requisitos habilitantes y los factores de ponderación. Los primeros permiten verificar la aptitud jurídica, financiera, organizacional y técnica mínima del proponente para participar en el procedimiento; los segundos permiten comparar las ofertas y asignar puntaje de acuerdo con las condiciones adicionales ofrecidas.

En este proceso, ninguno de los factores de calidad relacionados con vehículos híbridos, vehículos blindados, vehículos con motorización a gas, internet satelital o plantación de árboles constituye una condición habilitante. Por tanto, no ofrecer alguno de ellos no genera, por ese solo hecho, la exclusión del proponente, sino que incide exclusivamente en el puntaje que pueda obtener en el factor correspondiente.

Esta distinción se encuentra en el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y fue abordada por la Corte Constitucional en la Sentencia C-713 de 2009. Además, los requisitos habilitantes del proceso se estructuraron con base en los indicadores financieros y organizacionales previstos en los numerales 3.2.1 y 3.2.2 del pliego, considerando la muestra de sesenta y cinco (65) empresas examinada en el análisis del sector. Dichos requisitos no exigen disponer de vehículos híbridos, blindados, a gas o con internet satelital.

En consecuencia, los factores cuestionados no constituyen barreras de acceso al procedimiento. Su finalidad es diferenciar las ofertas de acuerdo con las características adicionales que aporten a la prestación del servicio y a las necesidades institucionales identificadas. Asimismo, los ofrecimientos correspondientes a estos factores no generan costo adicional para la Entidad, según las condiciones previstas en los documentos del proceso.

La estructura de evaluación se diseñó de manera escalonada, de modo que los proponentes puedan obtener puntaje con ofrecimientos limitados, sin que sea necesario disponer de una flota completamente renovada o equipada con todas las características ponderables.

Sostenibilidad ambiental – diez (10) puntos

Este factor promueve la incorporación de vehículos de carga con menores emisiones. En atención a las observaciones recibidas, la Entidad ajustará el pliego definitivo para permitir que el factor pueda acreditarse con un camión de cuatro (4) a ocho (8) toneladas o con una tractomula con cama baja, modelo 2024 o superior y con motor a gas, en las condiciones técnicas que se establezcan en el documento definitivo.

Vehículos híbridos – treinta y nueve (39) puntos

Este factor permite puntuar un máximo de trece (13) vehículos, equivalentes aproximadamente al 7,4 % de los ciento setenta y seis (176) vehículos previstos para el componente recurrente. Además, basta con ofrecer al menos un vehículo de cada una de las dos tipologías exigidas, correspondientes a los ítems 1 y 2, para acceder a la posibilidad de obtener puntaje.

La asignación es escalonada de acuerdo con el año-modelo, a partir de vehículos modelo 2019, y contempla puntaje para vehículos no propios vinculados al proponente, equivalente a la mitad del previsto para los vehículos propios, conforme a las reglas específicas del factor.

El análisis del sector, en su capítulo de movilidad sostenible, examinó la evolución del parque automotor eléctrico, híbrido y a gas natural registrado en el RUNT entre 2020 y 2024. Este análisis sirve de fundamento para promover la incorporación progresiva de tecnologías de menores emisiones, sin exigir su utilización en la totalidad de los vehículos destinados al contrato.

Por tanto, la ponderación busca incentivar una mejora gradual de la flota y reconocer las ofertas que contribuyan a ese objetivo, sin convertir la disponibilidad de trece (13) vehículos híbridos en una exigencia habilitante.

Vehículos blindados nivel II – veinte (20) puntos

El puntaje de este factor comienza con el ofrecimiento de dos (2) vehículos, que permite obtener cinco (5) puntos, y alcanza su máximo con cuatro (4) vehículos, equivalentes aproximadamente al 2,3 % de la flota recurrente.

La exigencia responde a la necesidad de fortalecer la seguridad del personal que participa en operativos ambientales de mayor riesgo, particularmente en zonas rurales o de difícil acceso. El factor se circunscribe a las tipologías previstas para el trabajo de campo y no exige que la totalidad de los vehículos del contrato sean blindados.

El pliego tampoco exige que estos vehículos sean necesariamente propiedad del proponente: pueden pertenecer a un tercero, siempre que se cumplan las condiciones de vinculación y documentación establecidas en el proceso. La exigencia de tarjeta de operación vigente se enmarca en el régimen del servicio público de

transporte terrestre automotor especial, particularmente en los artículos 2.2.1.6.8.1 y 2.2.1.6.9.1 del Decreto 1079 de 2015, y no corresponde a una condición creada discrecionalmente por la Corporación.

Internet satelital – dos punto cinco (2,5) puntos

El factor busca facilitar la comunicación durante las actividades desarrolladas en zonas rurales en las que la cobertura de las redes móviles puede ser limitada. La acreditación de las condiciones técnicas puede realizarse con las tecnologías y los proveedores de internet satelital disponibles en el mercado que cumplan con los requerimientos establecidos.

Plantación de árboles – cinco (5) puntos

Este factor busca promover acciones de compensación ambiental asociadas a la huella de carbono de la operación de transporte. Su estructura contempla rangos escalonados: de mil (1.000) a dos mil (2.000) individuos, de dos mil uno (2.001) a cuatro mil (4.000), y de cuatro mil uno (4.001) a seis mil (6.000), con asignación progresiva de puntaje.

En consecuencia, no se exige que todos los proponentes realicen el ofrecimiento máximo para obtener reconocimiento en la evaluación. Es posible acceder a puntaje parcial mediante un compromiso proporcional, sujeto a las condiciones técnicas, de suministro, transporte, plantación y acreditación previstas en el pliego.

En conjunto, estos factores permiten reconocer ofrecimientos adicionales que aportan a los objetivos ambientales, de seguridad y de comunicación de la Corporación, sin convertirlos en condiciones mínimas para participar ni exigir la renovación integral de la flota.

Así mismo, el ordenamiento jurídico permite que los interesados presenten ofertas conjuntas a través de consorcios y uniones temporales, de conformidad con los artículos 6 y 7 de la Ley 80 de 1993 y las disposiciones pertinentes del pliego.

La Corte Constitucional, en la Sentencia C-414 de 1994, reconoció que estas figuras asociativas permiten aunar recursos financieros y tecnológicos y mejorar la disponibilidad de equipos. Por ello, la posibilidad de asociación constituye un mecanismo legal para integrar capacidades, sin que pueda afirmarse que una eventual limitación individual para acceder a todos los factores implique, por sí misma, una restricción de la competencia.

Lo anterior no significa que la participación plural sea obligatoria ni que sustituya el deber de la Entidad de establecer reglas objetivas. Significa que la estructura del proceso contempla alternativas legales para que los interesados integren sus capacidades y participen en igualdad de condiciones, conforme a los requisitos y reglas de evaluación establecidos.

La asignación de once (11) puntos al componente económico no desconoce la eficiencia del gasto público.

La ponderación del componente económico debe analizarse conjuntamente con los mecanismos que controlan los precios y protegen los recursos públicos. En este proceso, el pliego establece valores unitarios máximos por ítem, soportados en el análisis de precios y en las cotizaciones del evento CAR-SIP-011-2026.

De igual manera, el componente de servicios ocasionales corresponde a una bolsa de valor fijo y el proceso contempla el procedimiento aplicable a las ofertas artificialmente bajas, previsto en el artículo 2.2.1.1.2.2.4 del Decreto 1082 de 2015.



Estas previsiones delimitan el marco económico de las ofertas y permiten controlar los precios ofertados, sin perjuicio de la evaluación económica prevista en los documentos del proceso. Por tanto, la asignación de once (11) puntos al componente económico no significa que la Corporación prescinda de la eficiencia del gasto público ni que el precio deje de ser relevante para la selección.

Examinada integralmente la estructura de ponderación, la Corporación concluye que la asignación de puntajes responde a las necesidades del servicio y no evidencia, por las razones expuestas, una concentración del puntaje en condiciones reservadas a determinados operadores.

En consecuencia, la Entidad considera que la matriz está sustentada en criterios objetivos, verificables y relacionados con el objeto contractual, y que permite comparar las ofertas conforme a las necesidades identificadas en la etapa de planeación. La observación no aporta elementos que justifiquen modificar la ponderación definida, ni demuestra que la distribución de los puntos configure, por sí misma, una barrera injustificada a la participación.

Por lo anterior, no se acoge la solicitud de revisión y modificación de la estructura de ponderación del numeral 4.1 del Proyecto de Pliego de Condiciones. Se mantendrá la matriz de evaluación, incorporando en el pliego definitivo los ajustes expresamente señalados en esta respuesta respecto de los factores de sostenibilidad ambiental e internet satelital, en los términos aquí indicados.

PETICIONES DEL OFERENTE

En atención a las peticiones formuladas en su escrito, y con el fin de dar una respuesta integral, la Corporación se pronuncia sobre cada una de ellas en los siguientes términos:

PETICIONES

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, solicitamos respetuosamente:

PRIMERA. Revisar integralmente la matriz de evaluación y verificar la proporcionalidad entre factores técnicos y económicos.

SEGUNDA. Justificar técnica, jurídica y económicamente los 39 puntos asignados a vehículos híbridos.

TERCERA. Justificar técnica, jurídica y económicamente los 20 puntos asignados a vehículos blindados nivel II.

CUARTA. Informar cuál es la necesidad institucional concreta de la CAR que justifica la utilización de vehículos blindados nivel II y cuál es el análisis de riesgo que sustenta dicha necesidad.

QUINTA. Informar cuál es la disposición legal o reglamentaria que exige que un vehículo blindado destinado a obtener puntuación deba encontrarse necesariamente afiliado o vinculado a la empresa de transporte especial proponente.

SEXTA. Precisar si la CAR analizó la posibilidad de acreditar la disponibilidad de vehículos blindados mediante arrendamiento, leasing, vinculación u otra figura jurídicamente válida con empresas especializadas en vehículos blindados, manteniendo la empresa de transporte especial la responsabilidad integral de la operación.

SÉPTIMA. Explicar por qué la Entidad considera indispensable la propiedad o vinculación directa del vehículo blindado, en lugar de exigir únicamente su disponibilidad jurídica, técnica y operacional durante la ejecución.

OCTAVA. Precisar cómo se articula la exigencia de vehículos blindados con los artículos 2.2.1.6.6.1, 2.2.1.6.8.1 y demás disposiciones pertinentes del Decreto 1079 de 2015.

NOVENA. Informar cuántos operadores del mercado fueron identificados como capaces de cumplir simultáneamente las condiciones exigidas para obtener los 20 puntos por vehículos blindados.

DÉCIMA. Realizar una evaluación del efecto acumulativo de los vehículos híbridos y blindados, que conjuntamente pueden representar hasta 59 puntos.

DÉCIMA PRIMERA. Pronunciarse expresamente sobre el antecedente contenido en la **Resolución No. 11458 del 18 de marzo de 2024 de la Superintendencia de Industria y Comercio**, particularmente respecto de la referencia efectuada por la SIC a procesos de contratación relacionados con la CAR.

DÉCIMA SEGUNDA. Informar qué medidas de prevención de prácticas restrictivas de la competencia fueron adoptadas en la estructuración del presente proceso teniendo en cuenta dicho antecedente.

DÉCIMA TERCERA. Informar si la Entidad realizó un análisis específico de riesgos de prácticas restrictivas de la competencia conforme a los lineamientos de la SIC publicados en 2025.

DÉCIMA CUARTA. Realizar una simulación de la matriz de evaluación con diferentes perfiles de operadores y determinar si existe pluralidad efectiva.

DÉCIMA QUINTA. Revisar la exigencia de experiencia relacionada con la ejecución simultánea de transporte de pasajeros y carga.

DÉCIMA SEXTA. Precisar la diferencia entre capacidad transportadora, vehículos disponibles y vehículos objeto de puntuación.

DÉCIMA SÉPTIMA. Justificar las diferencias de puntuación derivadas de las distintas formas de propiedad o disponibilidad de los vehículos.

DÉCIMA OCTAVA. Explicar la reducción del componente económico de 28 a 11 puntos.

DÉCIMA NOVENA. Considerar dentro del análisis económico los costos que los factores adicionales representan para los oferentes.

VIGÉSIMA. En caso de mantenerse los factores actualmente establecidos, incorporar en los documentos definitivos la justificación técnica, jurídica, económica y de mercado que sustente su necesidad, proporcionalidad, puntuación y efecto sobre la pluralidad de oferentes.

VIGÉSIMA PRIMERA. Adoptar las medidas necesarias para garantizar que la combinación de requisitos y factores de evaluación no produzca, deliberada o inadvertidamente, una ventaja competitiva indebida ni una restricción injustificada de la participación.

CONSIDERACIÓN FINAL

La presente observación se formula con absoluto respeto por las competencias de la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR y sin atribuir anticipadamente responsabilidad alguna a la Entidad, sus funcionarios o los potenciales participantes.

Precisamente por ello, consideramos indispensable que el antecedente documentado por la **Superintendencia de Industria y Comercio mediante Resolución No. 11458 del 18 de marzo de 2024** sea tenido en cuenta como un elemento objetivo para fortalecer el presente proceso.

La SIC ya identificó y sancionó en el sector de transporte especial conductas relacionadas con **ventajas competitivas ilegales, direccionamiento de procesos y colusión**, y dentro de los antecedentes divulgados por la autoridad se encuentran procesos relacionados con la propia CAR.

En consecuencia, la existencia de ese antecedente exige una especial diligencia en la estructuración de un nuevo proceso de contratación del mismo sector.

No afirmamos que el presente proceso se encuentre direccionado.

Lo que solicitamos es algo distinto y jurídicamente verificable:

que la CAR demuestre que no existe tal direccionamiento y que las reglas del presente proceso fueron construidas a partir de necesidades objetivas, información real del mercado y criterios proporcionales que permitan una competencia efectiva.

La reciente guía publicada por la SIC sobre gestión integral del riesgo de prácticas restrictivas de la competencia en la contratación estatal refuerza esta obligación preventiva, al advertir sobre riesgos relacionados con la coordinación entre proponentes, la determinación previa de quién resultará adjudicatario y la utilización



de mecanismos que puedan generar una apariencia de pluralidad sin competencia efectiva.

Por ello, la CAR debe analizar no solamente si formalmente pueden participar varios oferentes, sino si **las condiciones económicas, técnicas, patrimoniales y documentales establecidas permiten realmente que una pluralidad de operadores compita en igualdad de condiciones.**

Esta exigencia adquiere especial importancia frente al factor de vehículos blindados.

La Entidad debe explicar por qué una Corporación Autónoma Regional, atendiendo estrictamente su objeto y las actividades que desarrolla, requiere convertir la disponibilidad de vehículos blindados nivel II en un factor de evaluación de hasta veinte (20) puntos, cuál es el riesgo concreto que pretende atender, con qué frecuencia utilizará dichos vehículos y por qué no resulta suficiente garantizar su disponibilidad mediante mecanismos contractuales jurídicamente válidos con empresas especializadas.

Asimismo, debe explicar por qué se exige que estos vehículos se encuentren vinculados a empresas de transporte especial cuando el régimen vigente contempla la utilización de vehículos de propiedad de terceros mediante las figuras de vinculación de flota y reconoce mecanismos de colaboración y disponibilidad de equipos.

No parece jurídicamente suficiente afirmar que el vehículo debe estar "afiliado" para participar en el factor de puntuación. La Entidad debe identificar la **norma concreta que sustenta esa restricción**, especialmente cuando ella puede limitar significativamente el universo de potenciales participantes.

La contratación pública debe permitir que las entidades satisfagan sus necesidades, pero también debe evitar que condiciones accesorias o altamente especializadas terminen convirtiéndose en barreras de entrada que solo puedan ser superadas por determinados operadores.

Por ello, solicitamos que la CAR realice una revisión integral de la matriz bajo el siguiente principio:

la condición que se puntúa debe representar una ventaja objetiva, necesaria, verificable y proporcional para la Entidad, y debe existir evidencia de que dicha condición se encuentra disponible en el mercado para una pluralidad real de oferentes.

La finalidad de estas observaciones es proteger simultáneamente los intereses de la CAR, los recursos públicos, la libre competencia, la pluralidad de oferentes y la legitimidad del procedimiento de selección.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

PRIMERA. Revisión integral de la matriz de evaluación.

La Entidad revisó integralmente la matriz prevista en el numeral 4.1 del Proyecto de Pliego de Condiciones y concluyó que los factores responden a necesidades ambientales, operativas y de seguridad identificadas en el Estudio Previo. Por tanto, no se acoge la solicitud de modificar su estructura general de ponderación. Los ajustes específicos anunciados en esta respuesta se verán reflejados en el pliego definitivo.

SEGUNDA. Justificación de los 39 puntos asignados a vehículos híbridos.

El factor promueve la reducción de emisiones mediante la incorporación progresiva de tecnologías de movilidad sostenible. Permite puntuar hasta trece (13) vehículos, aproximadamente el 7,4 % de los ciento setenta y seis (176) vehículos del componente recurrente, con asignación escalonada según el año-modelo y reconocimiento de puntaje para vehículos no propios vinculados. Su justificación se encuentra en el análisis del sector y en los objetivos ambientales de la Corporación. No constituye un requisito habilitante.

TERCERA. Justificación de los 20 puntos asignados a vehículos blindados nivel II. El factor responde a la necesidad de fortalecer la seguridad del personal que desarrolla operativos ambientales en zonas rurales, de difícil acceso o con condiciones de riesgo. El puntaje se obtiene desde dos (2) vehículos y alcanza su máximo con cuatro (4), equivalentes aproximadamente al 2,3 % de la flota recurrente. En consecuencia, no exige que la totalidad de los vehículos destinados al contrato sean blindados ni constituye una condición habilitante.

CUARTA. Necesidad institucional y análisis de riesgo para vehículos blindados. La necesidad se relaciona con las funciones de control y vigilancia ambiental, así como con los operativos de aprehensión preventiva y decomiso de productos forestales y fauna silvestre, desarrollados en áreas donde

pueden presentarse riesgos asociados con la geografía, el orden público y las confrontaciones con presuntos infractores ambientales. El factor busca disponer de vehículos con protección adicional para los desplazamientos que lo requieran, sin establecer que deban utilizarse en todas las comisiones. La necesidad y su alcance se sustentan en las condiciones operativas expuestas en el Estudio Previo.

QUINTA. Fundamento normativo de la vinculación de vehículos blindados. La exigencia de tarjeta de operación vigente y de vinculación del vehículo al proponente se enmarca en el régimen del servicio público de transporte terrestre automotor especial, particularmente en los artículos 2.2.1.6.8.1 y 2.2.1.6.9.1 del Decreto 1079 de 2015. La regla busca asegurar que los vehículos ofrecidos para obtener puntaje puedan incorporarse legalmente a la operación del servicio. No corresponde a una exigencia de propiedad directa del proponente.

SEXTA. Disponibilidad mediante arrendamiento, leasing, vinculación u otras figuras. La estructura del proceso contempla que los vehículos blindados no sean necesariamente propiedad del proponente y puedan pertenecer a terceros, siempre que se acredite la vinculación y se cumplan las condiciones jurídicas, técnicas y documentales exigidas. Las modalidades de disponibilidad deberán ajustarse al régimen de transporte especial y a las reglas específicas del factor previstas en el pliego.

SÉPTIMA. Justificación de la propiedad o vinculación directa. La Entidad no establece la propiedad directa como condición general para obtener puntaje por vehículos blindados. La exigencia de vinculación se orienta a garantizar que los vehículos ofrecidos estén habilitados para prestar el servicio bajo el régimen aplicable y se encuentren efectivamente disponibles para la ejecución contractual. En consecuencia, deben distinguirse la propiedad del vehículo y su vinculación legal a la operación de transporte especial.

OCTAVA. Articulación con el Decreto 1079 de 2015. Las condiciones del factor deben interpretarse en concordancia con el régimen del transporte terrestre automotor especial, incluidas las disposiciones sobre prestación del servicio, vinculación de vehículos y tarjeta de operación. La evaluación no sustituye ni modifica las exigencias legales aplicables a los vehículos que se destinen a la ejecución del contrato.

NOVENA. Número de operadores que pueden obtener los 20 puntos por vehículos blindados. El análisis del sector incluyó una muestra de sesenta y cinco (65) empresas para el examen de indicadores financieros y organizacionales. Esta muestra no equivale a un conteo de operadores que puedan cumplir simultáneamente todas las condiciones del factor de vehículos blindados. Por ello, no se atribuye a dicho análisis una cifra específica de operadores habilitados para obtener el puntaje máximo que no esté expresamente determinada en sus resultados. La participación se rige por los requisitos y condiciones objetivos establecidos en el proceso.

DÉCIMA. Efecto acumulativo de los factores de vehículos híbridos y blindados. La Entidad analizó la incidencia conjunta de los factores dentro de la matriz. Aunque ambos pueden representar hasta cincuenta y nueve (59) puntos, corresponden a finalidades diferentes: los vehículos híbridos promueven la reducción de emisiones, mientras que los blindados buscan fortalecer la seguridad del personal. Ninguno es habilitante, ambos permiten obtener puntaje de acuerdo con los ofrecimientos realizados y no exigen la renovación ni el blindaje de la totalidad de la flota. Por tanto, no se acoge la solicitud de modificar la matriz por este motivo.

DÉCIMA PRIMERA. Resolución SIC No. 11458 del 18 de marzo de 2024. La Entidad tiene en cuenta el antecedente señalado y la importancia de prevenir prácticas restrictivas de la competencia en la contratación pública. Sin embargo, la referencia a procesos anteriores relacionados con la CAR no permite concluir, por sí sola, que el presente proceso presente irregularidades o esté direccionado. En la decisión citada, la CAR no fue sancionada. El proceso actual cuenta con reglas de evaluación previamente definidas, publicidad en SECOP II y mecanismos de control orientados a la transparencia y la selección objetiva.

DÉCIMA SEGUNDA. Medidas preventivas frente a prácticas restrictivas de la competencia. En la estructuración del proceso se incorporaron medidas como la definición de requisitos a partir del análisis

del sector, la determinación de criterios objetivos de evaluación, la fijación de precios unitarios máximos, las causales de rechazo relacionadas con la participación en múltiples ofertas, la declaración de grupo empresarial y composición accionaria, el Pacto de Transparencia, el compromiso anticorrupción y la publicidad de las actuaciones en SECOP II. Estas medidas buscan fortalecer la transparencia y prevenir conductas que afecten la libre competencia, sin perjuicio de poner en conocimiento de las autoridades competentes los hechos que eventualmente lo ameriten.

DÉCIMA TERCERA. Análisis de riesgos de prácticas restrictivas de la competencia. La estructuración se soporta en los Estudios Previos y el análisis del sector, e incorpora medidas de prevención orientadas a la transparencia, la selección objetiva y la pluralidad de oferentes. La aplicación de estas medidas debe entenderse en el marco de las reglas concretas del proceso y de las competencias de las autoridades de inspección, vigilancia y control. La referencia a lineamientos de la SIC no implica, por sí sola, que deba modificarse la matriz cuando sus factores estén sustentados en necesidades objetivas de la contratación.

DÉCIMA CUARTA. Simulación de la matriz con distintos perfiles de operadores. La Entidad revisó la estructura de ponderación y la incidencia de los factores de calidad y económicos. No obstante, una simulación con perfiles hipotéticos no permite determinar de manera concluyente la pluralidad efectiva ni anticipar el resultado de la evaluación, pues este depende de las ofertas y los soportes que se presenten. La evaluación se efectuará con base en los criterios objetivos, previamente establecidos y aplicables por igual a todos los proponentes. Por lo anterior, no se acoge la solicitud de modificar la matriz por este motivo.

DÉCIMA QUINTA. Experiencia en transporte de pasajeros y carga. La experiencia exigida debe guardar relación con el objeto contractual, que comprende el traslado de pasajeros y carga dentro y fuera de la jurisdicción de la Corporación. Su verificación se realizará conforme al requisito definido en el pliego y a los principios de proporcionalidad y selección objetiva. La exigencia debe corresponder al alcance del servicio contratado y no interpretarse de manera distinta a lo expresamente previsto en los documentos del proceso.

DÉCIMA SEXTA. Diferencia entre capacidad transportadora, vehículos disponibles y vehículos objeto de puntuación.

La capacidad transportadora corresponde a la capacidad autorizada exigida para habilitar al proponente. Para este proceso comprende, como mínimo, ochenta y siete (87) camionetas doble cabina platón 4x4, setenta y ocho (78) camperos o camionetas tipo wagon 4x4 y once (11) camionetas tipo wagon 4x2, conforme a las condiciones del pliego y del Decreto 1079 de 2015. Los vehículos disponibles son aquellos que se destinarán a la ejecución del servicio y cuya disponibilidad y cumplimiento técnico se verificarán según los documentos del proceso. Los vehículos objeto de puntuación son ofrecimientos adicionales evaluados en los factores de calidad; deben acreditar las condiciones específicas de cada factor y solo otorgan puntaje cuando cumplen los requisitos establecidos para ello.

DÉCIMA SÉPTIMA. Diferencias de puntuación según propiedad o disponibilidad. Las diferencias de puntaje responden a las reglas específicas de cada factor y a sus objetivos. En los factores que distinguen entre vehículos propios y no propios, la asignación busca incentivar determinadas inversiones o condiciones de disponibilidad, sin excluir a quienes acrediten vehículos de terceros en los términos permitidos. Para vehículos blindados, el pliego no establece una diferencia de puntaje por la sola circunstancia de que el vehículo sea propio o de un tercero, siempre que se cumplan las condiciones aplicables.

DÉCIMA OCTAVA. Reducción del componente económico de 28 a 11 puntos. La asignación de once (11) puntos al componente económico responde a las necesidades específicas identificadas para esta contratación, especialmente en materia de seguridad del personal durante operativos ambientales, comunicación en zonas rurales y sostenibilidad. La eficiencia económica se mantiene mediante precios unitarios máximos sustentados en el análisis de precios, causales de rechazo por superación de dichos valores, una bolsa de valor fijo para servicios ocasionales y el procedimiento aplicable a ofertas artificialmente bajas previsto en el Decreto 1082 de 2015. Por ello, la ponderación actual no implica renunciar al control del gasto público.



DÉCIMA NOVENA. Costos asociados a los factores adicionales. Los factores de calidad constituyen ofrecimientos voluntarios que pueden incidir en el puntaje, pero no son requisitos habilitantes ni generan pagos adicionales por parte de la CAR. Cada proponente debe valorar los costos de sus ofrecimientos al estructurar su oferta, respetando los valores unitarios máximos y las demás condiciones económicas del proceso. La Entidad no exige que todos los proponentes ofrezcan la totalidad de los factores para participar.

VIGÉSIMA. Incorporación de las justificaciones en los documentos definitivos. La Entidad incorporará en el pliego definitivo las precisiones y ajustes anunciados en las respuestas a las observaciones, particularmente los relacionados con el factor de sostenibilidad ambiental, ofrecimiento vehículo blindado, ofrecimiento vehículos híbridos, ofrecimiento wifi internet satelital y el parámetro de latencia de internet satelital. Las demás condiciones se mantendrán conforme a la justificación técnica y operativa expuesta, los Estudios Previos, el análisis del sector y las reglas de evaluación del proceso.

VIGÉSIMA PRIMERA. Prevención de ventajas competitivas indebidas y restricciones injustificadas. La CAR estructuró el proceso con requisitos habilitantes diferenciados de los factores de puntuación, criterios de evaluación objetivos, condiciones de acreditación previamente definidas, mecanismos de control económico y reglas de transparencia y publicidad. Los factores cuestionados responden a necesidades concretas y no son obligatorios para participar. En consecuencia, no se advierten razones suficientes en la observación para modificar la estructura general de ponderación, sin perjuicio de los ajustes puntuales anunciados.

El antecedente de la Resolución SIC No. 11458 del 18 de marzo de 2024 se considera dentro del deber de diligencia de la Entidad, pero no constituye por sí solo evidencia de direccionamiento del presente procedimiento. Las reglas de evaluación deben examinarse en función de su justificación, aplicación objetiva y relación con el objeto contractual.

La Corporación reconoce la importancia de la libre competencia, la pluralidad de oferentes y la prevención de prácticas restrictivas en la contratación pública. Por ello, la matriz se evaluó de manera integral a partir de las necesidades institucionales, las condiciones del servicio y los mecanismos de control previstos en el proceso.

Señores
MIL SERVICIOS S.A.S.

Observación recibida por Sidcar según radicado No. 20261109011

OBSERVACIÓN No. 1: FUNDAMENTO DE LA OBSERVACIÓN – PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS Y PROPORCIONALIDAD DE LOS REQUISITOS HABILITANTES

I. FUNDAMENTO DE LA OBSERVACIÓN

La Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente ha reiterado en conceptos publicados durante 2026 que los requisitos habilitantes deben definirse en la etapa de planeación considerando, entre otros elementos, el valor del contrato, los riesgos, el comportamiento del sector económico y el conocimiento de los posibles oferentes. Asimismo, ha señalado que tales requisitos deben ser adecuados y proporcionales, es decir, guardar relación directa con el objeto y no imponer condiciones superiores a las necesarias para verificar la idoneidad del proponente.

En consecuencia, solicitamos que la CAR explique de manera verificable la relación entre cada exigencia de propiedad de vehículos y una necesidad operacional concreta del contrato, diferenciando la propiedad del activo de la capacidad efectiva para disponer, operar, mantener y sustituir los vehículos durante la ejecución.

Respuesta de la Corporación:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR aclara que, conforme a los artículos 2.2.1.1.6.1 y 2.2.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, los requisitos del proceso se estructuraron atendiendo a la naturaleza del contrato y al análisis del sector.

Al respecto, se precisa que el Proyecto de Pliego de Condiciones **no exige que la totalidad de los vehículos sean de propiedad del proponente como requisito habilitante**. Por el contrario, permite acreditar la disponibilidad de los vehículos mediante diferentes modalidades, entre ellas la propiedad, el leasing y la autorización del propietario, según corresponda y de conformidad con las condiciones establecidas en el numeral 3.3.3.

La diferencia de puntaje prevista en el literal A del numeral 4.1 corresponde exclusivamente a un factor de ponderación y no a una condición de participación. Su finalidad es incentivar la incorporación de vehículos de tecnologías de menores emisiones al parque automotor de las empresas de transporte, en concordancia con los objetivos ambientales de la Corporación y con los artículos 79 y 80 de la Constitución Política, el artículo 31 de la Ley 99 de 1993 y las normas de selección objetiva aplicables.

En consecuencia, la observación se tiene por aclarada y no se acoge, dado que parte de una exigencia general de propiedad que el Proyecto de Pliego de Condiciones no contempla. Se reitera que la propiedad del vehículo y su disponibilidad efectiva son aspectos distintos, regulados expresamente en los documentos del proceso.

OBSERVACION 2.

II. OBSERVACIÓN SOBRE LA COMPOSICIÓN Y MAGNITUD DE LA FLOTA

De acuerdo con el proyecto revisado, la contratación contempla una flota de gran magnitud y diferentes tipologías de vehículos, incluyendo camionetas doble cabina 4x4, vehículos tipo Wagon/Campero, vehículos 4x2 y vehículos especializados como microbús/buseta/bus, camión, tractocamión/cama baja y camión autocargable, además de vehículos con características especiales de seguridad y tecnologías de bajas emisiones.

Una exigencia de esta magnitud puede producir efectos relevantes sobre la estructura competitiva del mercado. Por ello, antes de convertir la propiedad directa de una parte o de la totalidad de los vehículos en condición de participación, resulta necesario establecer cuántos operadores del mercado colombiano

pueden cumplir simultáneamente con la totalidad de las condiciones, no solamente con cada requisito considerado de forma aislada.

SOLICITAMOS a la CAR informar el número de potenciales oferentes identificados que cumplen simultáneamente con: habilitación para transporte especial y carga; experiencia exigida; capacidad financiera; totalidad de la flota; vehículos especializados; vehículos blindados, cuando correspondan; vehículos híbridos y eléctricos; y requisitos de propiedad establecidos en el proyecto]

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR informa que, en cumplimiento de los artículos 2.2.1.1.6.1 y 2.2.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, realizó el análisis del sector desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de riesgos, cuyos resultados se encuentran documentados en el análisis del sector y los estudios previos publicados en SECOP II.

Este análisis identificó 6.576 empresas habilitadas para prestar servicios públicos de transporte en 2024, una muestra de 70 empresas para el estudio del mercado —de las cuales 65 contaban con RUP renovado— y cinco cotizaciones recibidas mediante el evento CAR-SIP-011-2026. Asimismo, los indicadores financieros y organizacionales se establecieron considerando los resultados de la muestra, con el propósito de favorecer la pluralidad de oferentes.

Ahora bien, la Entidad no cuenta con una cifra verificada de potenciales oferentes que cumplan simultáneamente la totalidad de las condiciones señaladas en la observación, dado que ello depende de las características particulares, la disponibilidad de recursos y las decisiones empresariales de cada interesado.

El análisis del sector no implica certificar anticipadamente el número de proponentes que presentarán oferta y resultarán habilitados.

Adicionalmente, se precisa que los vehículos blindados e híbridos corresponden a factores de ponderación y no a requisitos habilitantes, por lo que su no ofrecimiento no impide participar en el proceso. De igual manera, el Proyecto de Pliego no establece la propiedad de la totalidad de los vehículos como requisito habilitante general, pues contempla alternativas para acreditar su disponibilidad conforme a las condiciones previstas en el documento.

En consecuencia, no se acoge la solicitud de informar un número exacto de oferentes que cumplan simultáneamente todas las condiciones, toda vez que la CAR realizó el análisis del sector exigido por la normativa aplicable y sus resultados se encuentran disponibles en los documentos del proceso. La posibilidad de participación también se garantiza mediante las figuras asociativas previstas en el pliego, que permiten integrar capacidades para atender las necesidades contractuales.

OBSERVACIÓN 3.

III. PROPIEDAD DEL VEHÍCULO VS. DISPONIBILIDAD OPERACIONAL

Desde una perspectiva económica y operacional, la propiedad del vehículo y la disponibilidad efectiva para ejecutar el contrato no son necesariamente equivalentes. El mercado de transporte empresarial y especial utiliza diferentes mecanismos para estructurar flota, entre ellos adquisición directa, leasing, arrendamiento, vinculación y otras modalidades contractuales permitidas por el régimen sectorial aplicable.

Por tanto, solicitamos que la CAR justifique por qué, para cada tipología, la propiedad directa constituye una condición indispensable y por qué una obligación contractual de disponibilidad permanente, respaldada con documentos verificables, no sería suficiente para mitigar el riesgo identificado.

SOLICITAMOS modificar el proyecto para permitir, cuando la normativa sectorial y las condiciones técnicas lo permitan, que la capacidad de flota se acredite mediante propiedad o mediante mecanismos jurídicamente válidos que garanticen disponibilidad efectiva, permanente y verificable durante toda la ejecución.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR aclara que el Proyecto de Pliego de Condiciones **no establece la propiedad directa de la totalidad de los vehículos como requisito habilitante**, ni desconoce los mecanismos jurídicos que permiten acreditar su disponibilidad efectiva para la ejecución del contrato.

En efecto, para la capacidad transportadora del servicio especial de pasajeros, el numeral 3.3.3 admite vehículos propios y vinculados, conforme a la normativa sectorial. Por su parte, para los vehículos de carga, las notas 2 y 3 del mismo numeral permiten acreditar su disponibilidad mediante propiedad, leasing o autorización del propietario, según corresponda. Por tanto, el pliego ya contempla alternativas para garantizar la disponibilidad de los vehículos sin exigir que todos pertenezcan al proponente.

La diferenciación entre vehículos propios y no propios se aplica exclusivamente a los factores de ponderación de los literales A y B del numeral 4.1, relacionados con vehículos de tecnologías de menores emisiones, y no constituye una condición de participación. Esta medida busca incentivar que los operadores incorporen de manera permanente vehículos ambientalmente amigables a su capacidad transportadora, en concordancia con los artículos 79 y 80 de la Constitución Política, el artículo 31 de la Ley 99 de 1993 y las disposiciones sobre selección objetiva. En estos factores, los vehículos no propios también reciben puntaje, aunque en una proporción menor. En los literales C y D, relativos a vehículos blindados e internet satelital, no existe diferenciación de puntaje por propiedad.

En consecuencia, **no se acoge la solicitud de modificación**, toda vez que el Proyecto de Pliego ya permite acreditar la disponibilidad de los vehículos mediante mecanismos jurídicamente válidos y verificables, y la

diferenciación de puntaje cuestionada responde a una finalidad ambiental específica, sin constituir un requisito habilitante de propiedad.

OBSERVACION No 4. CAMIONES, TRACTOCAMIONES Y CAMIONES AUTOCARGABLES

IV. CAMIONES, TRACTOCAMIONES Y CAMIONES AUTOCARGABLES

Solicitamos una justificación individual y diferenciada para la exigencia de propiedad respecto de camiones, tractocamiones/cama baja y camiones autocargables. Se trata de activos especializados cuyo acceso en el mercado puede estructurarse mediante diferentes modalidades de tenencia y disponibilidad.

La entidad debe explicar si la propiedad directa se deriva de una exigencia normativa sectorial específica, de una condición técnica indispensable o de una decisión propia de la estructuración contractual. En los dos últimos casos, solicitamos identificar el estudio técnico, análisis de riesgo o evidencia de mercado que sustenta la decisión.

SOLICITAMOS que se permita acreditar estos vehículos mediante propiedad o disponibilidad jurídica y operacional suficiente, siempre que se garantice su identificación, documentación, mantenimiento, seguros, habilitación y disponibilidad durante la ejecución.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR NO ACEPTA, toda vez que el Pliego de Condiciones **no exige la propiedad directa de los camiones, tractocamiones/ tractomula con cama baja y camiones autocargables como condición habilitante general**. De conformidad con el numeral 3.3.3, numeral 4, y sus notas 2 y 3, la disponibilidad de los vehículos de carga puede acreditarse mediante diferentes modalidades, según corresponda: propiedad del proponente o de alguno de los integrantes del proponente plural, adquisición mediante leasing o aval, autorización o certificación suscrita por el propietario, cuando el vehículo pertenezca a un tercero.

En consecuencia, la exigencia de aportar la tarjeta de propiedad, el SOAT vigente, la póliza de daño material todo riesgo y, cuando aplique, la documentación de herramientas y accesorios, tiene como finalidad identificar los vehículos y verificar el cumplimiento de las condiciones documentales y de aseguramiento requeridas para su operación, sin que ello implique exigir que todos sean propiedad del oferente.

Adicionalmente, el pliego establece que el proponente debe contar con la habilitación para prestar el servicio público de transporte de carga, vigente al momento de presentar la oferta y durante la ejecución contractual. Estas condiciones, junto con los soportes de disponibilidad exigidos, permiten verificar la aptitud jurídica y operativa para prestar el servicio.

Por lo anterior, **no se acoge la solicitud de modificación**, dado que el Proyecto de Pliego ya contempla mecanismos alternativos para acreditar la disponibilidad de los vehículos de carga, sin imponer la propiedad directa como requisito habilitante general. En consecuencia, se mantienen las condiciones establecidas en el documento del proceso.

OBSERVACIÓN No. 5 CAMIONETAS BLINDADAS

V. CAMIONETAS BLINDADAS

Si la entidad requiere camionetas blindadas por razones de seguridad operacional, solicitamos que la exigencia se concentre en las características técnicas, certificaciones, nivel de blindaje, antigüedad, disponibilidad y demás condiciones objetivas necesarias, sin convertir automáticamente la propiedad registral en una condición adicional si no existe una justificación específica.

SOLICITAMOS indicar: (i) nivel de blindaje requerido; (ii) cantidad; (iii) antigüedad/modelo; (iv) certificaciones exigidas; (v) fundamento de la necesidad; (vi) riesgo que se pretende mitigar; y (vii) razón por la cual dicho riesgo no puede gestionarse mediante disponibilidad contractual jurídicamente válida.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR aclara que el factor de ponderación previsto en el numeral 4.1, literal C, del Proyecto de Pliego de Condiciones responde a las necesidades institucionales descritas en el Estudio Previo, particularmente a las condiciones de riesgo asociadas al desarrollo de las actividades misionales de control, vigilancia y seguimiento ambiental.

En ejercicio de las funciones previstas en los numerales 2 y 17 del artículo 31 de la Ley 99 de 1993, así como de las medidas preventivas contempladas en el artículo 36 de la Ley 1333 de 2009, la Corporación adelanta operativos que pueden involucrar la aprehensión preventiva, el decomiso y la incautación de productos forestales, carbón vegetal y fauna silvestre. Estas actividades se desarrollan, en gran medida, en zonas rurales y de difícil acceso, donde el personal comisionado puede estar expuesto a situaciones de alteración del orden público o confrontaciones con presuntos infractores ambientales que comprometan su vida, integridad y seguridad.

En atención a estas circunstancias, el ofrecimiento de vehículos blindados busca que la Entidad disponga de una alternativa de transporte con protección adicional para aquellos desplazamientos en los que las condiciones operativas y de riesgo así lo ameriten. No se trata de una exigencia general para todas las comisiones ni de una obligación de blindar la totalidad de la flota, sino de una medida complementaria para atender determinadas necesidades institucionales.

Frente a los aspectos planteados por el observante, la CAR precisa lo siguiente:

1. **Nivel de blindaje:** se exige nivel II, debidamente inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), conforme a las condiciones establecidas en el pliego y las normas técnicas de referencia NTC 6498:2020 y NTC 6534:2021.
2. **Cantidad y tipología:** el factor otorga hasta veinte (20) puntos, de manera escalonada, por el ofrecimiento de dos (2), tres (3) o cuatro (4) o más vehículos. Se requiere, como mínimo, un vehículo del ítem 1 (camioneta doble cabina) y uno del ítem 2 (camper o camioneta Wagon). Esta distribución permite valorar una capacidad adicional de protección, sin exigir que toda la flota cuente con blindaje.
3. **Modelo y documentación:** Los vehículos deben ser modelo 2025 o superior y acreditar las condiciones documentales previstas en el pliego, entre ellas licencia de tránsito, SOAT, tarjeta de operación, pólizas exigidas y documentos relacionados con la intervención de blindaje. La Entidad verificará la concordancia de los soportes con la información registrada en el RUNT y realizará una inspección física para constatar la identidad del vehículo, las características del blindaje y su estado general.
4. **Frecuencia de utilización y riesgo:** No se establece una frecuencia uniforme de uso, dado que la necesidad dependerá de las características de cada operativo, la zona de desplazamiento y las condiciones de riesgo identificadas. La finalidad es contar con esta alternativa cuando las circunstancias de la actividad misional lo requieran.

En consecuencia, la medida se fundamenta en las condiciones particulares en que se desarrollan determinadas actividades misionales de la Corporación y en la necesidad de disponer de alternativas de protección para el

personal expuesto a mayores riesgos. La disponibilidad contractual de los vehículos resulta admisible, siempre que se cumplan los mecanismos de vinculación, acreditación y verificación previstos en el pliego.

Por lo anterior, **se aclara la observación**, toda vez que las condiciones establecidas responden a una necesidad institucional identificada, definen parámetros técnicos verificables y permiten acreditar la disponibilidad de vehículos propios o de terceros, sin imponer la propiedad directa como requisito para obtener el puntaje.

OBSERVACIÓN No. 6 VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS – COMPETENCIA Y MERCADO

VI. VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS – COMPETENCIA Y MERCADO

Reconocemos la importancia de incorporar criterios ambientales en la contratación pública. Sin embargo, cuando una característica ambiental se convierte en requisito habilitante o en un factor con elevada incidencia sobre la participación, resulta necesario que exista correspondencia con la oferta real del mercado y con la necesidad técnica del contrato.

Solicitamos que la CAR publique el análisis de disponibilidad de vehículos híbridos y eléctricos realizado para la estructuración del proceso, indicando modelos, cantidades, antigüedad, disponibilidad comercial y número aproximado de operadores que pueden incorporarlos a una operación de la escala requerida.

Solicitamos igualmente que la entidad diferencie entre vehículos requeridos como condición mínima de ejecución y vehículos ofrecidos como mejora ambiental objeto de puntuación, evitando que una misma característica produzca una barrera de acceso que no esté técnicamente justificada.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR aclara que, en cumplimiento de los artículos 2.2.1.1.1.6.1 y 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, realizó el análisis del sector y de las condiciones de oferta y demanda para estructurar el proceso de selección. Los resultados se encuentran documentados en el análisis del sector y los estudios previos publicados en SECOP II.

El análisis del sector examinó, con información del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la evolución de los vehículos eléctricos, híbridos y a gas natural entre 2020 y 2024, identificando un crecimiento importante de los vehículos híbridos, concentrado principalmente en el servicio particular, mientras que su incorporación en los servicios públicos y oficiales continúa siendo baja. Asimismo, el estudio incluyó una muestra de 70 empresas del sector, de las cuales 65 contaban con RUP renovado, y el proceso de solicitud de cotizaciones CAR-SIP-011-2026 recibió cinco (5) cotizaciones. Estos elementos sirvieron de fundamento para la estructuración del proceso, sin que ello implique que la Entidad haya establecido un número exacto de operadores que dispongan simultáneamente de todas las tipologías de vehículos requeridas.

Frente a la solicitud de identificar modelos, cantidades, antigüedad y disponibilidad comercial de vehículos híbridos y eléctricos, se precisa que la documentación de planeación publicada constituye el soporte del análisis realizado. No obstante, la Entidad no cuenta con una cifra verificada del número de operadores que puedan incorporar estas tecnologías a la totalidad de la operación contractual, dado que ello depende de la oferta comercial y de las capacidades particulares de cada interesado.

Ahora bien, el Pliego de Condiciones diferencia los vehículos requeridos para la ejecución del contrato de aquellos ofrecidos como mejora ambiental objeto de puntuación. El Anexo de Especificaciones Técnicas establece las motorizaciones admitidas para los ítems 1 y 2, mientras que el literal B del numeral 4.1 contempla un factor de evaluación que otorga puntaje por el ofrecimiento de vehículos híbridos. Por tanto, la tecnología híbrida no constituye un requisito habilitante ni una condición mínima exigible a la totalidad de la flota, sino un criterio de calidad orientado a incentivar la incorporación de tecnologías de menores emisiones.

Este incentivo se fundamenta en la política ambiental institucional descrita en el Estudio Previo, en el acápite “Vehículos ambientalmente amigables”, y en los objetivos de reducción de emisiones atmosféricas y promoción

del desarrollo sostenible, de conformidad con los artículos 79 y 80 de la Constitución Política y el artículo 31 de la Ley 99 de 1993.

Adicionalmente, en atención a la observación sobre la diferenciación de tecnologías híbridas, la Corporación considera procedente ampliar el factor de ponderación para incluir tanto vehículos híbridos gasolina-eléctricos como diésel-eléctricos, bajo las mismas condiciones de evaluación previstas en el literal B del numeral 4.1. Esta modificación se incorporará en el pliego de condiciones definitivo.

En consecuencia, la observación se acepta parcialmente, en cuanto a la inclusión de vehículos híbridos diésel-eléctricos dentro del factor de ponderación y se verá reflejado en el Pliego de Condiciones Definitivo. Se aclara que los vehículos híbridos y eléctricos no se exigen como condición habilitante general y que la documentación del proceso contiene los análisis que sustentan la incorporación del incentivo ambiental.

OBSERVACIÓN No. 7 ESTRUCTURAS PLURALES – CONSORCIOS Y UNIONES TEMPORALES

VII. ESTRUCTURAS PLURALES – CONSORCIOS Y UNIONES TEMPORALES

Solicitamos que el pliego permita que la capacidad operacional y la flota puedan ser integradas por los miembros de un consorcio o unión temporal, cuando ello sea jurídicamente procedente, siempre que la estructura plural demuestre de manera verificable la totalidad de la capacidad requerida y asuma integralmente las obligaciones contractuales.

Una estructura plural puede permitir la integración de capacidades complementarias —por ejemplo, experiencia, vehículos convencionales, vehículos especializados, tecnología y capacidad financiera— sin disminuir la responsabilidad frente a la entidad. Solicitamos que cualquier limitación a esta posibilidad sea motivada específicamente en los estudios previos y en el análisis del sector.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, ACEPTA PARCIALMENTE la observación formulada, por lo tanto, se precisa que el Proyecto de Pliego de Condiciones permite la integración de capacidades por parte de los integrantes de consorcios y uniones temporales, de conformidad con el artículo 7 de la Ley 80 de 1993 y las reglas específicas establecidas para el presente proceso de selección.

En ese sentido, las condiciones previstas en el pliego permiten que los integrantes de una estructura plural aporten capacidades complementarias, de acuerdo con las siguientes reglas:

1. **Experiencia:** conforme al numeral 3.3.1, Nota 4, se permite sumar los salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV) correspondientes a los contratos registrados en el RUP de los integrantes que aporten experiencia, sin que sea necesario que todos los miembros la acrediten individualmente.
2. **Capacidad financiera y organizacional:** de acuerdo con los numerales 3.2.1 y 3.2.2, los indicadores se calculan mediante la sumatoria de sus componentes, ponderados según el porcentaje de participación de cada integrante, en los términos establecidos en el pliego.
3. **Habilitación para la prestación de los servicios:** conforme al numeral 3.3.3, numeral 3, Nota 1, cada integrante debe aportar al menos una de las resoluciones de habilitación exigidas, mientras que la estructura plural, en su conjunto, debe acreditar las habilitaciones correspondientes a las modalidades de transporte especial de pasajeros y de carga. En consecuencia, es posible que integrantes con habilitaciones diferentes complementen sus capacidades para cumplir esta condición.
4. **Flota y capacidad transportadora:** el numeral 3.3.3, numeral 4, Nota 1, establece que la capacidad transportadora se exige al proponente, sea singular o plural. Asimismo, la Nota 2 permite que los vehículos de carga sean propiedad de cualquiera de los integrantes, y las condiciones previstas para la carta de compromiso de vehículos, y los vehículos que otorgan puntaje por características especiales —como híbridos, blindados o con internet satelital— admiten su acreditación por cualquiera de los miembros, según corresponda y con sujeción a los requisitos documentales y técnicos establecidos.



Adicionalmente, con el propósito de brindar mayor claridad sobre la acreditación de la capacidad transportadora en las estructuras plurales, la Corporación indicará que la capacidad transportadora mínima podrá acreditarse mediante la sumatoria de las capacidades transportadoras autorizadas a los integrantes habilitados para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor especial de pasajeros. Modificación que se verá reflejada en el Pliego de Condiciones Definitivo.

Por lo anterior, **se acoge parcialmente la observación**, en cuanto a la solicitud de precisar la integración de capacidades en las estructuras plurales, particularmente respecto de la capacidad transportadora mínima. Se aclara que el Pliego de Condiciones ya contempla mecanismos para la integración de experiencia, capacidad financiera y organizacional, habilitaciones, flota y demás condiciones susceptibles de acreditación por los integrantes, sin perjuicio del cumplimiento integral de los requisitos del proceso y de la responsabilidad que asume el proponente plural frente a la Entidad.

OBSERVACIÓN No. 8 ANÁLISIS DE MERCADO Y PRUEBA DE PLURALIDAD

VIII. ANÁLISIS DE MERCADO Y PRUEBA DE PLURALIDAD

Solicitamos que la CAR incorpore al expediente, o haga accesible a los interesados, la metodología utilizada para determinar la pluralidad de potenciales oferentes. En particular, solicitamos conocer si la entidad realizó consultas, solicitudes de información, mesas de trabajo, estudios de precios o fuentes sectoriales y cuáles fueron sus resultados.

La pregunta central que solicitamos responder es la siguiente: ¿cuántos operadores independientes, identificables y habilitados pueden cumplir simultáneamente con todas las condiciones de experiencia, capacidad financiera, habilitación sectorial, número y tipología de vehículos y requisitos de propiedad establecidos en el proyecto?

No solicitamos información comercial reservada de terceros. Solicitamos la información agregada y metodológica necesaria para verificar que las condiciones de participación corresponden a una realidad objetiva del mercado y no generan una concentración innecesaria de la posibilidad de participar.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, precisa que se ha estructurado el proceso de selección con irrestricto apego a las disposiciones legales, es por ello que de conformidad con el Decreto 1082 de 2015 en sus artículos 2.2.1.1.6.1 y 2.2.1.1.6.2 en la etapa de planeación se desarrolló “el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación”, documento que hace parte del proceso de selección, que junto con los estudios previos condensan los análisis que se extienden a aspectos generales, estudio de oferta y demanda, así como requisitos habilitantes.

De la documentación obrante en el SECOP se devela que la composición y magnitud de la flota no son una decisión discrecional, sino el resultado de la consolidación de la demanda real de transporte de la Corporación, documentada en el Estudio Previo. Entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2026 se atendieron 28.273 comisiones (11.110 de ellas en las Direcciones Regionales), con una flota propia de solo treinta y nueve (39) vehículos, en una jurisdicción que comprende el área rural de Bogotá y 104 municipios. Las cantidades se soportan en la matriz “Justificación de cantidades – Componente 1 – Servicios recurrentes” del documento de Anexos del Presupuesto Oficial, que consolida los requerimientos de las dependencias, entre ellos los memorandos 20263085242 (Dirección Técnica Científica de Modelación Ambiental), 20263085251 (Subdirección General de Cultura y Gobernanza Ambiental), 20263086414 (Subdirección General de Autoridad Ambiental) y 20263085292 (Dirección Técnica FIAB).

En cuanto a la oferta del mercado, el análisis del sector publicado identificó, con base en la información oficial, lo siguiente:



- a) Existen 6.576 empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte en 2024: 4.221 de carga, 2.194 de pasajeros y 161 con habilitación en ambas modalidades.
- b) El tablero de Análisis de la Oferta de Colombia Compra Eficiente registra, para transporte terrestre de pasajeros y de carga por carretera, aproximadamente 26.430 contratos adjudicados a 7.499 proveedores, por cerca de \$6,45 billones.
- c) Se construyó una muestra de setenta (70) empresas, a partir de procesos similares en SECOP II y de las empresas del Acuerdo Marco de Precios de Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II de Colombia Compra Eficiente, de las cuales sesenta y cinco (65) contaban con RUP renovado y fueron la base del análisis financiero; el 84% de ellas tienen la calidad de Mipyme.
- d) Mediante el evento de cotización CAR-SIP-011-2026 se recibieron cinco (5) cotizaciones de operadores del mercado, lo que evidencia que existen operadores en capacidad de estructurar una oferta para la operación requerida.

Finalmente, ninguna disposición del Estatuto General de Contratación obliga a la entidad a certificar, antes del cierre, el número exacto de oferentes que cumplirán simultáneamente todos los requisitos, circunstancia que depende de decisiones empresariales de cada interesado, entre ellas la de asociarse. El deber legal consiste en analizar el sector desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de riesgo (artículo 2.2.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015), deber que se cumplió con el documento publicado. Por lo anterior, se aclara la observación.

OBSERVACIÓN No. 9 REVISIÓN DE PROPORCIONALIDAD POR CADA TIPO DE VEHÍCULO

IX. REVISIÓN DE PROPORCIONALIDAD POR CADA TIPO DE VEHÍCULO

Solicitamos que la CAR realice una matriz de justificación por cada tipología de vehículo, indicando: necesidad operacional; cantidad; especificación técnica; riesgo que mitiga; fundamento normativo, si existe; fundamento técnico; fundamento de mercado; modalidad de disponibilidad admitida; y razón para exigir propiedad, si se mantiene dicha exigencia.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada, precisa que la estructuración del presente proceso de selección se ha desarrollado en la etapa de planeación con sujeción a las disposiciones legales aplicables, particularmente a los artículos 2.2.1.1.6.1 y 2.2.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, que establecen el deber de analizar el sector relativo al objeto de la contratación desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de riesgos, así como las condiciones del mercado y los requisitos habilitantes.

En cumplimiento de dicho deber, la Entidad elaboró el Análisis del Sector y los Estudios Previos, documentos que hacen parte integral del expediente y se encuentran publicados en SECOP II para consulta de los interesados. Estos documentos contienen los análisis que sustentan la estructuración del proceso, incluyendo la determinación de las necesidades institucionales, la caracterización de la oferta y la demanda, la revisión de información sectorial y la definición de los requisitos de participación.

En relación con la metodología y las fuentes utilizadas para el análisis del mercado, la CAR señala que se tuvieron en cuenta los siguientes elementos:

1. Identificación de la necesidad y determinación de las cantidades: la composición y magnitud de la flota requerida se fundamentan en la demanda real de transporte de la Corporación. Entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2026 se atendieron 28.273 comisiones, de las cuales 11.110 correspondieron a las Direcciones Regionales, con una flota propia de treinta y nueve (39) vehículos, para atender las necesidades de desplazamiento en una jurisdicción que comprende el área rural de Bogotá y 104 municipios. Las cantidades se encuentran sustentadas en la matriz “Justificación de cantidades – Componente 1 – Servicios recurrentes”, incluida en el documento de Anexos del Presupuesto Oficial, que consolida los requerimientos de las dependencias, entre ellos los contenidos en los memorandos 20263085242, 20263085251, 20263086414 y 20263085292.
2. Consulta de fuentes sectoriales oficiales: el análisis identificó que, para 2024, existían 6.576 empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte, distribuidas en 4.221 empresas habilitadas para carga, 2.194 para pasajeros y 161 para ambas modalidades. Asimismo, se consultó el tablero de Análisis de la Oferta de Colombia Compra Eficiente, que registra aproximadamente 26.430 contratos adjudicados a 7.499 proveedores en actividades de transporte terrestre de pasajeros y de carga por carretera, por un valor cercano a \$6,45 billones.
3. Construcción de una muestra de empresas del sector: se conformó una muestra de setenta (70) empresas, identificadas a partir de procesos similares publicados en SECOP II y de empresas vinculadas al Acuerdo Marco de Precios de Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II de Colombia Compra Eficiente. De estas, sesenta y cinco (65) contaban con el Registro Único de Proponentes (RUP) renovado y fueron consideradas para el análisis financiero; el 84 % correspondía a micro, pequeñas y medianas empresas (Mipymes).
4. Consulta de condiciones económicas del mercado: a través del evento de cotización CAR-SIP-011-2026 se recibieron cinco (5) cotizaciones de operadores del sector. Esta información se consideró como insumo para la estructuración económica del proceso, junto con las demás fuentes y análisis incorporados en los documentos de planeación.

Respecto de la pregunta sobre el número exacto de operadores independientes que podrían cumplir simultáneamente la totalidad de los requisitos de experiencia, capacidad financiera, habilitación sectorial, cantidad y tipología de vehículos y condiciones de disponibilidad o propiedad, la CAR precisa que no cuenta con una cifra verificada que permita establecer ese número con certeza. La información sectorial consultada permite caracterizar la oferta y analizar las condiciones generales de participación, pero no demuestra, por sí sola, cuántos operadores reúnen simultáneamente todas las condiciones específicas del proceso al momento de presentar sus ofertas.

La posibilidad efectiva de participar depende, además, de las capacidades particulares de cada interesado, de la disponibilidad de los vehículos requeridos y de las decisiones empresariales que adopte, incluida la conformación de consorcios o uniones temporales cuando resulte procedente. Por ello, no sería técnicamente adecuado presentar como resultado del análisis una cifra exacta de potenciales oferentes que no haya sido verificada.

En todo caso, la CAR precisa que el análisis del sector no se limita a establecer un número de posibles participantes, sino que busca contar con elementos objetivos para estructurar el proceso de selección, justificar las condiciones requeridas y examinar su correspondencia con la oferta disponible. En ese sentido, los documentos publicados contienen los soportes utilizados por la Entidad para definir los requisitos habilitantes y técnicos, sin perjuicio de que la pluralidad efectiva de proponentes solo pueda determinarse a partir de las ofertas presentadas y de la verificación de los requisitos establecidos en el pliego.

Por lo anterior, se aclara la observación en el sentido de que la metodología y las fuentes consideradas para el análisis de mercado se encuentran documentadas en el Análisis del Sector, los Estudios Previos y los demás documentos de planeación publicados en SECOP II. No obstante, no es posible certificar anticipadamente un número exacto de operadores que cumplan de manera simultánea la totalidad de las condiciones del proceso, dado que no se dispone de información verificada que permita establecerlo.

OBSERVACIÓN No. 10 SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DEL PROYECTO DE PLIEGO

X. SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DEL PROYECTO DE PLIEGO

Con fundamento en lo anterior, solicitamos respetuosamente que la CAR revise y, de ser procedente, modifique el proyecto de pliego para que los requisitos de flota se orienten a la capacidad efectiva de ejecución y no a una determinada estructura patrimonial del oferente, salvo que la propiedad directa esté expresamente justificada por una norma, un riesgo contractual concreto o una necesidad técnica indispensable.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la solicitud de modificación del Pliego de Condiciones, **no acepta la observación**, toda vez que las condiciones establecidas para acreditar la flota y la capacidad transportadora responden a las necesidades operacionales de la Entidad, a las características del servicio requerido y a las disposiciones que regulan la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor.

Debe tenerse en cuenta, que para el servicio público de transporte terrestre automotor especial de pasajeros, la acreditación de la capacidad transportadora y las condiciones relacionadas con la propiedad mínima de vehículos obedecen a las disposiciones sectoriales aplicables a las empresas habilitadas para prestar dicho servicio. En particular, el Decreto 1079 de 2015 establece condiciones específicas para la habilitación y operación de las empresas de transporte, las cuales deben observarse en la estructuración del proceso de selección. Por consiguiente, estas exigencias no corresponden a una decisión arbitraria de la Entidad ni a la imposición de una determinada estructura patrimonial como condición general para participar, sino al cumplimiento del marco normativo aplicable.

Adicionalmente, la definición de la flota requerida se encuentra sustentada en la demanda institucional documentada en los Estudios Previos y en la matriz “Justificación de cantidades – Componente 1 – Servicios recurrentes”, incluida en los Anexos del Presupuesto Oficial. Entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2026, la Corporación atendió 28.273 comisiones, de las cuales 11.110 correspondieron a las Direcciones Regionales, en una jurisdicción que comprende el área rural de Bogotá y 104 municipios. Estas circunstancias exigen contar con una operación de transporte que responda de manera efectiva a las necesidades de movilidad y al desarrollo de las funciones misionales de la CAR.

En consecuencia, los requisitos establecidos buscan verificar que el futuro contratista disponga de la capacidad operativa y de los vehículos necesarios para garantizar la prestación continua y adecuada del servicio, sin desconocer las modalidades de disponibilidad permitidas ni las condiciones de habilitación previstas en la normativa sectorial.

Por lo anterior, se mantiene lo establecido en el Pliego de Condiciones, dado que los requisitos de flota se encuentran asociados a las necesidades del servicio, a las condiciones técnicas de ejecución y al marco normativo aplicable. No se considera procedente modificar las disposiciones cuestionadas, teniendo en cuenta que el pliego no impone una exigencia general de propiedad directa sobre la totalidad de los vehículos y que las condiciones particulares de acreditación responden a la naturaleza de cada tipología y requisito.

PETICIONES CONCRETAS DEL OBSERVANTE

XI. PETICIONES CONCRETAS

1. Publicar o complementar el análisis del sector y estudio de mercado que sustenta la composición y magnitud de la flota.
2. Informar cuántos potenciales oferentes identificó la CAR que cumplen simultáneamente con la totalidad de los requisitos.
3. Justificar individualmente la exigencia de propiedad para camiones, tractocamiones, camiones autocargables y camionetas blindadas.
4. Permitir, cuando resulte jurídicamente procedente, la acreditación mediante propiedad, leasing, arrendamiento, vinculación u otros mecanismos de disponibilidad efectiva.
5. Precisar qué requisitos de propiedad obedecen a una exigencia normativa sectorial y cuáles corresponden a una decisión de estructuración de la entidad.
6. Permitir la integración de flota mediante consorcios o uniones temporales cuando sea jurídicamente viable y se garantice la totalidad de la operación.
7. Publicar el análisis de mercado relacionado con la disponibilidad real de vehículos híbridos y eléctricos en las cantidades y modelos requeridos.
8. Diferenciar claramente requisitos habilitantes de condiciones susceptibles de obtener puntaje.
9. Publicar una matriz que relacione cada requisito de flota con la necesidad, riesgo y soporte técnico que lo justifica.
10. Dar respuesta individual, clara, motivada y verificable a cada una de las observaciones anteriores y señalar el documento del proceso que soporta cada respuesta.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en atención a las peticiones formuladas por MIL SERVICIOS S.A.S., se permite dar respuesta individual a cada una de ellas, con fundamento en los documentos de planeación publicados en SECOP II, las condiciones previstas en el Pliego de Condiciones y el marco normativo aplicable al proceso de selección.

1. No se acepta la solicitud de elaborar un documento adicional, teniendo en cuenta que la justificación de la composición y magnitud de la flota se encuentra desarrollada en los documentos de planeación del proceso, particularmente en los Estudios Previos y en la matriz “Justificación de cantidades – Componente 1 – Servicios recurrentes”, incorporada en los Anexos del Presupuesto Oficial.

La determinación de las cantidades se fundamenta en las necesidades de transporte de las dependencias de la Corporación. Entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2026 se atendieron 28.273 comisiones, de las cuales 11.110 correspondieron a las Direcciones Regionales, en una jurisdicción que comprende el área rural de Bogotá y 104 municipios, mientras que la Entidad cuenta con una flota propia de treinta y nueve (39) vehículos.

Por su parte, el Análisis del Sector contiene la revisión de la oferta y la demanda y los elementos considerados para estructurar las condiciones del proceso. En consecuencia, los soportes correspondientes se encuentran disponibles para consulta en SECOP II, sin que se considere necesario reproducirlos en un documento adicional.

Documento de soporte: Estudios Previos, Análisis del Sector y Anexos del Presupuesto Oficial, matriz “Justificación de cantidades – Componente 1 – Servicios recurrentes”.

2. La CAR precisa que no cuenta con una cifra verificada que permita establecer el número exacto de operadores que cumplen simultáneamente la totalidad de los requisitos del proceso. La información sectorial permite caracterizar la oferta disponible, pero no acredita por sí sola que un número determinado de empresas reúna, al mismo tiempo, las condiciones de experiencia, capacidad financiera, habilitación sectorial, flota, tipología de vehículos y demás requisitos establecidos.

El Análisis del Sector identificó 6.576 empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte en 2024: 4.221 para carga, 2.194 para pasajeros y 161 para ambas modalidades. Asimismo, el tablero de Análisis de la Oferta de Colombia Compra Eficiente registra aproximadamente 26.430 contratos adjudicados a 7.499 proveedores, por cerca de \$6,45 billones. También se examinó una muestra de setenta (70) empresas, de las cuales sesenta y cinco (65) contaban con RUP renovado, y se recibieron cinco (5) cotizaciones mediante el evento CAR-SIP-011-2026.

Estos elementos constituyen insumos para el análisis de mercado, pero no permiten afirmar que todas las empresas identificadas cumplen simultáneamente los requisitos específicos del proceso. Por consiguiente, la Entidad no presentará una cifra que no haya sido verificada.

Documento de soporte: Análisis del Sector y Estudios Previos publicados en SECOP II.

3. La CAR aclara que el Pliego de Condiciones no establece una exigencia general de propiedad directa sobre la totalidad de los vehículos requeridos para la ejecución contractual. Las condiciones aplicables deben diferenciarse según la tipología, la modalidad de transporte y la naturaleza del requisito.

Para los vehículos de carga, el numeral 3.3.3, numeral 4, notas 2 y 3, contempla alternativas de disponibilidad, entre ellas la propiedad del proponente o de alguno de los integrantes de la estructura plural, el arrendamiento en las condiciones allí previstas y la disponibilidad de vehículos de terceros mediante la correspondiente autorización o certificación de su propietario, con los soportes exigidos.

En cuanto a la capacidad transportadora para el servicio especial de pasajeros, su acreditación y las condiciones de propiedad mínima aplicables al operador responden a las disposiciones sectoriales que regulan esta modalidad de transporte. Esta condición no equivale a exigir que todos los vehículos destinados a la ejecución del contrato sean propios.

Respecto de las camionetas blindadas, su ofrecimiento corresponde a un factor de evaluación de calidad y seguridad, no a un requisito habilitante general. El pliego admite vehículos de terceros bajo las condiciones documentales y contractuales previstas para acreditar su disponibilidad durante la ejecución. La diferenciación de puntaje asociada a la propiedad se limita al factor de evaluación correspondiente.

Por tanto, no resulta acertado afirmar que la propiedad directa constituye una condición general de participación para todas las tipologías mencionadas.

Documento de soporte: Proyecto de Pliego de Condiciones, numeral 3.3.3, numeral 4 y sus notas; numeral 4.1, factor de evaluación correspondiente a vehículos blindados; Anexo de Especificaciones Técnicas.

4. La CAR no acepta la solicitud de modificación general, dado que el Pliego de Condiciones ya contempla modalidades alternativas de disponibilidad para determinadas tipologías de vehículos, de acuerdo con las condiciones técnicas y sectoriales aplicables.

En particular, para los vehículos de carga se permite acreditar su disponibilidad mediante propiedad, arrendamiento en los términos establecidos o autorización del propietario, según corresponda. En cuanto al servicio especial de pasajeros, deben observarse las reglas de habilitación, capacidad transportadora y vinculación previstas en la normativa sectorial, sin que sea posible equiparar automáticamente todas las modalidades contractuales mencionadas por el observante.

En consecuencia, la disponibilidad de los vehículos se acredita de acuerdo con las alternativas expresamente admitidas para cada caso y con los documentos que permitan verificar su identificación, aseguramiento, operación y disponibilidad durante el contrato. No procede incorporar de manera indiscriminada cualquier modalidad vinculación sin verificar su compatibilidad con el régimen aplicable.

Documento de soporte: Proyecto de Pliego de Condiciones, numeral 3.3.3, numeral 4, notas 1, 2 y 3; Anexo de Especificaciones Técnicas.

5. La CAR aclara que deben distinguirse dos situaciones:

Condiciones derivadas de la normativa sectorial: corresponden a los requisitos de habilitación y capacidad transportadora del operador del servicio público de transporte terrestre automotor especial de pasajeros, incluidas las condiciones de propiedad mínima que resulten aplicables conforme al Decreto 1079 de 2015. Estas exigencias deben cumplirse en los términos previstos por la regulación correspondiente.

Condiciones definidas para acreditar la disponibilidad contractual o asignar puntaje: corresponden a las reglas del pliego sobre los soportes de disponibilidad de los vehículos y a las condiciones de evaluación que distinguen entre vehículos propios y de terceros, cuando así se establece expresamente. Estas reglas se aplican en los términos previstos para cada tipología y factor, y no constituyen una exigencia general de propiedad de toda la flota.

Por consiguiente, la CAR no equipara las condiciones sectoriales de habilitación con los criterios de evaluación ni con los mecanismos contractuales para demostrar la disponibilidad de los vehículos.

Documento de soporte: Decreto 1079 de 2015; Proyecto de Pliego de Condiciones, numeral 3.3.3, numeral 4 y sus notas, y numeral 4.1; Anexo de Especificaciones Técnicas.

6. La CAR precisa que el Pliego de Condiciones, permite la integración de capacidades en consorcios y uniones temporales, conforme al artículo 7 de la Ley 80 de 1993 y a las reglas específicas del proceso.

En materia de experiencia, el numeral 3.3.1, Nota 4, permite sumar los SMMLV de los contratos registrados en el RUP de los integrantes que aporten la experiencia. Para la capacidad financiera y organizacional, los numerales 3.2.1 y 3.2.2 establecen las reglas de cálculo correspondientes a los integrantes de la estructura plural. En cuanto a la habilitación, el numeral 3.3.3, numeral 3, Nota 1, permite que los integrantes aporten las habilitaciones complementarias requeridas, de modo que la estructura plural acredite conjuntamente las modalidades exigidas.

En relación con la flota, el pliego de condiciones admite que determinados vehículos y documentos sean aportados por cualquiera de los integrantes, según la regla aplicable. Adicionalmente, para dar mayor claridad, la Corporación precisará en el pliego de condiciones definitivo que la capacidad transportadora mínima podrá acreditarse mediante la sumatoria de las capacidades transportadoras autorizadas a los integrantes habilitados para prestar el servicio especial de pasajeros.

Documento de soporte: Proyecto de Pliego de Condiciones, numerales 3.2.1, 3.2.2, 3.3.1, Nota 4, y 3.3.3, numerales 3 y 4, con sus notas; artículo 7 de la Ley 80 de 1993.

7. La CAR no acepta la solicitud de elaborar un análisis adicional específico, por cuanto la información relacionada con estas tecnologías se encuentra considerada en el Análisis del Sector y en los documentos de planeación publicados en SECOP II.

La revisión de información del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para el período 2020–2024 identificó un crecimiento de los vehículos híbridos, concentrado principalmente en el servicio particular, mientras que su incorporación en los servicios públicos y oficiales continúa siendo baja. Este comportamiento fue tenido en cuenta al estructurar el incentivo ambiental, sin convertir la disponibilidad de vehículos híbridos o eléctricos en una condición habilitante general.

El literal B del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones contempla un factor de evaluación por el ofrecimiento de vehículos híbridos, con un máximo de trece (13) vehículos, equivalente aproximadamente al 7,4 % de la flota recurrente de 176 vehículos. Por tanto, se trata de un criterio de calidad destinado a incentivar tecnologías de menores emisiones, no de una exigencia de que la totalidad de la flota tenga estas características.

Adicionalmente, la CAR determinó ampliar el factor de ponderación para incluir vehículos híbridos diésel-eléctricos en las mismas condiciones de evaluación previstas para los híbridos gasolina-eléctricos. Modificación que se verá reflejada en el Pliego de Condiciones Definitivo.

La Entidad precisa que el análisis sectorial no constituye un censo certificado de disponibilidad inmediata de cada modelo ni permite determinar con exactitud cuántos operadores pueden suministrar simultáneamente todas las tipologías. Su finalidad es sustentar la estructuración del proceso a partir de la información disponible y de las condiciones identificadas en el mercado.

Documento de soporte: Análisis del Sector; Estudios Previos, acápite “Vehículos ambientalmente amigables”; Pliego de Condiciones, numeral 4.1, literal B; Anexo de Especificaciones Técnicas.

8. La CAR precisa que el Pliego de Condiciones distingue entre las condiciones mínimas que debe acreditar el proponente para participar y los factores de evaluación que permiten asignar puntaje adicional a las ofertas.

Los requisitos habilitantes comprenden las condiciones jurídicas, financieras, organizacionales, de experiencia, habilitación sectorial y capacidad operativa exigidas en los numerales correspondientes del pliego. Su incumplimiento se evalúa conforme a las reglas de habilitación establecidas.

Por su parte, las características de determinados vehículos ofrecidos como mejoras de calidad, ambientales o de seguridad se evalúan conforme al numeral 4.1 y a los factores allí previstos. En este grupo se encuentran, según el factor aplicable, los vehículos híbridos, blindados y las soluciones de internet satelital. Su ofrecimiento no constituye una obligación general para todos los proponentes ni su ausencia determina, por sí sola, la falta de habilitación.

En consecuencia, la CAR considera que la diferenciación está prevista en la estructura del pliego y no requiere una modificación adicional, sin perjuicio de las precisiones puntuales que se incorporen en el documento definitivo.

Documento de soporte: Proyecto de Pliego de Condiciones, numerales 3.2, 3.3 y 4.1; Anexo de Especificaciones Técnicas.

9. La CAR no acepta la solicitud de elaborar una matriz adicional, dado que los elementos de justificación se encuentran distribuidos en los documentos de planeación del proceso, de acuerdo con la finalidad de cada uno.

La necesidad operacional y las cantidades se encuentran sustentadas en los Estudios Previos y en la matriz “Justificación de cantidades – Componente 1 – Servicios recurrentes”. Las características de los vehículos y las condiciones mínimas de operación se encuentran en el Anexo de Especificaciones Técnicas. El análisis de las condiciones de oferta y demanda, junto con los elementos considerados para estructurar los requisitos habilitantes, se desarrolla en el Análisis del Sector. Finalmente, las condiciones de acreditación y los factores de evaluación se encuentran en el Proyecto de Pliego de Condiciones.

La información debe examinarse de manera integral, pues la justificación de cada tipología puede involucrar tanto la necesidad operacional como los requerimientos técnicos, sectoriales y contractuales. La elaboración de una nueva matriz que reproduzca estos contenidos no se considera necesaria para sustentar las condiciones del proceso.

Documento de soporte: Estudios Previos; Análisis del Sector; Anexos del Presupuesto Oficial, matriz “Justificación de cantidades – Componente 1 – Servicios recurrentes”; Anexo de Especificaciones Técnicas; Proyecto de Pliego de Condiciones.



10. La CAR atiende esta solicitud mediante las respuestas individualizadas contenidas en los numerales anteriores, en las que se identifica la decisión frente a cada petición, los fundamentos que la sustentan y los documentos del proceso en los que puede verificarse la información correspondiente.

Los documentos de planeación y el Pliego de Condiciones se encuentran publicados en SECOP II para consulta de los interesados. La Entidad considera que la respuesta individual a las solicitudes no implica la obligación de elaborar documentos adicionales cuando la información requerida ya está contenida en el expediente contractual, ni de certificar cifras que no han sido verificadas.

Documento de soporte: Expediente del proceso publicado en SECOP II, incluidos los Estudios Previos, el Análisis del Sector, los Anexos del Presupuesto Oficial, el Anexo de Especificaciones Técnicas y el Pliego de Condiciones.

La CAR reconoce la importancia de garantizar la participación en condiciones de igualdad y de estructurar requisitos proporcionales a las necesidades de la contratación. Sin embargo, considera que las condiciones establecidas para la flota se encuentran sustentadas en la demanda institucional, en los análisis de planeación y en la normativa sectorial aplicable. Asimismo, el pliego contempla mecanismos de disponibilidad alternativa para determinadas tipologías, permite la integración de capacidades mediante estructuras plurales y diferencia los requisitos habilitantes de los factores de evaluación.

En consecuencia, se niegan las solicitudes de elaborar documentos o matrices adicionales y de modifica de manera general los requisitos de flota, en los términos expuestos en cada respuesta. Se mantienen las condiciones del proceso, sin perjuicio de la precisión que se incorporará en el Pliego de Condiciones Definitivo respecto de la sumatoria de las capacidades transportadoras autorizadas de los integrantes de proponentes plurales habilitados para prestar el servicio especial de pasajeros, así como de la ampliación del factor de evaluación ambiental para incluir vehículos híbridos diésel-eléctricos.

Señores
DEPARTAMENTO COMERCIAL
TRANSPORTE ESPECIAL RUTA 07 SAS
servicioalcliente@ruta07.com
E. S. D.

Referencia de mensaje: CO1.MSG.10029779
Fecha y hora: 1/10/2026 8:53:54 AM

Respetados Señores:

En atención a su solicitud formulada el día **primero (01) de octubre de 2026 a las 08:53 am**, es de señalar que:

OBSERVACION No. 1 - EXPERIENCIA DEL PROPONENTE



I Página 32 Numeral 3.3.1. EXPERIENCIA DEL PROPONENTE.

La entidad requiere:

2. Se debe acreditar con su propuesta el número de contratos y el porcentaje a certificar respecto del presupuesto oficial conforme a lo dispuesto en la siguiente tabla:

No. DE CONTRATOS POR ACREDITAR	PORCENTAJE A CERTIFICAR RESPECTO AL PRESUPUESTO OFICIAL
1 a 2	75% del valor del presupuesto oficial expresado en SMMLV.
3 a 4	100% del valor del presupuesto oficial expresado en SMMLV
5 a 6	150% del valor del presupuesto oficial expresado en SMMLV.

(Tabla 1)

El valor del presupuesto oficial expresado en SMMLV corresponde a 21.142 SMMLV.

Solicitamos a la entidad de manera respetuosa nos aclare, si en el evento en que la figura asociativa cuenta con más de seis (6) integrantes, ¿cómo se debe acreditar la Experiencia?, es válido que todos los integrantes acrediten este requisito? o ¿se cumple de forma irrestricta con el requisito, aunque algunos de los integrantes no acrediten experiencia? Esta última inquietud corresponde con el planteamiento establecido en la **Nota 4 (página 34)** en la que se expresa:

NOTA 4. Cuando el proponente se presente a través de figura asociativa, esto es: Consorcio o Unión temporal, para efectos de la verificación de la Experiencia se procederá a sumar los SMMLV de los contratos registrados en el RUP de los integrantes que aporten la experiencia, cuyo valor deberá ser igual o superior a los salarios exigidos.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada, aclara que, cuando el proponente participe mediante una figura asociativa, esto es, consorcio o unión temporal, **no es necesario que todos sus integrantes acrediten individualmente la experiencia requerida**, toda vez que esta podrá ser aportada por uno o varios de ellos, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el Pliego de Condiciones.

Lo anterior, de conformidad con la Nota 4 del numeral 3.3.1 del Pliego de Condiciones, según la cual: “Cuando el proponente se presente a través de figura asociativa, esto es: Consorcio o Unión temporal, para efectos de la verificación de la Experiencia se procederá a sumar los SMMLV de los contratos registrados en el RUP de **los integrantes que aporten la experiencia**, cuyo valor deberá ser igual o superior a los salarios exigidos”.

En consecuencia, si la estructura plural está conformada por más de seis (6) integrantes, la experiencia podrá ser acreditada por uno, varios o todos los integrantes, sin que exista la obligación de que cada uno la demuestre individualmente. Para la verificación, se sumarán los SMMLV correspondientes a los contratos registrados en el RUP de los integrantes que aporten la experiencia, hasta acreditar el valor mínimo exigido por la Entidad.

En todo caso, los contratos aportados deberán cumplir las condiciones y reglas previstas en el numeral 3.3.1 del Pliego de Condiciones, incluida la cantidad máxima de contratos permitida para acreditar la experiencia requerida, cuando corresponda. Por tanto, la conformación de la estructura plural con más de seis (6) integrantes no modifica las reglas de acreditación ni implica que deban presentarse contratos de todos sus miembros.

Por lo anterior, se aclara la observación en el sentido de que la experiencia puede ser acreditada por uno o varios integrantes de la estructura plural, sin que sea exigible que todos la acrediten individualmente, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el Pliego de Condiciones.

OBSERVACION No. 2

PERSONAL MÍNIMO: NOTAS 1, 2 Y 4

II Página 35

3.3.2. PERSONAL MÍNIMO (FORMACIÓN ACADÉMICA, DEDICACIÓN Y EXPERIENCIA):



El contratista, para la ejecución del contrato deberá acreditar, el siguiente personal con las condiciones profesionales y técnicas:

...

NOTA 1. El proponente, en todo caso, deberá adjuntar junto con su propuesta una carta de compromiso Anexo - Carta De Compromiso Del Personal Mínimo Requerido suscrita por el representante legal del oferente, en donde se manifieste expresamente que en caso de salir adjudicatario pondrá a disposición y para la ejecución del contrato la totalidad del personal mínimo requerido, en las cantidades, calidades de formación académica, dedicación y experiencia (EXPERIENCIA GENERAL Y ESPECIFICA) requeridas por la Corporación y ofrecidas en su propuesta.

NOTA 2. Teniendo en cuenta que el personal indicado anteriormente no será objeto de evaluación dentro del proceso de selección dado que serán requeridos al momento de la ejecución del contrato, una vez se dé inicio a la ejecución del contrato, el contratista en un plazo máximo de tres (3) días hábiles deberá presentar las hojas de vida del personal requerido teniendo en cuenta lo siguiente:

No obstante, en la Nota 4, se advierte:

NOTA 4. Al momento de inicio del proyecto la Corporación verificará que el personal presentado sea el mismo que se presentó en la propuesta, en caso contrario el contratista deberá allegar la justificación de la no participación de los profesionales presentados; esta información será verificada por la Corporación al acta de inicio del contrato. Es importante indicar que quien resulte adjudicatario/contratista del presente proceso de selección, tendrá a cargo la obligación de efectuar la vinculación de la totalidad del personal con la antelación necesaria, a efectos que el objeto contractual no sufra atraso alguno por tal motivo. Lo anterior atendiendo las necesidades de la Entidad en relación con el objeto a contratar.

Como se evidencia en la información hay inconsistencia y falta de claridad respecto del personal requerido

Respetuosamente solicitamos a la entidad aclarar el alcance de las disposiciones contenidas en las Notas 1, 2 y 4 del requisito relacionado con el personal requerido, toda vez que, consideradas de manera integral, presentan una aparente inconsistencia respecto del momento en que debe individualizarse dicho personal y de los efectos que la información presentada en la propuesta tendrá durante la ejecución contractual.

En efecto, mientras la Nota 2 establece expresamente que el personal indicado “no será objeto de evaluación dentro del proceso de selección” y señala que las hojas de vida del personal requerido deberán ser presentadas con posterioridad a la adjudicación, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, la Nota 4 dispone que, al inicio del proyecto, la Corporación verificará que el personal presentado sea “el mismo que se presentó en la propuesta”.

Lo anterior genera una inquietud razonable, pues no resulta claro si el proponente debe individualizar desde la presentación de la oferta a la totalidad de las personas que estarán vinculadas a la ejecución contractual o si, por el contrario, únicamente debe acreditar mediante la carta de compromiso su disponibilidad, quedando la presentación y acreditación de las hojas de vida para la etapa posterior a la adjudicación.

En este sentido, solicitamos a la entidad aclarar y armonizar las disposiciones contenidas en las Notas 1, 2 y 4, de manera que exista absoluta claridad para los interesados respecto de las obligaciones que deben cumplirse en la etapa precontractual y aquellas que corresponden propiamente a la etapa de ejecución.

Igualmente, y en el evento en que la entidad priorice lo estipulado en la Nota 4, solicitamos precisar el alcance de la exigencia según la cual, al momento de iniciar el proyecto, el personal vinculado deberá corresponder al mismo personal presentado en la propuesta, contemplándose únicamente la posibilidad de sustitución previa justificación de la participación de los profesionales inicialmente presentados.



Entendemos la importancia de que el futuro contratista garantice al inicio de la ejecución la disponibilidad del equipo humano requerido y el cumplimiento de los perfiles, formación y experiencia establecidos para cada cargo. No obstante, considerando que el proyecto contempla aproximadamente 184 personas, resulta relevante tener en cuenta que entre la presentación de la propuesta y el eventual inicio de la ejecución pueden presentarse circunstancias objetivas relacionadas con la disponibilidad efectiva del personal inicialmente presentado.

En efecto, los profesionales y personal operativo propuestos pueden encontrarse vinculados a otros proyectos o contratos al momento de presentar la oferta, razón por la cual su disponibilidad efectiva para una eventual ejecución contractual dependerá de circunstancias que pueden variar entre la presentación de la propuesta, la adjudicación y el inicio del contrato. Adicionalmente, pueden presentarse situaciones de retiro, terminación o modificación de vínculos laborales o contractuales, incompatibilidad de horarios, disponibilidad territorial u otras circunstancias ajenas a la voluntad del futuro contratista.

En este sentido, solicitamos a la Entidad aclarar cuál es la justificación técnica y operativa para exigir que el personal que finalmente ejecute el proyecto corresponda necesariamente a las mismas personas identificadas en la propuesta, en lugar de permitir que, ante circunstancias debidamente justificadas, puedan ser sustituidas por profesionales que acrediten iguales o superiores condiciones de formación, experiencia y demás requisitos establecidos para el respectivo perfil.

Lo anterior resulta especialmente relevante atendiendo el número aproximado de personas requeridas y la cobertura territorial del proyecto, circunstancias que pueden dificultar que la disponibilidad efectiva de cada una de las personas inicialmente presentadas permanezca invariable hasta el momento de inicio de la ejecución.

Asimismo, solicitamos indicar si la obligación prevista en la Nota 4 tiene como finalidad garantizar la identidad del personal presentado o, por el contrario, garantizar la idoneidad, experiencia, formación y disponibilidad del equipo humano requerido para la correcta ejecución del proyecto.

Por lo anterior, solicitamos que la Entidad precise si, siempre que se garantice la cantidad de personal requerida y el cumplimiento de los perfiles, experiencia, formación y demás condiciones exigidas, será posible efectuar sustituciones debidamente justificadas respecto del personal inicialmente presentado, sin que ello implique desconocer la capacidad del contratista para atender integralmente las obligaciones del proyecto.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada, acoge la solicitud de aclaración y armonización de las disposiciones contenidas en las Notas 1, 2 y 4 del requisito relacionado con el personal mínimo requerido, con el propósito de precisar las obligaciones exigibles en la etapa de presentación de la oferta, aquellas que deben cumplirse antes del inicio de la ejecución contractual y las condiciones aplicables a la sustitución del personal.

En primer lugar, se aclara que, con la presentación de la oferta, únicamente será obligatorio aportar la Carta de Compromiso del Personal Mínimo Requerido, suscrita por el representante legal, mediante la cual se garantice la disponibilidad del personal exigido, en las cantidades previstas y con el cumplimiento de las condiciones de formación, dedicación y experiencia establecidas en el Pliego de Condiciones. En consecuencia, no será necesario individualizar ni aportar con la oferta las hojas de vida y los documentos que acrediten los requisitos particulares de cada persona, dado que el personal mínimo requerido no será objeto de evaluación durante el proceso de selección.

En segundo lugar, conforme a la Nota 2 del numeral 3.3.2, el contratista deberá presentar las hojas de vida y los respectivos soportes de formación, experiencia y demás requisitos del personal requerido dentro de los tres (3) días hábiles posteriores a la firma del contrato, para la correspondiente verificación por parte de la Entidad. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la obligación de presentar, antes de la suscripción del acta de inicio, los documentos específicos exigidos para los conductores, de acuerdo con lo establecido en los Estudios Previos.

La finalidad de esta exigencia es garantizar que el contratista disponga oportunamente de un equipo humano suficiente e idóneo para la ejecución del contrato, que cumpla los perfiles, la formación, la experiencia, la dedicación y las demás condiciones establecidas por la Entidad, y no imponer una identidad invariable de las personas desde la presentación de la oferta.



En consecuencia, el contratista podrá vincular al personal una vez adjudicado el proceso y efectuar sustituciones cuando existan circunstancias que lo justifiquen, siempre que garantice la cantidad de personas requerida y que quienes las reemplacen acrediten los mismos requisitos exigidos para el perfil correspondiente o condiciones superiores. En todo caso, deberá presentar oportunamente los soportes para su verificación y asegurar que la sustitución no afecte la continuidad, oportunidad ni calidad de la prestación del servicio.

Por lo anterior, se acoge la observación y se realizarán los ajustes correspondientes en el pliego de condiciones definitivo, con el fin de armonizar las Notas 1, 2 y 4 del numeral 3.3.2, precisar el momento de presentación de los documentos del personal y establecer con claridad las condiciones para su vinculación y eventual sustitución durante la ejecución contractual.

OBSERVACION No. 3

ANEXO TÉCNICO: CAMIÓN AUTOCARGABLE

III. Anexo Técnico:

Respetuosamente solicitamos a la Entidad precisar el alcance de las características técnicas establecidas para el ítem “Camión Autocargable”, específicamente en lo relacionado con la exigencia de una capacidad mínima de carga de 6,5 toneladas y una capacidad mínima del brazo de doce (12) toneladas.

Entendemos que ambas condiciones corresponden a parámetros técnicos diferentes, asociados, respectivamente, a la capacidad de transporte del vehículo y a la capacidad de izaje del brazo hidráulico. No obstante, solicitamos a la Entidad precisar cómo deberá acreditarse la capacidad mínima de izaje de doce (12) toneladas, indicando si esta corresponde a una capacidad nominal máxima del equipo o si debe verificarse bajo una determinada configuración y/o radio de operación.

Lo anterior, teniendo en cuenta que la capacidad de izaje de un brazo hidráulico puede variar dependiendo de las condiciones de operación, tales como el radio de trabajo, extensión del brazo y configuración del equipo.

En consecuencia, solicitamos indicar el parámetro técnico, certificación o documento específico mediante el cual se verificará la capacidad mínima de izaje de doce (12) toneladas, con el propósito de garantizar que los requisitos puedan ser acreditados de manera objetiva y uniforme por los posibles oferentes.



RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada, aclara que, para el ítem “Camión Autocargable”, deben diferenciarse dos capacidades técnicas: la capacidad de carga del vehículo para el transporte, correspondiente a un mínimo de seis punto cinco (6,5) toneladas, y la capacidad de izaje del brazo hidráulico, correspondiente a una capacidad mínima de doce (12) toneladas a un radio de operación de nueve (9) metros.

En consecuencia, la capacidad del brazo hidráulico no deberá entenderse únicamente como su capacidad nominal máxima, sino que deberá verificarse en las condiciones específicas de operación establecidas por la Entidad, esto es, una capacidad mínima de doce (12) toneladas a un radio de nueve (9) metros.

Para acreditar el cumplimiento de este requisito, el proponente deberá aportar la tabla de capacidades del equipo, emitida por el fabricante, en la cual se pueda verificar de manera objetiva la capacidad de izaje del brazo hidráulico al radio de operación exigido. La información contenida en dicho documento deberá corresponder a las características técnicas y a la configuración del equipo ofertado, de forma que permita comprobar el cumplimiento de la capacidad mínima requerida.

Por lo anterior, se aclara la observación en el sentido de precisar que la capacidad de izaje del brazo hidráulico del camión autocargable deberá ser de mínimo doce (12) toneladas a un radio de nueve (9) metros, y que su acreditación se realizará mediante la tabla de capacidades expedida por el fabricante. Esta aclaración se verá reflejada en el Anexo de Especificaciones Técnicas que hace parte integral del proceso, con el fin de precisar las condiciones técnicas exigidas y la forma de verificar su cumplimiento.

OBSERVACION No. 4

FACTOR PONDERABLE DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL – VEHÍCULOS DE CARGA

IV. Factor Ponderable De Sostenibilidad Ambiental – Tractomula Cama Baja

Respetuosamente solicitamos a la entidad revisar el criterio de evaluación establecido para el componente de sostenibilidad ambiental, específicamente el factor mediante el cual se asignan diez (10) puntos al proponente que ofrezca una tractomula cama baja, con motor a gas, capacidad mínima de 25 toneladas, tres ejes, modelo 2024 o superior y demás características técnicas allí previstas.

Si bien se comprende y se comparte la finalidad de incorporar criterios de sostenibilidad ambiental en la evaluación, genera inquietud la manera particularmente específica en que ha sido estructurado este factor de ponderación, pues no se limita a valorar la utilización de tecnologías o alternativas vehiculares de menor impacto ambiental, sino que vincula el otorgamiento del puntaje a la concurrencia de un conjunto de características técnicas muy precisas respecto de un vehículo determinado.

Esta circunstancia resulta especialmente relevante si se tiene en cuenta que el proceso incorpora un componente relacionado con la prestación de servicios de carga, pero asigna a esta condición particular un puntaje de diez (10) puntos dentro de la evaluación técnica, equivalente aproximadamente al 13,1 % de los 76,5 puntos correspondientes a dicho componente.

En ese sentido, consideramos necesario que la entidad explique cuál es la relación directa, necesaria y proporcional entre cada una de las características exigidas y la finalidad ambiental que pretende alcanzar, particularmente frente a condiciones como el modelo mínimo 2024, el número de ejes, la capacidad mínima de 25 toneladas, la configuración de los cinturones de seguridad y los apoyacabezas, cuando el fundamento expuesto para el otorgamiento del puntaje se encuentra asociado primordialmente a las ventajas ambientales atribuidas al uso de gas natural.

Adicionalmente, la exigencia de que todas estas características concurren simultáneamente para acceder al puntaje máximo puede tener como efecto práctico reducir significativamente el universo de proponentes que se encuentran en capacidad de obtener la totalidad de la puntuación prevista, circunstancia que amerita una justificación técnica y objetiva por parte de la entidad.

En particular, solicitamos precisar si la entidad realizó un estudio de mercado que permita establecer la disponibilidad real y plural de vehículos que cumplan simultáneamente con todas las condiciones establecidas y, en caso afirmativo, cuáles fueron los resultados obtenidos.

Lo anterior resulta relevante para garantizar que el factor de ponderación constituya efectivamente un mecanismo para promover condiciones de sostenibilidad ambiental y no termine convirtiéndose, por la especificidad de sus condiciones, en un factor que genere una ventaja competitiva particular para quienes previamente cuentan con una configuración vehicular coincidente con la descrita por la entidad.

Por lo anterior, solicitamos a la entidad revisar la estructuración del factor y, de considerarlo procedente, flexibilizar las condiciones técnicas exigidas, de manera que el criterio ambiental pueda ser acreditado mediante diferentes alternativas tecnológicas que permitan alcanzar la finalidad de reducción de emisiones, garantizando simultáneamente condiciones efectivas de pluralidad, libre concurrencia y selección objetiva.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada, se permite aclarar que el factor de evaluación previsto en el literal A tiene como fundamento la promoción de la sostenibilidad ambiental en la ejecución de las actividades institucionales. En su calidad de máxima autoridad ambiental en la jurisdicción, la Corporación busca incentivar la incorporación de tecnologías vehiculares que contribuyan a reducir las emisiones contaminantes. En este sentido, los motores a gas natural generan, en términos generales, menores emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y material particulado frente a los motores diésel, así como menores emisiones de dióxido de carbono (CO₂), de acuerdo con las características de la tecnología y las condiciones de operación. La asignación de diez (10) puntos responde a la importancia que la Entidad otorga a este objetivo ambiental, en concordancia con la política institucional descrita en el Estudio Previo.

Ahora bien, respecto de la relación entre las características técnicas exigidas y la finalidad ambiental del factor, se precisa que las condiciones inicialmente establecidas buscaban asegurar la disponibilidad de un vehículo apto para atender necesidades específicas de transporte de carga de gran dimensión y peso. Tal como se señala en el Estudio Previo y en el Anexo de Especificaciones Técnicas, la Corporación requiere



ocasionalmente vehículos de mayor capacidad, tales como camiones de mínimo cuatro (4) toneladas, camiones autocargables y tractocamiones/ tractomula con cama baja, para transportar maquinaria, equipos de gran dimensión, materiales de construcción, elementos destinados a proyectos ambientales y grandes volúmenes de material vegetal o fauna silvestre, entre otros elementos que exceden la capacidad del parque automotor institucional. Para estos servicios se contempla un (1) vehículo por cada tipología, cuya remuneración se encuentra prevista dentro de la bolsa de servicios ocasionales.

Sin perjuicio de lo anterior, la Entidad considera pertinente ajustar el factor de evaluación para ampliar las alternativas mediante las cuales los proponentes pueden acceder al puntaje, sin perder de vista el propósito de sostenibilidad ambiental ni las necesidades operativas de la Corporación. En consecuencia, se modificará el literal A para permitir que los diez (10) puntos puedan obtenerse mediante el ofrecimiento de un camión con capacidad de cuatro (4) a ocho (8) toneladas o de una tractomula con cama baja, en ambos casos con motor a gas y modelo 2024 o superior, de conformidad con las demás condiciones técnicas y los mecanismos de verificación establecidos en las notas 1 a 3 del respectivo literal.

Este ajuste reconoce que el camión constituye una de las tipologías de carga de mayor utilización y permite extender el incentivo ambiental a una alternativa vehicular pertinente para las necesidades recurrentes de la Entidad. Asimismo, amplía las posibilidades de participación de los oferentes, al permitir que el factor se acredite mediante cualquiera de las dos tipologías previstas, siempre que se cumplan las condiciones exigidas.

En consecuencia, se acepta parcialmente la observación, en cuanto a la solicitud de flexibilizar las condiciones del factor de evaluación, mediante la modificación señalada. Esta modificación se verá reflejada en el Pliego de Condiciones Definitivo, con el propósito de precisar las alternativas admitidas para obtener el puntaje y garantizar la aplicación objetiva de los criterios establecidos por la Entidad.

OBSERVACION No. 5

FACTOR PONDERABLE DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL –

V. Factor de Evaluación Plantación de Árboles

Respetuosamente solicitamos a la Entidad revisar y aclarar el factor de evaluación denominado “Plantación de árboles”, al cual se asignan cinco (5) puntos dentro de la evaluación técnica.

Entendemos y compartimos que la Entidad, en desarrollo de sus funciones y de sus políticas de sostenibilidad ambiental, pueda incorporar criterios ambientales dentro de la evaluación de las ofertas. Sin embargo, para que dichos criterios puedan ser objeto de comparación objetiva entre los proponentes, resulta indispensable que las condiciones para su acreditación y cumplimiento se encuentren suficientemente determinadas en los documentos del proceso.

En el presente caso, el requisito establece que el proponente deberá presentar, dentro de su oferta, una relación de las especies nativas a utilizar “de acuerdo con el anexo de especificaciones técnicas”. No obstante, revisado el **Anexo No. 10 – Especificaciones Técnicas Detalladas**, no se evidencia un listado o relación de las especies arbóreas nativas que deben ser consideradas para estructurar dicho ofrecimiento, ni se identifican parámetros específicos relacionados con las características del material vegetal, cantidades de referencia, condiciones de plantación u otros elementos técnicos que permitan a los interesados determinar de manera cierta el alcance de la obligación que será objeto de ponderación.

Lo anterior adquiere especial relevancia si se considera que el ofrecimiento de las actividades de suministro y plantación se convierte en una obligación contractual para el adjudicatario, conforme lo establece expresamente la Nota 1 del factor de evaluación.

En consecuencia, el proponente se encuentra llamado a asumir, desde la presentación de su oferta, un compromiso que posteriormente tendrá carácter obligatorio, pero sin contar en los documentos publicados con la información técnica necesaria para determinar con precisión las especies que pueden ser ofrecidas y las condiciones bajo las cuales deberá ejecutarse dicha actividad.

Esta situación puede generar diferencias en la interpretación y estructuración de las ofertas y, por tanto, afectar la posibilidad de que los proponentes formulen ofrecimientos comparables bajo unas mismas condiciones.

Adicionalmente, el requisito exige presentar con la oferta una certificación vigente del ICA correspondiente al vivero proveedor del material vegetal. El registro de viveros se encuentra sujeto a regulación específica del ICA, incluida la Resolución 780006 de 2020 y sus modificaciones. Por ello, resulta particularmente necesario que antes del cierre del proceso se conozcan las especies que podrán ser utilizadas, de manera que los proponentes puedan verificar objetivamente la disponibilidad del material vegetal y la posibilidad de obtener del vivero correspondiente la documentación exigida.

Por lo anterior, solicitamos respetuosamente a la Entidad:

1. Indicar de manera expresa el documento, anexo, numeral o página en el cual se encuentra definida la relación de especies arbóreas nativas a las que hace referencia el factor de evaluación.
2. En caso de que dicha información no se encuentre actualmente publicada, solicitamos que sea incorporada al proceso y puesta a disposición de todos los interesados antes del cierre, indicando como mínimo las especies admisibles y las condiciones técnicas aplicables al material vegetal.
3. Precisar las condiciones bajo las cuales se verificará durante la ejecución contractual el cumplimiento del ofrecimiento que haya sido objeto de puntuación, incluyendo, cuando corresponda, las condiciones de suministro, transporte, plantación, ubicación, mantenimiento y reposición del material vegetal.
4. Permitir que la acreditación del cumplimiento de las condiciones fitosanitarias y de procedencia del material vegetal se efectúe en la etapa de ejecución, sin afectar el compromiso adquirido por el contratista.

Lo anterior, con el propósito de garantizar que el factor de evaluación pueda ser estructurado y valorado bajo reglas claras, objetivas, verificables y uniformes para todos los participantes, permitiendo que el puntaje asignado responda efectivamente al beneficio ambiental ofrecido y no a diferencias derivadas de información técnica que no se encuentre disponible para todos los interesados.

Respuesta de la Corporación:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada al factor de evaluación denominado “Plantación de árboles”, se permite aclarar que este criterio responde a los principios de sostenibilidad y responsabilidad ambiental incorporados en el proceso de selección, así como al propósito institucional de contribuir al cumplimiento de las metas ambientales previstas en el Plan de Acción Cuatrienal de la Corporación.

La inclusión de este factor busca promover, a través de la ejecución contractual, acciones complementarias que contribuyan a la recuperación ambiental, la restauración ecológica, el fortalecimiento de la cobertura vegetal y la captura de CO₂. Si bien estas actividades no corresponden al componente principal del servicio de

transporte requerido, constituyen un aporte ambiental adicional que permite incentivar prácticas sostenibles durante el desarrollo del contrato.

En cuanto a la asignación del puntaje, el pliego de condiciones contempla una escala proporcional que reconoce el compromiso ambiental ofrecido por los proponentes, así: un punto cinco (1,5) puntos por el ofrecimiento de entre mil (1.000) y dos mil (2.000) árboles; tres (3) puntos por entre dos mil uno (2.001) y cuatro mil (4.000) árboles; y cinco (5) puntos por entre cuatro mil uno (4.001) y seis mil (6.000) árboles. Este factor es de carácter ponderable y no habilitante, por lo que su ofrecimiento es voluntario y no constituye una condición para participar en el proceso de selección.

Respecto de la solicitud de indicar un listado de especies arbóreas nativas admisibles, la Corporación aclara que no cuenta con un listado único y predeterminado de especies para la ejecución de esta actividad, debido a que la selección de las especies debe responder a las condiciones particulares del lugar donde se realice la plantación. La jurisdicción de la CAR comprende territorios con características geográficas, climáticas y ecológicas diversas, por lo que una especie nativa adecuada para una zona puede no ser la más apropiada para otra.

En consecuencia, la especie o las especies nativas que se utilizarán se determinarán de acuerdo con las condiciones del sitio de plantación, considerando factores como la ubicación, el clima, las características del suelo y la pertinencia ecológica de la especie para el área correspondiente. Esta determinación estará sujeta a la validación, seguimiento y aprobación del supervisor del contrato, con el propósito de procurar que la plantación resulte adecuada para las condiciones ambientales del lugar y contribuya efectivamente a los objetivos de recuperación y conservación ambiental.

En relación con las características del material vegetal, se mantienen las condiciones previstas en el factor de evaluación, entre ellas, el uso de especies nativas, una altura mínima de ochenta (80) centímetros, la presentación en bolsa y la acreditación del registro o certificación correspondiente del vivero proveedor ante el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), conforme a lo establecido en los documentos del proceso y la normativa aplicable.

En cuanto a la verificación del compromiso durante la ejecución contractual, el ofrecimiento que resulte objeto de puntuación será obligatorio para el contratista, de conformidad con la Nota 1 del factor de evaluación. La supervisión verificará el cumplimiento de la cantidad de árboles ofrecida, las condiciones técnicas exigidas, la procedencia del material vegetal y la pertinencia de las especies seleccionadas según las características del lugar de plantación. Asimismo, la ejecución deberá atender las indicaciones y aprobaciones impartidas por la supervisión, de acuerdo con las obligaciones contractuales y las disposiciones ambientales aplicables.

Frente a la solicitud de permitir que la acreditación de las condiciones fitosanitarias y de procedencia del material vegetal se efectúe durante la ejecución, se precisa que la documentación exigida con la oferta, incluida la certificación vigente del ICA correspondiente al vivero proveedor, busca respaldar el ofrecimiento presentado. No obstante, la documentación relativa al material vegetal efectivamente suministrado deberá permitir verificar, durante la ejecución, el cumplimiento de las condiciones aplicables.

En consecuencia, se aclara que no existe un listado único de especies nativas aplicable a toda la jurisdicción de la CAR, toda vez que su selección dependerá de las condiciones geográficas, climáticas y ecológicas del sitio donde se efectúe la plantación, previa validación, seguimiento y aprobación del supervisor del contrato. Esta precisión busca garantizar que el compromiso ambiental se ejecute de manera técnicamente pertinente, atendiendo la diversidad territorial de la jurisdicción y la finalidad de recuperación y conservación ambiental perseguida por la Entidad.

Por lo anterior, se procederá a eliminar dicha condición requerida en la carta de compromiso, en lo que respecta al literal E) del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones.

OBSERVACION No. 6



OFERTA ECONÓMICA

Oferta Económica

Solicitamos respetuosamente a la Entidad se sirva aclarar el tratamiento económico aplicable cuando, durante la prestación del servicio en municipios diferentes al municipio de origen, se presenten demoras, prolongaciones de la jornada, necesidad de pernocta o costos operativos adicionales derivados de circunstancias fortuitas, de fuerza mayor o de situaciones ajenas a la voluntad del contratista y que no sean imputables a este.

En particular, solicitamos indicar la metodología o mecanismo previsto para el reconocimiento y pago de los gastos de pernocta y demás costos adicionales que eventualmente se generen, así como los soportes o procedimientos requeridos para su reconocimiento, teniendo en cuenta que dichas situaciones pueden afectar la duración inicialmente prevista del servicio y generar costos adicionales para el contratista.

En este contexto, resulta pertinente que la entidad precise y justifique de manera suficiente la necesidad, razonabilidad y proporcionalidad de las condiciones cuestionadas, particularmente cuando su configuración podría conducir a una participación significativamente limitada y generar la percepción de que el diseño del proceso responde a condiciones particulares que no necesariamente encuentran justificación suficiente en el objeto contractual.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, aclara que, de conformidad con las reglas establecidas en el Proyecto de Pliego de Condiciones, la propuesta económica deberá ser estructurada por cada proponente teniendo en cuenta la totalidad de los costos directos e indirectos necesarios para la completa y adecuada ejecución del objeto contractual.

En efecto, el Proyecto de Pliego establece expresamente que para determinar el valor de la propuesta el oferente deberá incluir la totalidad de los costos a los que haya lugar y en los que deba incurrir para la ejecución del contrato, y dispone igualmente que el valor de la propuesta deberá incluir la totalidad de los costos directos e indirectos necesarios para la completa y adecuada ejecución del objeto contractual.

En consecuencia, al momento de estructurar su propuesta económica, el oferente deberá considerar las condiciones propias de la operación, incluyendo aquellos costos ordinarios, previsibles y asociados a la prestación del servicio en los diferentes municipios y zonas donde deba ejecutarse el contrato, así como los riesgos que, de acuerdo con la matriz de riesgos y los documentos del proceso, hayan sido asignados al contratista.

En este sentido, la ocurrencia de una contingencia propia del desarrollo normal de la operación, que corresponda a un riesgo previsible o contractualmente asignado al contratista, no dará lugar por sí misma al reconocimiento de un valor adicional por parte de la Corporación, por encontrarse tales costos comprendidos dentro de la estructura económica de la oferta.

Señores
TRANSPORTE ESPECIAL F.S.G. S.A.S.
E. S. D.

Referencia de mensaje: CO1.MSG.10036199
Fecha y hora: 2/10/2026 9:57:46 AM

Respetados Señores:

En atención a su solicitud formulada el día 02 de Octubre de 2026 **a las 09:57 am**, es de señalar que:

OBSERVACION No. 1 – PESO DEL FACTOR ECONÓMICO (11 PUNTOS) FRENTE A LOS FACTORES TÉCNICOS (76,5 PUNTOS)

OBSERVACIÓN NO. 1:

VULNERACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE SELECCIÓN OBJETIVA, LIBRE CONCURRENCIA Y PROPORCIONALIDAD POR LA DEPRECIACIÓN DESPROPORCIONADA DEL FACTOR ECONÓMICO (11 PUNTOS) Y LA SOBREVALORACIÓN DE CRITERIOS TÉCNICOS (76.5 PUNTOS)

1. Fundamento Factivo

El Proyecto de Pliego de Condiciones asigna un total de **76.5 puntos sobre 100** a "Factores de Calidad Técnicos" (Tractomula a Gas, Híbridos, Blindados, WiFi Satelital y Siembra de Árboles), reduciendo la **Propuesta Económica** a un valor de apenas **11 puntos (11%)**.

2. Sustento Jurídico

- **Artículos 209 de la Constitución Política y 3 de la Ley 80 de 1993:** La función administrativa debe garantizar la eficacia y la economía de los recursos públicos.
- **Artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 (modificado por la Ley 1882 de 2018):** Establece que la selección objetiva exige que los factores de ponderación sean estrictamente proporcionales, necesarios y pertinentes con el objeto a contratar.
- **Jurisprudencia del Consejo de Estado (Sección Tercera):** Ha reiterado que cuando una entidad reduce el puntaje del precio a un porcentaje marginal y sobrevalora la entrega de bienes o elementos accesorios/suntuarios, se distorsiona el mercado, se neutraliza la competencia tarifaria y se direcciona

OBSERVACIÓN NO. 1:

VULNERACIÓN DE LOS PRINCIPIOS DE SELECCIÓN OBJETIVA, LIBRE CONCURRENCIA Y PROPORCIONALIDAD POR LA DEPRECIACIÓN DESPROPORCIONADA DEL FACTOR ECONÓMICO (11 PUNTOS) Y LA SOBREVALORACIÓN DE CRITERIOS TÉCNICOS (76.5 PUNTOS)

1. Fundamento Factivo

El Proyecto de Pliego de Condiciones asigna un total de **76.5 puntos sobre 100** a "Factores de Calidad Técnicos" (Tractomula a Gas, Híbridos, Blindados, WiFi Satelital y Siembra de Árboles), reduciendo la **Propuesta Económica** a un valor de apenas **11 puntos (11%)**.

2. Sustento Jurídico

- **Artículos 209 de la Constitución Política y 3 de la Ley 80 de 1993:** La función administrativa debe garantizar la eficacia y la economía de los recursos públicos.
- **Artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 (modificado por la Ley 1882 de 2018):** Establece que la selección objetiva exige que los factores de ponderación sean estrictamente proporcionales, necesarios y pertinentes con el objeto a contratar.
- **Jurisprudencia del Consejo de Estado (Sección Tercera):** Ha reiterado que cuando una entidad reduce el puntaje del precio a un porcentaje marginal y sobrevalora la entrega de bienes o elementos accesorios/suntuarios, se distorsiona el mercado, se neutraliza la competencia tarifaria y se direcciona

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, se permite precisar que la definición de los factores de ponderación corresponde a la entidad estatal en ejercicio del deber de planeación, dentro de los límites del numeral 2 del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 88 de la Ley 1474 de 2011, según el cual la oferta más favorable es la que resulta de ponderar, de manera precisa y detallada, los factores técnicos y económicos de escogencia, y del artículo 2.2.1.1.2.2.2 del Decreto 1082 de 2015, que permite determinar el ofrecimiento más favorable mediante la ponderación de los elementos de calidad y precio. Ninguna de estas disposiciones fija un porcentaje mínimo o máximo para el factor económico ni para los factores de calidad.

La necesidad que sustenta los factores se encuentra descrita en el Estudio Previo: La Corporación es la máxima autoridad ambiental en su jurisdicción (artículo 31 de la Ley 99 de 1993), que comprende el área rural de Bogotá y 104 municipios; entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2026 se atendieron 28.273 comisiones con una flota propia de 39 vehículos; y las actividades misionales incluyeron operativos de control y vigilancia ambiental, aprehensión preventiva y decomiso de productos forestales y fauna silvestre en zonas rurales y de difícil acceso, en las cuales el personal comisionado está expuesto a riesgos derivados de la geografía y de eventuales situaciones de alteración del orden público o de confrontación con presuntos infractores ambientales.

Con base en esa necesidad, los factores de calidad se orientan a tres fines objetivos y verificables: (i) la reducción de emisiones de la operación contratada por una autoridad ambiental (tractomula y camión a gas, vehículos híbridos y plantación de árboles); (ii) la seguridad e integridad del personal en los operativos de mayor riesgo (vehículos blindados); y (iii) la comunicación permanente en zonas rurales (internet satelital). La metodología de asignación se describe en cada literal del numeral 4.1 del pliego de Condiciones, con reglas escalonadas y verificables documentalmente.

En cuanto al componente económico, debe tenerse en cuenta que el precio se encuentra contemplado desde la estructuración, el pliego fija valores unitarios máximos por ítem, soportados en el análisis de precios y en las cotizaciones recibidas en el evento CAR-SIP-011-2026, cuya superación es causal de rechazo (numeral 4.8, causales 7 y 8); el componente de servicios ocasionales es una bolsa de valor fijo; y se prevé el procedimiento de oferta artificialmente baja del artículo 2.2.1.1.2.2.4 del Decreto 1082 de 2015. En esas condiciones, la competencia en precio se desarrolla dentro de una franja acotada y la diferenciación relevante para la Entidad se encuentra en la calidad del servicio.

Finalmente, ninguno de los factores de calidad constituye requisito habilitante: un proponente que no los ofrezca no es excluido del proceso, sino que obtiene menor puntaje en el respectivo literal, conforme al numeral 1 del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007. Por lo anterior, no se acoge la observación. Por lo anterior, no se acoge la observación.

OBSERVACION No. 2 -TRACTOCAMIÓN CAMA BAJA A GAS Y DIFERENCIA DE PUNTAJE POR PROPIEDAD.

OBSERVACIÓN NO. 2

ILEGALIDAD Y DIRECCIONAMIENTO EN LA PONDERACIÓN DE TRACTOCAMIÓN CAMA BAJA A GAS (10 PTS) Y CAMIÓN AUTOCARGABLE EN UN SERVICIO OCASIONAL Y A DEMANDA

1. Fundamento fáctico

El pliego otorga **10 PUNTOS** al oferente que ponga a disposición un vehículo "TRACTOMULA CAMA BAJA, con motor completamente a GAS" (Modelo $\geq$ 2024, cap. $\geq$ 25 ton). Adicionalmente, se penaliza con el 50% del puntaje si el vehículo no es propio o en leasing (otorga 10 pts si es propio y solo 5 pts si es no propio/vinculado).

2. Sustento Jurídico

- **Artículo 24, Numeral 5, Literales a) y b) de la Ley 80 de 1993:** Prohíbe expresamente la inclusión de condiciones y exigencias en los pliegos que induzcan a licitaciones de "objeto único" o que favorezcan situaciones particulares.
- **Decreto 1079 de 2015 (Sector Transporte):** Define que el servicio de transporte público especial y de carga en Colombia se presta tanto con flota propia como con **flota vinculada** mediante contratos de vinculación, reconociendo la plena validez operativa de ambas modalidades.
- **Principio de Proporcionalidad y Necesidad del Servicio (Ley 1150 de 2007, Art. 5):** Los factores de evaluación deben responder a la necesidad real de la entidad y no a la capacidad de capital preexistente de un competidor.

3. Argumentación Legal

El servicio de traslado de maquinaria mediante tractomulas cama baja y camiones autocargables en el marco de este contrato es un servicio **esporádico, conexo y a demanda** (prestación ocasional). Exigir una tractomula Cama Baja con motor **exclusivo a GAS** (Modelo 2024 o superior) de 25 toneladas constituye una barrera de entrada técnica:

1. **Inexistencia/Escasez en el Mercado Comercial:** En Colombia, la oferta de tractocamiones cama baja con motorización 100% a gas dedicado de modelo 2024/2025 para alquiler o vinculación de carga pesada es sumamente restringida o nula en el mercado abierto de transporte de carga.

2. Sustento Jurídico

- **Artículo 24, Numeral 5, Literales a) y b) de la Ley 80 de 1993:** Prohíbe expresamente la inclusión de condiciones y exigencias en los pliegos que induzcan a licitaciones de "objeto único" o que favorezcan situaciones particulares.
- **Decreto 1079 de 2015 (Sector Transporte):** Define que el servicio de transporte público especial y de carga en Colombia se presta tanto con flota propia como con **flota vinculada** mediante contratos de vinculación, reconociendo la plena validez operativa de ambas modalidades.
- **Principio de Proporcionalidad y Necesidad del Servicio (Ley 1150 de 2007, Art. 5):** Los factores de evaluación deben responder a la necesidad real de la entidad y no a la capacidad de capital preexistente de un competidor.

3. Argumentación Legal

El servicio de traslado de maquinaria mediante tractomulas cama baja y camiones autocargables en el marco de este contrato es un servicio **esporádico, conexo y a demanda** (prestación ocasional). Exigir una tractomula Cama Baja con motor **exclusivo a GAS** (Modelo 2024 o superior) de 25 toneladas constituye una barrera de entrada técnica:

1. **Inexistencia/Escasez en el Mercado Comercial:** En Colombia, la oferta de tractocamiones cama baja con motorización 100% a gas dedicado de modelo 2024/2025 para alquiler o vinculación de carga pesada es sumamente restringida o nula en el mercado abierto de transporte de carga.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada, se permite aclarar que el factor de evaluación previsto en el literal A tiene como fundamento la promoción de la sostenibilidad ambiental en la ejecución de las actividades institucionales. En su calidad de máxima autoridad ambiental en la jurisdicción, la Corporación busca incentivar la incorporación de tecnologías vehiculares que contribuyan a reducir las emisiones contaminantes. En este sentido, los motores a gas natural generan, en



términos generales, menores emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y material particulado frente a los motores diésel, así como menores emisiones de dióxido de carbono (CO₂), de acuerdo con las características de la tecnología y las condiciones de operación. La asignación de diez (10) puntos responde a la importancia que la Entidad otorga a este objetivo ambiental, en concordancia con la política institucional descrita en el Estudio Previo.

Ahora bien, respecto de la relación entre las características técnicas exigidas y la finalidad ambiental del factor, se precisa que las condiciones inicialmente establecidas buscaban asegurar la disponibilidad de un vehículo apto para atender necesidades específicas de transporte de carga de gran dimensión y peso. Tal como se señala en el Estudio Previo y en el Anexo de Especificaciones Técnicas, la Corporación requiere ocasionalmente vehículos de mayor capacidad, tales como camiones de mínimo cuatro (4) toneladas, camiones autocargables y tractocamiones/ tractomula con cama baja, para transportar maquinaria, equipos de gran dimensión, materiales de construcción, elementos destinados a proyectos ambientales y grandes volúmenes de material vegetal o fauna silvestre, entre otros elementos que exceden la capacidad del parque automotor institucional. Para estos servicios se contempla un (1) vehículo por cada tipología, cuya remuneración se encuentra prevista dentro de la bolsa de servicios ocasionales.

Sin perjuicio de lo anterior, la Entidad considera pertinente ajustar el factor de evaluación para ampliar las alternativas mediante las cuales los proponentes pueden acceder al puntaje, sin perder de vista el propósito de sostenibilidad ambiental ni las necesidades operativas de la Corporación. En consecuencia, se modificará el literal A para permitir que los diez (10) puntos puedan obtenerse mediante el ofrecimiento de un camión con capacidad de cuatro (4) a ocho (8) toneladas o de una tractomula con cama baja, en ambos casos con motor a gas y modelo 2024 o superior, de conformidad con las demás condiciones técnicas y los mecanismos de verificación establecidos en las notas 1 a 3 del respectivo literal.

Este ajuste reconoce que el camión constituye una de las tipologías de carga de mayor utilización y permite extender el incentivo ambiental a una alternativa vehicular pertinente para las necesidades recurrentes de la Entidad. Asimismo, amplía las posibilidades de participación de los oferentes, al permitir que el factor se acredite mediante cualquiera de las dos tipologías previstas, siempre que se cumplan las condiciones exigidas.

En consecuencia, se acepta parcialmente la observación, en cuanto a la solicitud de flexibilizar las condiciones del factor de evaluación, mediante la modificación señalada. Esta modificación se verá reflejada en el pliego de condiciones definitivo, con el propósito de precisar las alternativas admitidas para obtener el puntaje y garantizar la aplicación objetiva de los criterios establecidos por la Entidad.

OBSERVACION No. 3 - VEHÍCULOS HÍBRIDOS DIÉSEL-ELÉCTRICO Y VEHÍCULOS BLINDADOS NIVEL II

OBSERVACIÓN NO. 3

DIRECCIONAMIENTO Y VIOLACIÓN DE LA LIBRE COMPETENCIA EN LOS CRITERIOS DE EVALUACIÓN DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y BLINDADOS MODELO 2025 EN ADELANTE (20 PTS)

1. Fundamento fáctico

El pliego otorga:

- **20 PUNTOS** por ofrecer 4 o más vehículos blindados Nivel II **Modelo 2025 o superior**, con factura de blindaje, contrato de blindaje y sometimiento a inspección física obligatoria.

2. Sustento Jurídico

- **Artículo 29 de la Ley 80 de 1993 y Artículo 5 de la Ley 1150 de 2007:** Obliga a que los criterios de ponderación sean objetivos, neutros y no constituyan "trajes a la medida" (pliegos sastre).
- **Lineamientos de Colombia Compra Eficiente sobre Criterios Ambientales y Calidad:** La entidad no puede fijar criterios de ponderación que impongan la adquisición o disposición de parque automotor nuevo del año en curso (Modelo 2025/2026) en cantidades masivas cuando el objeto contractual es la operación de transporte no de prestación de servicios de seguridad

3. Solicitud Concreta – Vehículos Híbridos

Solicitamos a la Entidad modificar el criterio de evaluación y/o habilitación referente a los vehículos híbridos, con el fin de que se acepte también la tecnología "Diésel - Eléctrico" en igualdad de condiciones que la tecnología "Gasolina - Eléctrico", haciendo especial énfasis en la tipología de vehículos clase Camioneta Doble Cabina (Platón).

FUNDAMENTOS TÉCNICOS Y JURÍDICOS DE LA SOLICITUD

1. Realidad Técnica del Mercado Automotor para Camionetas Doble Cabina: La tipología de camionetas doble cabina (pickup) está diseñada estructuralmente para el trabajo pesado, terrenos de difícil acceso (4x4), carga y arrastre. Por sus requerimientos de fuerza y torque, históricamente estas plataformas han utilizado motores diésel. En la actual transición energética, los fabricantes a nivel mundial y en Colombia han introducido versiones híbridas para esta categoría combinando motores Diésel con propulsión eléctrica (como los sistemas *Mild Hybrid* o híbridos ligeros/completos). Exigir que una camioneta de trabajo sea exclusivamente "Gasolina - Eléctrico" desconoce la vocación de torque y rendimiento de este segmento, limitando la oferta a modelos que pueden no ser los más eficientes para el trabajo operativo del contrato.



2. Cumplimiento del Propósito Ambiental y Legal: El criterio de otorgar puntaje o requerir vehículos híbridos radica en el compromiso ambiental, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y la eficiencia energética. Las motorizaciones híbridas basadas en diésel cumplen cabalmente con este propósito al reducir significativamente el consumo de combustible fósil y las emisiones frente a un motor diésel convencional. Además, la normativa colombiana de tránsito y transporte reconoce como "Vehículo Híbrido" a ambos sistemas sin discriminación del tipo de combustible de su motor de combustión interna, otorgándoles los mismos beneficios (ej. exenciones de pico y placa, reducción de impuestos).

3. Principio de Libre Concurrencia y Pluralidad de Oferentes (Ley 1150 de 2007): Restringir la aceptación de tecnología híbrida únicamente a "Gasolina - Eléctrica" configura una barrera de acceso injustificada y discriminatoria. Al no permitir los vehículos híbridos "Diésel - Eléctricos", se excluye de tajo a marcas y proponentes que cuentan con flotas modernas, eco-amigables y altamente capacitadas para el objeto del contrato. Ampliar el espectro garantiza mayor pluralidad de oferentes y mejores precios para la Entidad, en estricto apego al principio de selección objetiva.



4. Principio de Economía e Idoneidad del Servicio: Para las actividades operativas que se desarrollan fuera de los cascos urbanos o en topografías complejas, las camionetas diésel (incluso en sus versiones híbridas) ofrecen un mejor rendimiento operativo y menor desgaste. Limitar al proponente a ofrecer camionetas a gasolina híbridas puede resultar en sobre costos de operación y en una menor idoneidad técnica para afrontar las exigencias de terreno que demanda el servicio.

3. Vehículos Blindados Nivel II Modelo 2025+ (20 PUNTOS)

Argumentación Legal

Condicionar **20 puntos** a la entrega de cuatro (4) vehículos blindados que deben ser de manera obligatoria **Modelo 2025 o superior y además públicos**, aportando contrato de blindaje, factura comercial de la intervención y revisión física en la etapa de evaluación, es una restricción desproporcionada.

- o En el mercado automotriz colombiano, el proceso de blindaje Nivel II de un vehículo modelo 2025 toma entre 45 y 90 días laborables y exige resoluciones específicas de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.
- o Exigir que estos vehículos estén listos, matriculados, blindados, facturados e inspeccionados físicamente durante los pocos días que dura la evaluación de la licitación demuestra que la condición **solo la puede cumplir una empresa que ya los tenga cimentados e implementados previamente (el contratista actual)**. Ningún oferente transparente puede enviar a blindar 4 vehículos modelo 2025 en el término de publicación del pliego sin la certeza de ser adjudicatario.

5. Solicitud Concreta – Vehículos Blindados

Solicitamos a la Entidad la **ELIMINACIÓN TOTAL** de la exigencia de vehículos blindados dentro del proceso de selección, tanto como requisito habilitante, condición técnica obligatoria o criterio de asignación de puntaje.

FUNDAMENTOS Y ARGUMENTACIÓN DE LA SOLICITUD

1. Vulneración al Principio de Pluralidad de Oferentes y Libre Concurrencia (Ley 1150 de 2007, Art. 2): La inclusión de vehículos blindados en el objeto o en los criterios de ponderación restringe de manera injustificada la participación de empresas de transporte terrestre especial que cuentan con la idoneidad, capacidad operativa y flota requerida para ejecutar el contrato. Exigir o premiar esta condición limita el universo de competidores a un nicho extremadamente reducido del mercado, lo que contraviene la obligación de la Entidad de fomentar la libre competencia.

2. Falta de Proporcionalidad y Sustento de la Necesidad (Principio de Selección Objetiva): Salvo que la Entidad haya demostrado mediante un estudio de riesgo emitido por la autoridad competente que los usuarios del servicio requieren esquemas de protección especial de seguridad, la exigencia de blindaje resulta desproporcionada. Los pliegos de condiciones deben establecer requisitos estrictamente necesarios y proporcionales al objeto a contratar; incluir blindaje sin una justificación de riesgo de seguridad constituye una barrera de entrada artificial.

3. Principio de Economía, Eficiencia y Manejo de Recursos Públicos: Los vehículos blindados conllevan costos operativos, de mantenimiento, pólizas y consumo de combustible significativamente superiores a los de un vehículo convencional. Exigir o puntuar este tipo de vehículos encarece innecesariamente las propuestas financieras o genera sobre costos para el erario público sin que esto aporte un beneficio directo o relevante a la calidad sustancial del servicio de transporte prestado.

4. Distorsión de la Evaluación Técnica (Ponderación Inequitativa): Asignar puntaje por la disponibilidad de vehículos blindados otorga una ventaja artificial y dirigida a oferentes que cuentan previamente con dichos activos, desplazando la evaluación de la experiencia, calidad operativa, seguridad vial e idoneidad técnica general del proponente. Esto desnaturaliza el objetivo de la selección objetiva, el cual busca elegir la propuesta más favorable para la Entidad en términos de calidad y precio.

Por lo expuesto, solicitamos respetuosamente a la Entidad ajustar el pliego definitivo en los siguientes términos:

1. Eliminar en su totalidad cualquier requerimiento de vehículos blindados dentro de las especificaciones técnicas mínimas habilitantes.
2. Eliminar la asignación de puntaje o criterio de ponderación asociado a la entrega o disponibilidad de vehículos blindados.
3. Permitir la acreditación de la flota con vehículos de transporte especial estándar que cumplan rigurosamente con la normatividad vigente emitida por el Ministerio de Transporte.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada respecto de los factores de evaluación asociados a los vehículos híbridos y blindados, se permite dar respuesta en los siguientes términos:

Respecto al Factor de evaluación de vehículos híbridos

La Corporación aclara que, en cumplimiento de los artículos 2.2.1.1.6.1 y 2.2.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, realizó el análisis del sector y de las condiciones de oferta y demanda que sustentan la estructuración del proceso de selección. Los resultados se encuentran documentados en el análisis del sector y los estudios previos publicados en SECOP II.

El análisis incluyó información del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) sobre la evolución de los vehículos eléctricos, híbridos y a gas natural durante el periodo 2020-2024, en la cual se identificó un crecimiento importante de los vehículos híbridos, concentrado principalmente en el servicio particular, mientras que su incorporación en los servicios públicos y oficiales continúa siendo baja. Asimismo, se examinó una muestra de setenta (70) empresas del sector, de las cuales sesenta y cinco (65) contaban con el Registro Único de Proponentes (RUP) renovado, y se recibieron cinco (5) cotizaciones en el marco de la solicitud CAR-SIP-011-2026.

Estos elementos sirvieron de fundamento para la estructuración del proceso, sin que ello implique que la Entidad haya determinado una cifra exacta de operadores que dispongan simultáneamente de todas las tipologías y tecnologías vehiculares requeridas.

Ahora bien, la Corporación precisa que el Proyecto de Pliego de Condiciones diferencia los vehículos requeridos para la ejecución del contrato de aquellos que se ofrecen como mejora de calidad ambiental para obtener puntaje. En particular, el literal B del numeral 4.1 contempla un factor de evaluación que incentiva el ofrecimiento de vehículos híbridos, sin que esta tecnología constituya un requisito habilitante general ni una condición mínima exigible a la totalidad de la flota.

La incorporación de este incentivo responde a la política ambiental institucional descrita en el Estudio Previo, en el acápite denominado “Vehículos ambientalmente amigables”, y a los objetivos de reducción de emisiones atmosféricas y promoción del desarrollo sostenible, en concordancia con los artículos 79 y 80 de la Constitución Política y el artículo 31 de la Ley 99 de 1993.

En atención a los argumentos expuestos por el observante y con el propósito de ampliar las alternativas tecnológicas admitidas para acceder al puntaje, la Corporación considera procedente **aceptar parcialmente la observación e incluir los vehículos híbridos diésel-eléctricos en el factor de evaluación, en igualdad**

de condiciones con los vehículos híbridos gasolina-eléctricos, de acuerdo con las demás exigencias previstas en el literal B del numeral 4.1.

Esta modificación permitirá reconocer ambas configuraciones tecnológicas, sin establecer una diferenciación en el puntaje por el tipo de combustible utilizado por el motor de combustión interna, siempre que el vehículo cumpla las condiciones exigidas para ser considerado híbrido y los demás requisitos establecidos en el factor de evaluación.

La modificación se verá reflejada en el Pliego de Condiciones Definitivo.

Respecto al factor de evaluación de vehículos blindados nivel II, modelo 2025 o superior. En relación con la solicitud de eliminar el factor de evaluación correspondiente al ofrecimiento de vehículos blindados, la Corporación considera necesario precisar que este no constituye un requisito habilitante ni una condición técnica mínima exigible a todos los proponentes para participar en el proceso o ejecutar el contrato. Se trata de un factor de ponderación de carácter voluntario, mediante el cual se reconoce un atributo adicional de calidad asociado a la disponibilidad de vehículos con condiciones especiales de protección para determinadas actividades institucionales.

La inclusión de este factor obedece a las particularidades de las funciones que desarrolla la CAR como autoridad ambiental en su jurisdicción, las cuales comprenden actividades de evaluación, seguimiento, control y vigilancia de los recursos naturales, así como actuaciones que pueden requerir desplazamientos a zonas rurales, áreas de difícil acceso y territorios en los que se adelantan operativos ambientales. En el marco de estas actividades pueden presentarse situaciones que involucren medidas preventivas, decomisos o incautaciones de productos forestales, carbón vegetal y especímenes de fauna silvestre, entre otras actuaciones que, dependiendo de las circunstancias, pueden generar escenarios de tensión o confrontación.

En este contexto, la disponibilidad de vehículos con protección balística constituye una alternativa adicional para atender determinados desplazamientos y misiones en los que las condiciones particulares de seguridad así lo ameriten. Su inclusión como factor de evaluación no implica que todas las actividades de transporte requieran vehículos blindados ni que el objeto contractual se transforme en la prestación de servicios de vigilancia o seguridad privada. El objeto continúa siendo el servicio de transporte requerido por la Corporación, mientras que el blindaje se valora como una característica adicional para atender necesidades operativas específicas.

En cuanto a la proporcionalidad del puntaje, el factor contempla una escala de asignación gradual, con un máximo de veinte (20) puntos por el ofrecimiento de cuatro (4) o más vehículos blindados nivel II, modelo 2025 o superior, bajo las condiciones establecidas en el pliego de condiciones. Para acceder al puntaje se exige, además, el ofrecimiento de al menos un vehículo correspondiente al ítem 1 —camioneta doble cabina con platón— y uno correspondiente al ítem 2 —camper o camioneta tipo wagon—. La escala permite asignar puntajes inferiores a los proponentes que ofrezcan una cantidad menor de vehículos, de acuerdo con las reglas establecidas.

Las condiciones relativas al nivel de blindaje, modelo, documentación e inspección física tienen como finalidad verificar objetivamente que los vehículos ofrecidos correspondan a las características que justifican el otorgamiento del puntaje. En particular, la inspección permite comprobar aspectos de identificación, antigüedad, configuración y condiciones físicas del vehículo, mientras que los documentos exigidos permiten verificar la legalidad y las características de la intervención de blindaje. Por consiguiente, estos mecanismos de comprobación están relacionados con la verificación del atributo ofrecido y la aplicación uniforme de los criterios de evaluación.

Adicionalmente, el pliego permite que los vehículos sean propios o de terceros, siempre que se cumplan las condiciones previstas para acreditar su disponibilidad, incluida la presentación del contrato de administración integral vehicular cuando corresponda. De esta manera, el factor no se limita a los proponentes que tengan los vehículos incorporados directamente en su patrimonio, sino que admite las alternativas expresamente contempladas en los documentos del proceso.



Frente al argumento según el cual la exigencia de vehículos modelo 2025 o superior y la presentación de documentos de blindaje limitarían la participación a empresas que ya dispongan de estos vehículos, se precisa que el factor no obliga a los interesados a adquirir o blindar vehículos para participar en el proceso. Cada proponente puede decidir libremente si presenta este ofrecimiento, de acuerdo con su capacidad operativa y comercial, y la decisión de no ofrecer vehículos blindados no constituye causal de rechazo ni impide que su propuesta sea evaluada conforme a los demás criterios establecidos en el pliego.

Por tanto, la asignación de puntaje no constituye, por sí misma, una exigencia de disponibilidad obligatoria para todos los participantes, sino un mecanismo para reconocer una característica adicional que la Entidad considera pertinente frente a determinadas necesidades de su operación. La evaluación deberá efectuarse con sujeción a las reglas previamente establecidas, garantizando la aplicación objetiva y uniforme de los requisitos y documentos exigidos.

En consecuencia, **no se acepta la solicitud de eliminar el factor de evaluación de vehículos blindados**, toda vez que la Corporación mantiene la necesidad de reconocer esta característica adicional de protección, en atención a las particularidades de algunas de sus actividades misionales. Se aclara, en todo caso, que el ofrecimiento es voluntario, no constituye un requisito habilitante y no condiciona la participación en el proceso de selección.

En virtud de lo expuesto, la observación se **acepta parcialmente** en lo relacionado con la inclusión de vehículos híbridos diésel-eléctricos en el literal B del numeral 4.1, en igualdad de condiciones con los híbridos gasolina-eléctricos. Modificación que se vera reflejada en el Pliego de Condiciones Definitivo

Por otra parte, no se acepta la solicitud de eliminación del factor de evaluación de vehículos blindados, dado que responde a necesidades operativas específicas de la Corporación y constituye un criterio de calidad adicional, voluntario y verificable, sin que su ofrecimiento sea una condición habilitante para participar o ejecutar el contrato.

OBSERVACION No. 4- CONTRADICCIÓN EN LA FORMA DE ACREDITACIÓN DEL PERSONAL MÍNIMO REQUERIDO (NUMERAL 3.3.2)

OBSERVACIÓN NO. 4**CONTRADICCIÓN EN LA FORMA DE ACREDITACIÓN DEL PERSONAL MÍNIMO REQUERIDO (NUMERAL 3.3.2)**

Existe una contradicción directa y material en el texto del numeral 3.3.2 del Proyecto de Pliego de Condiciones respecto a la acreditación del personal mínimo requerido:

- En las **Notas 1 y 2 (pág. 36)**, el pliego establece de manera taxativa que el personal *"no será objeto de evaluación dentro del proceso de selección dado que serán requeridos al momento de la ejecución del contrato"* y dispone que, junto con la propuesta, **solamente se debe adjuntar la "Carta de Compromiso del Personal Mínimo Requerido"**, dejando el deber de aportar las hojas de vida y soportes documentales para *"un plazo máximo de tres (3) días hábiles (una vez se dé inicio a la ejecución del contrato)"*.
- Sin embargo, de manera abiertamente contradictoria, en la **pág. 37, la Nota 6** advierte que la Corporación podrá solicitar aclaraciones a los documentos que acreditan la experiencia *"so pena de rechazo de la propuesta"*; y la **Nota 9** exige al proponente diligenciar con la oferta el **"ANEXO - RELACIÓN DE INFORMACIÓN DE LA EXPERIENCIA DEL PERSONAL PROPUESTO"**.

Esta contradicción vulnera el principio de planeación y el deber de claridad de los pliegos (Art. 24 de la Ley 80 de 1993). Un pliego no puede disponer, de forma simultánea, que los documentos del personal se entregan después de firmado el contrato (Nota 2) y que su no aclaración genera el rechazo de la propuesta (Nota 6). Tampoco puede exigir que un anexo se diligencie con información que supuestamente no va a ser evaluada en la etapa de selección. Mantener esta redacción abre la puerta a evaluaciones subjetivas y al rechazo ilegal de ofertas.

Atendiendo al principio de economía (Art. 25 de la Ley 80/93) y a la Ley 1882 de 2018 (que prohíbe exigir requisitos que no sean necesarios para la comparación de las ofertas), **solicitamos se mantenga la regla descrita en las Notas 1 y 2**. En consecuencia, requerimos que **se eliminen del pliego definitivo las Notas 6, 7, 9, 13 y 14 del numeral 3.3.2**, o en su defecto, se aclare expresamente que dichos apartados aplicarán exclusivamente para la etapa de ejecución contractual (y de aprobación por parte de la supervisión) y que **CON LA PROPUESTA SOLO SE DEBE PRESENTAR LA CARTA DE COMPROMISO DEL PERSONAL**.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada, acoge la solicitud de aclaración y armonización de las disposiciones contenidas en las Notas 1, 2 y 4 del requisito relacionado con el personal mínimo requerido, con el propósito de precisar las obligaciones exigibles en la etapa de presentación de la oferta, aquellas que deben cumplirse antes del inicio de la ejecución contractual y las condiciones aplicables a la sustitución del personal.

En primer lugar, se aclara que, con la presentación de la oferta, únicamente será obligatorio aportar la Carta de Compromiso del Personal Mínimo Requerido, suscrita por el representante legal, mediante la cual se garantice la disponibilidad del personal exigido, en las cantidades previstas y con el cumplimiento de las condiciones de formación, dedicación y experiencia establecidas en el Pliego de Condiciones. En consecuencia, no será necesario individualizar ni aportar con la oferta las hojas de vida y los documentos que acrediten los requisitos particulares de cada persona, dado que el personal mínimo requerido no será objeto de evaluación durante el proceso de selección.

En segundo lugar, conforme a la Nota 2 del numeral 3.3.2, el contratista deberá presentar las hojas de vida y los respectivos soportes de formación, experiencia y demás requisitos del personal requerido dentro de los tres (3) días hábiles posteriores a la firma del contrato, para la correspondiente verificación por parte de la Entidad.

Lo anterior se entiende sin perjuicio de la obligación de presentar, antes de la suscripción del acta de inicio, los documentos específicos exigidos para los conductores, de acuerdo con lo establecido en los Estudios Previos.

La finalidad de esta exigencia es garantizar que el contratista disponga oportunamente de un equipo humano suficiente e idóneo para la ejecución del contrato, que cumpla los perfiles, la formación, la experiencia, la dedicación y las demás condiciones establecidas por la Entidad, y no imponer una identidad invariable de las personas desde la presentación de la oferta.

En consecuencia, el contratista podrá vincular al personal una vez adjudicado el proceso y efectuar sustituciones cuando existan circunstancias que lo justifiquen, siempre que garantice la cantidad de personas requerida y que quienes las reemplacen acrediten los mismos requisitos exigidos para el perfil correspondiente o condiciones superiores. En todo caso, deberá presentar oportunamente los soportes para su verificación y asegurar que la sustitución no afecte la continuidad, oportunidad ni calidad de la prestación del servicio.

Por lo anterior, se acoge la observación y se realizarán los ajustes correspondientes en el Pliego de Condiciones Definitivo, con el fin de armonizar las Notas 1, 2 y 4 del numeral 3.3.2, precisar el momento de presentación de los documentos del personal y establecer con claridad las condiciones para su vinculación y eventual sustitución durante la ejecución contractual.

OBSERVACIÓN No. 5- DOCUMENTOS DE LOS VEHÍCULOS

OBSERVACIÓN NO. 5 – DOCUMENTOS DE LOS VEHICULOS

Solicitud de aclaración respecto al alcance de la documentación a aportar para la flota de vehículos (Mínima Habilitante y vehículos Objeto de Ponderación).

- **Aclarar explícitamente** que la documentación individual de los vehículos solo se exigirá en la propuesta para aquellos vehículos que sean presentados con el fin de **obtener puntaje (objeto de ponderación)**.
- Confirmar que para la **flota restante mínima requerida (no objeto de ponderación)** bastará con aportar carta de compromiso de disponibilidad, comprometiéndose el adjudicatario a entregar la totalidad de las carpetas operativas vigentes al momento de la suscripción o legalización del contrato previa al Acta de Inicio.

Lo anterior teniendo en cuenta que requerir la documentación individual completa de la totalidad de los vehículos al momento del cierre del proceso genera una carga documental desproporcionada e innecesaria tanto para los proponentes, como para el Comité Evaluador en la etapa de revisión técnica.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada, **aclara que la documentación que debe aportarse con la propuesta depende de la naturaleza y finalidad de los vehículos dentro del proceso de selección**, de conformidad con lo establecido en el numeral 3.3.3 y el numeral 4.1 del proyecto de pliego de condiciones, así:

a) Flota recurrente no ofertada para puntaje: con la propuesta deberá aportarse la carta de compromiso prevista en el numeral 3.3.3, numeral 1, mediante la cual el proponente manifiesta que los vehículos cumplirán las condiciones establecidas en la ficha técnica, junto con los documentos relacionados con la capacidad transportadora exigidos en el numeral 3.3.3, numeral 4. No se requiere aportar con la oferta la documentación individual de cada vehículo, cuya verificación corresponderá a la supervisión al momento de su puesta a disposición para la ejecución del contrato.

b) Vehículos ofertados para obtener puntaje: respecto de estos vehículos sí deberán aportarse con la oferta los documentos individuales exigidos en el numeral 4.1, de acuerdo con el factor de ponderación



correspondiente, tales como licencia de tránsito, SOAT, tarjeta de operación, pólizas (responsabilidad civil contractual y extracontractual y póliza de daño material todo riesgo vigente a la fecha de presentación de la oferta) y revisión técnico-mecánica, cuando aplique.

c) Vehículos de carga destinados al servicio ocasional: los vehículos correspondientes a camión, tractocamiones/ tractomula con cama baja y camión autocargable constituyen un requisito habilitante de disponibilidad, de conformidad con el numeral 3.3.3, numeral 4 y sus respectivas notas. Por tanto, con la propuesta deberá acreditarse la disponibilidad de estos vehículos mediante los documentos allí señalados, incluyendo, según corresponda, tarjeta de propiedad, SOAT, pólizas (responsabilidad civil contractual y extracontractual y póliza de daño material todo riesgo vigente a la fecha de presentación de la propuesta), contrato de leasing o aval del propietario, así como los certificados relacionados con las herramientas y accesorios exigidos en la ficha técnica.

La diferenciación obedece a la naturaleza y finalidad de cada grupo de vehículos dentro del proceso de selección y permite delimitar la documentación requerida en la etapa de presentación de ofertas, sin perjuicio de la obligación del contratista de garantizar que la totalidad de los vehículos dispuestos para la ejecución contractual cumpla las condiciones técnicas, documentales, operativas y de aseguramiento exigidas por la Entidad.

Señores
TRANSPORTE SERVITAC.
E. S. D.

Referencia de mensaje: CO1.MSG.10036617

Fecha y hora: 2/10/2026 10:51:41

Respetados Señores:

En atención a su solicitud formulada el día 02 de octubre de 2026 a las 10:51 am, es de señalar que:

OBSERVACIÓN No. 1 - ESTRUCTURA DE PONDERACIÓN Y PROPORCIONALIDAD DEL COMPONENTE ECONÓMICO

2. Justificar la relación entre cada factor de ponderación y una ventaja objetiva para la prestación del servicio.
3. Indicar cómo fueron considerados en el análisis del sector y del mercado los costos que deben asumir los oferentes para cumplir los factores adicionales.
4. Revisar la proporcionalidad entre los factores técnicos y económicos, procurando que la estructura de evaluación permita una competencia efectiva entre diferentes perfiles de operadores.

Lo anterior cobra especial relevancia teniendo en cuenta que algunos de los factores técnicos, considerados individualmente, representan una incidencia considerable en la clasificación final.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada sobre la estructura de ponderación y la proporcionalidad del componente económico, se permite señalar que la distribución de los puntajes prevista en el Proyecto de Pliego de Condiciones responde a la naturaleza del objeto contractual, las necesidades operativas de la Entidad y la incorporación de factores de calidad que buscan obtener ventajas verificables para la adecuada prestación del servicio de transporte.

1. La estructura de ponderación se estableció considerando las características del servicio requerido, las condiciones técnicas necesarias para atender las necesidades institucionales y la posibilidad de incorporar criterios diferenciadores relacionados con la calidad, la seguridad operacional, la sostenibilidad ambiental y la conectividad. En este contexto, los factores técnicos buscan reconocer condiciones que representan un valor agregado para la ejecución del contrato, mientras que el componente económico permite evaluar las propuestas desde la perspectiva del precio ofertado, conforme a la metodología establecida en el pliego.

La asignación de puntajes corresponde a una decisión de estructuración del proceso orientada a valorar integralmente las ofertas, de acuerdo con las necesidades identificadas por la Entidad. Por tanto, la ponderación no se determina exclusivamente a partir del costo individual de cada elemento, sino de su pertinencia y contribución a la prestación del servicio.

2. Los factores técnicos previstos en el proyecto de pliego se relacionan con condiciones que pueden aportar beneficios concretos a la ejecución contractual. En particular:

- **Vehículos híbridos:** promueven la incorporación de tecnologías con potencial de reducción del consumo de combustibles fósiles y de las emisiones asociadas al servicio de transporte.
- **Vehículos blindados:** ofrecen una alternativa de protección adicional para los desplazamientos que, por las condiciones territoriales u operativas de determinadas actividades misionales de la CAR, puedan presentar mayores niveles de exposición a situaciones de riesgo.
- **Conectividad satelital:** permite contar con una alternativa de comunicación en zonas donde la cobertura de las redes convencionales puede ser limitada, favoreciendo la continuidad de las comunicaciones durante los desplazamientos.
- **Vehículos con características ambientales específicas:** incentivan la incorporación de alternativas que contribuyan a una operación más sostenible, conforme a las condiciones técnicas establecidas.
- **Plantación de árboles:** incorpora una acción complementaria de sostenibilidad ambiental, articulada con la naturaleza de las funciones de la CAR y sus objetivos de conservación y recuperación ambiental.

Estos factores no sustituyen el cumplimiento de las condiciones mínimas habilitantes ni modifican el objeto principal del contrato, que continúa siendo la prestación del servicio de transporte. Su finalidad es reconocer atributos adicionales que pueden representar ventajas para la Entidad.

3. La estructuración del proceso se apoyó en el análisis del sector y del mercado, elaborado conforme a los artículos 2.2.1.1.1.6.1 y 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, así como en la información incorporada en los estudios previos, los anexos técnicos y los documentos publicados en SECOP II.

En dicho análisis se consideraron fuentes de información relacionadas con la oferta del sector transporte, los procesos de contratación comparables y la información disponible de los posibles proveedores. Así mismo, se recibieron cinco cotizaciones en el marco del proceso CAR-SIP-011-2026, como insumo para la estructuración de las condiciones económicas y técnicas.

La Entidad precisa que los factores objeto de ponderación constituyen atributos adicionales y no requisitos generales de habilitación para todos los proponentes. En consecuencia, los interesados pueden presentar sus ofertas sin optar por uno o varios de dichos factores, siempre que cumplan la totalidad de los requisitos habilitantes y las condiciones mínimas exigidas. La asignación de puntaje dependerá de la acreditación de los atributos ofrecidos, en los términos establecidos en el pliego.

De igual forma, el proponente debe estructurar su oferta considerando los costos directos e indirectos necesarios para la ejecución del contrato y aquellos asociados a los compromisos que voluntariamente asuma para obtener puntaje, sin perjuicio de las reglas de asignación de riesgos y de las demás condiciones contractuales y su modelo de negocio.

1. Frente a la solicitud de revisar la distribución de los puntajes técnicos y económicos, la Entidad considera que la valoración integral de las ofertas debe atender tanto al componente económico como a las condiciones técnicas que pueden generar beneficios para la prestación del servicio y para el cumplimiento de sus funciones misionales.

La existencia de factores técnicos con una incidencia relevante en la clasificación final no implica, por sí misma, una restricción a la participación, en la medida en que estos corresponden a criterios de ponderación y no a exigencias habilitantes generales. Su acreditación es voluntaria, y los proponentes pueden competir sin ofrecer todos los atributos adicionales previstos, de acuerdo con las reglas de evaluación establecidas

Por lo anterior, **no se acoge la solicitud de modificar la distribución de los puntajes técnicos y económicos**, toda vez que la estructura propuesta busca valorar integralmente las condiciones de las ofertas y reconocer atributos adicionales relacionados con la calidad, la seguridad operacional, la conectividad y la sostenibilidad ambiental, sin convertirlos en requisitos mínimos obligatorios para participar en el proceso.

En consecuencia, se mantiene la estructura de ponderación prevista en el Proyecto de Pliego de Condiciones, sin perjuicio de las precisiones o ajustes puntuales que la Entidad determine procedentes respecto de factores específicos durante la consolidación del pliego definitivo

OBSERVACIÓN No. 2 - VEHÍCULOS HÍBRIDOS – 39 PUNTOS

2. VEHÍCULOS HÍBRIDOS – 39 PUNTOS

El Proyecto de Pliego contempla hasta 39 puntos por el ofrecimiento de vehículos híbridos gasolina-eléctrico, circunstancia que representa una proporción significativa del puntaje total.

Consideramos pertinente que la Entidad precise la necesidad concreta que sustenta tanto el número de vehículos exigidos como la puntuación asignada y las características tecnológicas requeridas.

Adicionalmente, solicitamos que se permita acreditar tecnologías híbridas diésel-eléctrico, siempre que estas cumplan con la finalidad ambiental, técnica y operacional perseguida por la Entidad.

Lo anterior permitiría valorar el resultado funcional y ambiental que se pretende alcanzar, sin limitar la participación a una única combinación de tecnologías de propulsión.

Por lo anterior, solicitamos:

1. Justificar técnica y económicamente la asignación de los 39 puntos.
2. Informar cuántos vehículos con las características actualmente exigidas fueron identificados en el estudio de mercado.
3. Informar cuántos potenciales operadores pueden disponer de dichas unidades y cumplir simultáneamente los demás factores de ponderación.
4. Aceptar vehículos híbridos diésel-eléctrico en igualdad de condiciones con los vehículos gasolina-eléctrico, siempre que acrediten las condiciones técnicas y ambientales requeridas.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada sobre el factor de ponderación de vehículos híbridos previsto en el literal B del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones, se permite aclarar lo siguiente:

1. El factor de evaluación guarda correspondencia con la condición de la CAR como autoridad ambiental y con su política institucional de incentivar la incorporación de tecnologías de menores emisiones en la operación contratada. En ese sentido, el Estudio Previo, en el acápite denominado “*Vehículos ambientalmente amigables*”, señala que la Corporación debe propender por el uso de vehículos más amigables con el medio ambiente, mediante la incorporación de vehículos híbridos y eléctricos, precisando que no se pretende que esta tecnología abarque la totalidad de la flota, sino incentivar progresivamente su utilización.

En concordancia con lo anterior, el literal B del numeral 4.1 contempla un puntaje de hasta treinta y nueve (39) puntos por el ofrecimiento de vehículos híbridos, correspondiente a un máximo de trece (13) unidades. Esta cantidad representa aproximadamente el 7,4 % de los ciento setenta y seis (176) vehículos del componente recurrente, por lo que el factor tiene un alcance limitado y no implica la obligación de disponer de una flota completamente híbrida.

La asignación de puntaje busca reconocer la incorporación de esta tecnología como un atributo adicional de la oferta, sin convertirla en una condición habilitante ni en una exigencia mínima para todos los proponentes. Asimismo, la evaluación contempla puntajes diferenciados según el año-modelo de los vehículos, a partir de 2019, en coherencia con las condiciones establecidas en el Anexo de Especificaciones Técnicas, y reconoce la mitad del puntaje correspondiente a los vehículos no propios vinculados, conforme a las reglas previstas en el pliego.

Por consiguiente, la finalidad del factor no es imponer una inversión obligatoria a los interesados, sino incentivar la incorporación de tecnologías de movilidad con potencial de reducción de emisiones, en consonancia con los objetivos ambientales de la Entidad.

2. El análisis del sector publicado en SECOP II, en el capítulo relacionado con movilidad sostenible, examinó la evolución del parque automotor eléctrico, híbrido y a gas natural vehicular durante el periodo 2020-2024, con información del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Dicho análisis evidenció un crecimiento de los vehículos híbridos desde 2020, con un máximo de 27.738 unidades en 2023, concentradas principalmente en el servicio particular, mientras que su incorporación en los servicios público y oficial continuaba siendo baja.

Esta información permitió identificar la evolución y las características generales del mercado de tecnologías de movilidad sostenible. No obstante, el análisis referido no permite establecer, por sí solo, un número exacto de vehículos híbridos que se encuentren disponibles para la contratación específica objeto del presente proceso, con las características, condiciones de vinculación y demás requisitos exigidos en el pliego.

3. La estructuración del proceso se desarrolló de conformidad con los artículos 2.2.1.1.6.1 y 2.2.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, mediante el análisis del sector desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de riesgos.

Como parte de dicho análisis, se identificaron 6.576 empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte en 2024, de las cuales 4.221 correspondían a transporte de carga, 2.194 a transporte de pasajeros y 161 contaban con habilitación en ambas modalidades. Adicionalmente, el tablero de Análisis de la Oferta de Colombia Compra Eficiente registraba aproximadamente 26.430 contratos adjudicados a 7.499 proveedores, por un valor cercano a \$6,45 billones.

De igual forma, se conformó una muestra de setenta (70) empresas identificadas a partir de procesos similares publicados en SECOP II y de los proveedores del Acuerdo Marco de Precios de Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II de Colombia Compra Eficiente. De estas, sesenta y cinco (65) contaban con el Registro Único de Proponentes (RUP) renovado y fueron consideradas para el análisis financiero; el 84 % correspondía a Mipymes. Así mismo, mediante el evento de cotización CAR-SIP-011-2026 se recibieron cinco (5) cotizaciones de operadores del mercado.

Estas fuentes constituyen insumos para el análisis de la oferta y de las condiciones del sector. Sin embargo, **la Entidad no cuenta con una cifra verificada que permita determinar cuántos operadores pueden disponer simultáneamente de vehículos híbridos con las características exigidas y cumplir, además, la totalidad de los demás factores de ponderación.** Esta circunstancia depende de la disponibilidad efectiva de cada operador y de las decisiones que adopte para estructurar su propuesta, incluida la posibilidad de participar mediante figuras asociativas, en los términos permitidos por la normativa de contratación pública. En consecuencia, no resulta procedente establecer una cifra que no se encuentre respaldada por información verificable. Lo anterior no desvirtúa el análisis del sector efectuado por la Entidad, cuyo alcance consiste en estudiar las condiciones de la oferta y la demanda y sustentar la estructuración del proceso, sin que implique certificar anticipadamente el número exacto de proponentes que cumplirán simultáneamente todos los requisitos y factores de evaluación.

4. En relación con la solicitud de permitir vehículos híbridos diésel-eléctricos en igualdad de condiciones con los híbridos gasolina-eléctricos, la CAR considera procedente ampliar el alcance del factor de ponderación.

El Anexo de Especificaciones Técnicas contempla, para los ítems 1 —camioneta doble cabina platón 4x4— y 2 —camper o camioneta tipo wagon 4x4—, distintas alternativas de motorización, entre ellas diésel, gasolina, gas vehicular, gas vehicular-gasolina, eléctrico-gasolina y eléctrico. Por su parte, el literal B del numeral 4.1 del Proyecto de Pliego de Condiciones contempla actualmente el reconocimiento de vehículos híbridos gasolina-eléctricos.

Teniendo en cuenta que la tecnología híbrida también puede combinar un motor diésel con uno eléctrico, y que esta alternativa puede contribuir a la finalidad de promover tecnologías de movilidad con menores emisiones, la Corporación considera pertinente ampliar el factor para admitir ambas configuraciones, siempre que los vehículos cumplan las condiciones técnicas, documentales y de disponibilidad previstas en los documentos del proceso.

Por lo anterior, **se acepta parcialmente la observación**, en el sentido de incluir los vehículos híbridos diésel-eléctricos dentro del literal B del numeral 4.1, en igualdad de condiciones de evaluación con los vehículos híbridos gasolina-eléctricos. En consecuencia, la Entidad efectuará el ajuste correspondiente en el Pliego de Condiciones Definitivo.



En los demás aspectos, se mantienen las condiciones del factor de ponderación, en atención a su finalidad de incentivar la incorporación de tecnologías ambientalmente amigables, sin convertirlas en un requisito habilitante ni exigir que la totalidad de la flota corresponda a vehículos híbridos

OBSERVACIÓN No. 3 - EFECTO ACUMULATIVO DE LOS FACTORES DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y BLINDADOS

Consideramos especialmente importante que la Entidad no analice de manera aislada cada factor de ponderación.

Los vehículos híbridos pueden representar hasta 39 puntos y los vehículos blindados hasta 20 puntos, de manera que ambos factores pueden representar conjuntamente hasta 59 puntos.

Por ello, solicitamos que antes de la publicación del pliego definitivo se realice una simulación de la matriz de evaluación que permita establecer:

- Cuántos operadores pueden cumplir los requisitos habilitantes.
- Cuántos pueden obtener puntaje por vehículos híbridos.
- Cuántos pueden obtener puntaje por vehículos blindados.
- Cuántos pueden cumplir simultáneamente ambos factores.
- Cómo incide esta combinación de requisitos en la clasificación final de las ofertas.

La finalidad de esta solicitud es verificar que exista pluralidad efectiva, y no solamente la posibilidad formal de presentar ofertas.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada sobre la evaluación conjunta de los factores de ponderación correspondientes a vehículos híbridos y vehículos blindados, se permite precisar que la estructuración del proceso de selección se fundamentó en el análisis de las necesidades institucionales, las condiciones del sector transporte y los criterios técnicos definidos para la prestación del servicio, de conformidad con los artículos 2.2.1.1.1.6.1 y 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015.

En primer lugar, la Entidad aclara que los factores correspondientes a vehículos híbridos y vehículos blindados tienen finalidades diferenciadas y responden a necesidades específicas de la operación contractual. El factor de vehículos híbridos busca incentivar progresivamente la incorporación de tecnologías de movilidad ambientalmente amigables, en consonancia con la condición de la CAR como autoridad ambiental. Por su parte, el factor de vehículos blindados busca disponer de una alternativa adicional de protección para el personal que desarrolla determinadas actividades misionales de control, vigilancia y seguimiento ambiental en zonas o circunstancias que pueden presentar una mayor exposición al riesgo.

En ese sentido, aunque ambos factores pueden representar conjuntamente hasta cincuenta y nueve (59) puntos, su ofrecimiento no constituye un requisito habilitante ni una obligación de disponer de estas características en la totalidad de la flota. Se trata de factores de ponderación que reconocen atributos adicionales de las propuestas, de acuerdo con las condiciones establecidas en el pliego de condiciones.

1. El análisis del sector publicado en SECOP II examinó las condiciones de oferta y demanda del servicio de transporte, así como aspectos legales, comerciales, financieros, organizacionales, técnicos y de riesgos. Entre la información considerada se encuentran los siguientes elementos:

- La identificación de 6.576 empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte en 2024: 4.221 de carga, 2.194 de pasajeros y 161 con habilitación en ambas modalidades.
- La información del tablero de Análisis de la Oferta de Colombia Compra Eficiente, que registra aproximadamente 26.430 contratos adjudicados a 7.499 proveedores, por un valor cercano a \$6,45 billones.
- Una muestra de setenta (70) empresas identificadas a partir de procesos similares publicados en SECOP II y de proveedores del Acuerdo Marco de Precios de Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II, de las cuales sesenta y cinco (65) contaban con RUP renovado y fueron consideradas para el análisis financiero. El 84 % de estas empresas correspondía a Mipymes.
- Cinco (5) cotizaciones recibidas mediante el evento CAR-SIP-011-2026.

Adicionalmente, la composición y magnitud de la flota recurrente se sustentan en la demanda institucional documentada en el Estudio Previo y en la matriz “*Justificación de cantidades – Componente 1 – Servicios recurrentes*”, incorporada en los anexos del presupuesto oficial. Esta necesidad se relaciona con las 28.273 comisiones atendidas entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2026, de las cuales 11.110 correspondieron a las Direcciones Regionales, frente a una flota propia de treinta y nueve (39) vehículos y una jurisdicción que comprende el área rural de Bogotá y 104 municipios.

2. Respecto de los vehículos híbridos, el factor contempla un máximo de trece (13) unidades, equivalentes aproximadamente al 7,4 % de los 176 vehículos del componente recurrente. Por tanto, no exige que la totalidad de la flota tenga esta tecnología y permite obtener puntaje conforme a las condiciones y los años-modelo previstos en el pliego. Asimismo, la Entidad ampliará el factor para admitir vehículos híbridos diésel-eléctricos en igualdad de condiciones con los híbridos gasolina-eléctricos, según el ajuste anunciado para el pliego definitivo.

En cuanto a los vehículos blindados, el factor reconoce una disponibilidad adicional de vehículos con blindaje nivel II, conforme a las tipologías, condiciones técnicas y reglas de asignación de puntaje establecidas en el literal C del numeral 4.1. Su finalidad es contar con una alternativa para atender determinados desplazamientos asociados a las actividades misionales de la Corporación, sin exigir que toda la flota contractual tenga blindaje.

En consecuencia, ambos factores pueden ser acreditados por los proponentes que dispongan de los vehículos correspondientes, de acuerdo con las reglas del proceso. Su inclusión no significa que cada interesado deba ofrecer necesariamente ambos atributos para participar, ni que su ausencia implique el incumplimiento de los requisitos habilitantes.

3. Frente a la solicitud de realizar una simulación que determine cuántos operadores podrían cumplir los requisitos habilitantes, obtener puntaje por vehículos híbridos, obtener puntaje por vehículos blindados y acreditar simultáneamente ambos factores, la Entidad precisa que la información disponible en el análisis del sector no permite establecer cifras verificadas para cada uno de esos escenarios.

En particular, no se cuenta con información consolidada que permita identificar de manera cierta cuántos operadores disponen simultáneamente de vehículos híbridos y blindados que cumplan todas las condiciones técnicas, documentales, de vinculación y disponibilidad exigidas en el proyecto de pliego. Tampoco resulta posible determinar anticipadamente cuántos interesados decidirán ofrecer dichos atributos o participar mediante figuras asociativas permitidas por la normativa.



Por esta razón, no sería procedente presentar cifras estimadas como si correspondieran a resultados comprobados del mercado. La evaluación de la pluralidad debe sustentarse en la información verificable disponible y en las condiciones objetivas del proceso, sin que ello implique que la Entidad deba certificar anticipadamente el número exacto de oferentes que obtendrán determinado puntaje o la clasificación final de sus propuestas.

Así mismo, una simulación de resultados hipotéticos no permitiría establecer por sí sola la clasificación efectiva de las ofertas, dado que esta dependerá de las propuestas que se presenten, de los atributos que cada interesado acredite y del cumplimiento de las reglas de evaluación previstas en el pliego de condiciones definitivo.

La CAR reconoce que los factores de ponderación inciden en la clasificación de las ofertas y, por ello, su incorporación debe responder a una finalidad institucional identificable y guardar relación con el objeto contractual. En este caso, los factores de vehículos híbridos y blindados atienden, respectivamente, objetivos de movilidad ambientalmente amigable y de protección adicional para determinadas actividades misionales.

La posibilidad de obtener puntaje por ambos factores debe analizarse en el contexto integral de la matriz de evaluación y de los demás criterios previstos en el proceso, sin considerar su sumatoria máxima como una exigencia que todos los proponentes deban cumplir. La estructura de ponderación busca diferenciar las ofertas por atributos adicionales, mientras que los requisitos habilitantes determinan las condiciones mínimas para participar.

Por lo anterior, no se acepta la solicitud de realizar una simulación con cifras de operadores que cumplan simultáneamente cada uno de los escenarios propuestos, dado que la Entidad no dispone de información verificable que permita establecer esos resultados de manera objetiva. Se mantiene la estructura de ponderación prevista en el proyecto de pliego, teniendo en cuenta que los factores cuestionados no son requisitos habilitantes, tienen finalidades institucionales diferenciadas y su acreditación es voluntaria, sin perjuicio de los ajustes específicos anunciados para ampliar la admisión de vehículos híbridos diésel-eléctricos.

La CAR reitera que la estructuración del proceso se encuentra sustentada en los estudios previos, el análisis del sector y los documentos publicados en SECOP II, los cuales contienen la justificación de las necesidades de transporte y de los criterios definidos para evaluar las ofertas.

OBSERVACIÓN No. 4 - TRACTOMULA CAMA BAJA A GAS Y DIFERENCIACIÓN POR PROPIEDAD

4. TRACTOMULA CAMA BAJA A GAS Y DIFERENCIACIÓN POR PROPIEDAD

El Proyecto contempla puntaje para la disponibilidad de una tractomula cama baja con motor a gas, así como una diferencia de puntuación dependiendo de si el vehículo es propio, adquirido mediante leasing o se encuentra vinculado.

Frente a este factor, solicitamos revisar la pertinencia de limitar la puntuación a una tecnología específica de combustible, teniendo en cuenta que el objeto contractual corresponde a la operación de transporte y que pueden existir alternativas tecnológicas que permitan alcanzar objetivos ambientales y operativos equivalentes.

Por lo anterior, solicitamos:

1. Justificar la necesidad específica de exigir o ponderar exclusivamente la motorización a gas.
2. Evaluar la aceptación de tecnologías equivalentes que cumplan estándares ambientales y de emisiones adecuados, incluyendo vehículos diésel con estándares de emisión aplicables.
3. Revisar la diferencia de puntuación asociada a la propiedad del vehículo frente a otras formas legalmente válidas de disponibilidad o vinculación.
4. Justificar cuál es la ventaja objetiva que obtiene la Entidad por el hecho de que el vehículo sea de propiedad del proponente, cuando este puede garantizar igualmente su disponibilidad y cumplimiento de las condiciones técnicas y legales requeridas.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada sobre el factor de ponderación correspondiente a vehículos de carga con motorización a gas y la diferenciación del puntaje según la forma de disponibilidad del vehículo, se permite precisar lo siguiente:

1. El literal A encuentra su fundamento en que la Corporación, como máxima autoridad ambiental en su jurisdicción, debe promover la sostenibilidad ambiental en el desarrollo de sus actividades institucionales, incluidas las operaciones de campo que requieren el transporte de maquinaria, equipos, materiales e insumos para el cumplimiento de sus funciones misionales.

En este sentido, la inclusión de vehículos con motorización a gas como factor de ponderación responde a la política institucional de incentivar tecnologías de transporte con potencial de reducir las emisiones contaminantes. En comparación con los motores diésel convencionales, los motores a gas natural pueden generar menores emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y material particulado, así como reducciones de dióxido de carbono (CO₂) que, bajo determinadas condiciones de operación, pueden aproximarse al 25 %. No obstante, estos beneficios dependen de las características tecnológicas del motor, su calibración y las condiciones de uso.

Por consiguiente, el puntaje previsto reconoce la importancia que la Corporación otorga a la incorporación de tecnologías de menores emisiones, en coherencia con la política institucional descrita en el Estudio Previo. Este factor constituye un criterio de evaluación que incentiva atributos adicionales de la oferta y no un requisito habilitante general para participar en el proceso de selección.

2. El Estudio Previo y el Anexo de Especificaciones Técnicas establecen que la Corporación requiere ocasionalmente vehículos de mayor capacidad, tales como camiones de mínimo cuatro (4) toneladas, camiones autocargables y tractocamiones/ tractomula con cama baja, para transportar maquinaria, equipos de grandes dimensiones, materiales de construcción, elementos destinados a proyectos



ambientales y volúmenes considerables de material vegetal o fauna silvestre. Estas necesidades superan, en determinadas circunstancias, la capacidad del parque automotor institucional.

Para atender estos requerimientos, se contempla un (1) vehículo de cada tipología, cuyo servicio se remunera con cargo a la bolsa de servicios ocasionales, conforme a las condiciones previstas en los documentos del proceso.

Ahora bien, teniendo en cuenta que el camión constituye la tipología de carga de mayor utilización por parte de la Corporación, y con el propósito de ampliar las alternativas disponibles para los oferentes sin desatender el objetivo de sostenibilidad ambiental, la Entidad **modificará el literal A del factor de ponderación**, de manera que el puntaje pueda obtenerse mediante el ofrecimiento de cualquiera de las siguientes alternativas:

- Un camión con capacidad de cuatro (4) a ocho (8) toneladas, que cumpla las condiciones establecidas en el pliego de condiciones definitivo.
- Una tractomula con cama baja, modelo 2024 o superior, con motorización a gas, de conformidad con las condiciones técnicas previstas en el proceso.

La verificación del cumplimiento de las condiciones para acceder al puntaje se efectuará con fundamento en lo dispuesto en las Notas 1 a 3 del respectivo literal A, las cuales establecen las reglas aplicables a dicho factor.

Esta modificación permite proyectar el beneficio ambiental del factor sobre una tipología de carga de mayor utilización en la operación institucional y, al mismo tiempo, ampliar las alternativas de los proponentes para obtener el puntaje, sin eliminar las condiciones técnicas y ambientales definidas por la Entidad.

3. La diferenciación del puntaje asociada a la propiedad o disponibilidad del vehículo debe interpretarse exclusivamente en los términos establecidos en el factor de evaluación correspondiente. La Corporación no exige, como regla general, que el proponente sea propietario de la totalidad de los vehículos requeridos para la ejecución contractual, toda vez que el pliego contempla otras modalidades de disponibilidad legalmente admisibles, de acuerdo con la tipología del vehículo y los requisitos aplicables.

En consecuencia, las condiciones de propiedad previstas para efectos de asignar puntaje no deben entenderse como una exigencia general de propiedad de toda la flota ni como un impedimento para acreditar la disponibilidad de vehículos mediante las modalidades expresamente autorizadas en los documentos del proceso.

Por lo anterior, la CAR **acoge parcialmente la observación en lo relacionado con la ampliación de las alternativas para obtener el puntaje del literal A**, y modificará dicho factor para permitir que se obtenga mediante el ofrecimiento de un camión de cuatro (4) a ocho (8) toneladas o de una tractomula con cama baja, modelo 2024 o superior y motor a gas, conforme a las condiciones y reglas de verificación establecidas en el pliego definitivo.

La modificación mantiene el propósito de incentivar tecnologías de transporte que contribuyan a la sostenibilidad ambiental y amplía las posibilidades de participación de los oferentes, en atención a las necesidades operativas de la Corporación.

OBSERVACIÓN No. 5 - CLARIDAD SOBRE LOS VEHÍCULOS DISPONIBLES Y LOS VEHÍCULOS OBJETO DE PONDERACIÓN

5. CLARIDAD SOBRE LOS VEHÍCULOS DISPONIBLES Y LOS VEHÍCULOS OBJETO DE PONDERACIÓN

Solicitamos que el Pliego diferencie claramente entre:

- a. La capacidad transportadora del proponente.
- b. Los vehículos mínimos requeridos para la ejecución del contrato.
- c. Los vehículos que serán objeto de ponderación.
- d. Los vehículos que deberán encontrarse disponibles al momento de la presentación de la oferta.
- e. Los vehículos cuya documentación podrá acreditarse posteriormente, durante la etapa previa al inicio de la ejecución.

Esta diferenciación resulta necesaria para garantizar reglas claras y evitar cargas documentales que no sean indispensables para la comparación objetiva de las ofertas.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca acoge la solicitud de aclaración y precisa la diferenciación entre la capacidad transportadora, los vehículos mínimos requeridos para la ejecución contractual y los vehículos ofrecidos para obtener puntaje, con fundamento en el Proyecto de Pliego de Condiciones y en el Anexo de Especificaciones Técnicas, así:

i. Capacidad transportadora. Corresponde a la capacidad global autorizada por el Ministerio de Transporte que debe acreditar el proponente como requisito habilitante, conforme al numeral 3.3.3, numeral 4, del Proyecto de Pliego de Condiciones y al artículo 2.2.1.6.7.1 del Decreto 1079 de 2015. Para el presente proceso, deberá comprender, como mínimo, 87 camionetas doble cabina platón 4x4, 78 camperos o camionetas tipo wagon 4x4 y 11 camionetas tipo wagon 4x2, de acuerdo con la Nota 1 del numeral citado. Su acreditación se efectuará mediante los documentos allí previstos, incluida la resolución de capacidad transportadora vigente, la certificación expedida por el Ministerio de Transporte sobre su vigencia y la propiedad de mínimo el 10 % de los vehículos acreditados, así como la certificación del representante legal relativa al cumplimiento de las especificaciones técnicas mínimas por parte de los vehículos vinculados.

ii. Vehículos mínimos requeridos para la ejecución del contrato. Son aquellos que el contratista deberá poner efectivamente a disposición de la Corporación para garantizar la prestación del servicio, en las cantidades, tipologías y condiciones establecidas en el Anexo de Especificaciones Técnicas. Comprenden tanto los vehículos del componente recurrente como los requeridos para atender los servicios ocasionales, de acuerdo con las necesidades de la Entidad. Respecto de los vehículos de la flota recurrente que no sean ofrecidos para obtener puntaje, su disponibilidad y cumplimiento de las condiciones técnicas serán verificados por la supervisión al momento de su puesta a disposición, a partir del acta de inicio. Para tal efecto, con la oferta deberá presentarse la carta de compromiso prevista en el numeral 3.3.3, numeral 1, mediante la cual el proponente garantiza que los vehículos dispuestos para la ejecución cumplirán las condiciones y especificaciones técnicas exigidas.

iii. Vehículos ofrecidos para obtener puntaje. Corresponden a los vehículos que el proponente ofrece voluntariamente para acceder a los factores de ponderación previstos en el numeral 4.1 del pliego de condiciones. Además de cumplir las condiciones mínimas exigidas para su operación, deberán acreditar las características adicionales establecidas para el factor correspondiente. Por tanto, el cumplimiento de los requisitos mínimos de operación no genera puntaje por sí solo; este se asignará únicamente cuando se acrediten las condiciones adicionales previstas en el pliego. La documentación requerida para estos vehículos deberá aportarse con la oferta, conforme a las exigencias específicas de cada factor de ponderación.

OBSERVACIÓN No. 6 - JUSTIFICACIÓN DE LOS FACTORES ADICIONALES DE SOSTENIBILIDAD Y TECNOLOGÍA

6. JUSTIFICACIÓN DE LOS FACTORES ADICIONALES DE SOSTENIBILIDAD Y TECNOLOGÍA

Solicitamos que la Entidad precise la necesidad, metodología y relación con el objeto contractual de los demás factores de ponderación, particularmente:

- Internet satelital.
- Plantación de árboles.
- Acciones adicionales de sostenibilidad.

Reconocemos la importancia de incorporar criterios ambientales y tecnológicos en la contratación pública; sin embargo, consideramos necesario que la puntuación asignada a cada uno de ellos se encuentre soportada en una ventaja objetiva, verificable y proporcional para la Entidad, así como en la disponibilidad de estas condiciones en el mercado.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en atención a la observación presentada sobre la justificación de los factores adicionales de sostenibilidad y tecnología, particularmente los relacionados con internet satelital, plantación de árboles y otras acciones de sostenibilidad ambiental, se permite precisar que realizó la estructuración de estos criterios atendiendo a las necesidades institucionales identificadas en el Estudio Previo, las características del servicio requerido y los objetivos ambientales y operativos asociados a la ejecución del contrato.

La Entidad considera que estos factores responden a finalidades concretas, guardan relación con el objeto contractual y permiten reconocer atributos adicionales que pueden generar beneficios verificables para la Corporación, sin constituir requisitos habilitantes ni condiciones obligatorias para participar en el proceso. En consecuencia, no se acoge la solicitud de modificar la estructura de ponderación por las razones que se exponen a continuación.

1. Internet satelital – dos punto cinco (2,5) puntos

El factor de internet satelital responde a la necesidad de facilitar las comunicaciones durante la prestación del servicio de transporte, especialmente en las actividades de campo que se desarrollan en zonas rurales, apartadas o de difícil acceso, en las cuales la cobertura de las redes móviles terrestres puede ser limitada o inexistente.

En el desarrollo de sus funciones misionales, la CAR requiere movilizar personal para realizar actividades de seguimiento, control y vigilancia ambiental, así como atender situaciones operativas que demandan coordinación y comunicación durante los desplazamientos. En estas circunstancias, disponer de conectividad satelital puede constituir una ventaja operativa, al ofrecer una alternativa de comunicación en lugares donde las redes convencionales presentan limitaciones.

La asignación de dos punto cinco (2,5) puntos busca incentivar la disponibilidad de esta herramienta tecnológica como un atributo adicional de la oferta, sin convertirla en una condición mínima para la prestación del servicio. La verificación se realizará conforme a las condiciones técnicas previstas en el pliego de condiciones, de manera que pueda comprobarse el cumplimiento de los requisitos exigidos, con independencia de la tecnología o del proveedor disponible en el mercado, siempre que se satisfagan dichas condiciones.

Por tanto, el factor guarda relación con el objeto contractual, en la medida en que puede contribuir a mejorar las condiciones de comunicación y coordinación durante la operación de transporte, particularmente en los desplazamientos hacia sectores con cobertura móvil limitada. Su carácter voluntario permite que los proponentes decidan si presentan este ofrecimiento, sin que su ausencia implique la exclusión del proceso.

2. Plantación de árboles – cinco (5) puntos

El factor de plantación de árboles se incorpora como un incentivo para promover acciones concretas de sostenibilidad ambiental relacionadas con la operación de transporte, teniendo en cuenta que esta actividad genera impactos ambientales, entre ellos emisiones de gases de efecto invernadero.

En su condición de autoridad ambiental, la Corporación considera pertinente incentivar acciones complementarias orientadas a la recuperación de la cobertura vegetal, la restauración ecológica y la captura de carbono, en concordancia con sus funciones institucionales y con los objetivos ambientales que orientan su gestión.

La metodología de asignación del puntaje se estructuró mediante rangos progresivos, de acuerdo con la cantidad de individuos arbóreos ofrecidos, así:

- De mil (1.000) a dos mil (2.000) árboles: uno coma cinco (1,5) puntos.
- De dos mil uno (2.001) a cuatro mil (4.000) árboles: tres (3) puntos.
- De cuatro mil uno (4.001) a seis mil (6.000) árboles: cinco (5) puntos.

Esta distribución permite reconocer distintos niveles de compromiso ambiental, sin exigir a todos los proponentes el ofrecimiento máximo para acceder a puntaje. De esta manera, el factor establece una relación progresiva entre la magnitud del compromiso asumido y el reconocimiento otorgado en la evaluación.

La verificación del ofrecimiento se efectuará conforme a las condiciones establecidas en el pliego, relacionadas con las características de los individuos arbóreos, su procedencia, las condiciones de suministro y plantación, y los demás soportes exigidos. Asimismo, el cumplimiento del compromiso estará sujeto a la verificación y seguimiento de la supervisión contractual, de acuerdo con las obligaciones que se establezcan para la ejecución.

En cuanto a la selección de especies, esta deberá atender las condiciones del lugar de plantación, incluidas las características climáticas, edáficas y ecológicas, de manera que los individuos seleccionados sean apropiados para el entorno en el que se desarrollará la actividad. La verificación por parte de la supervisión permitirá constatar que se cumplan las condiciones técnicas y ambientales exigidas.

En consecuencia, el factor no corresponde a una exigencia desvinculada del objeto contractual, sino a un incentivo ambiental complementario que permite reconocer compromisos adicionales en materia de sostenibilidad, sujetos a condiciones objetivas de acreditación y cumplimiento.

4. Los factores de sostenibilidad incluidos en la matriz de evaluación responden a diferentes formas de contribuir a los objetivos ambientales de la Corporación, de acuerdo con las características de cada ofrecimiento.

En particular, la promoción de vehículos híbridos y de vehículos de carga con motorización a gas busca incentivar tecnologías que pueden contribuir a reducir las emisiones contaminantes asociadas a la operación vehicular, mientras que la plantación de árboles promueve acciones complementarias de recuperación vegetal

y captura de carbono. Estos criterios atienden finalidades distintas y, por ello, se evalúan de manera independiente, conforme a las condiciones específicas de cada factor.

La inclusión de estos elementos se fundamenta en la naturaleza de la CAR como autoridad ambiental y en la conveniencia de incorporar criterios de sostenibilidad en la contratación pública, siempre que se relacionen con las necesidades del proceso y puedan ser objeto de verificación. Su finalidad no consiste en imponer una tecnología única ni en exigir que la totalidad de la flota disponga de características ambientales adicionales, sino en incentivar progresivamente alternativas que aporten valor a la ejecución contractual.

Por consiguiente, la Entidad considera que la combinación de estos factores permite abordar la sostenibilidad desde distintas perspectivas: la reducción potencial de emisiones durante la operación, el uso de alternativas tecnológicas y la promoción de acciones ambientales complementarias.

La estructura de ponderación se definió a partir de las necesidades identificadas en los Estudios Previos, las características del servicio y el análisis del sector desarrollado durante la etapa de planeación. La asignación de puntaje a cada factor busca reconocer atributos adicionales que puedan representar una ventaja para la Corporación, mediante condiciones susceptibles de acreditación y verificación.

En relación con la disponibilidad en el mercado, el análisis del sector constituye el soporte para la estructuración del proceso y la definición de sus condiciones. Sin embargo, la Entidad precisa que estos factores no se establecieron como requisitos habilitantes ni como condiciones indispensables para que un operador pueda presentar oferta. En consecuencia, su evaluación no depende de que todos los proponentes dispongan simultáneamente de cada una de las tecnologías o puedan asumir todos los compromisos ambientales contemplados.

Adicionalmente, los factores se encuentran distribuidos en la matriz de evaluación con puntajes específicos y diferenciados, de acuerdo con la finalidad de cada uno. La asignación de dos punto cinco (2,5) puntos al internet satelital y hasta cinco (5) puntos a la plantación de árboles permite reconocer estos ofrecimientos sin que, individualmente considerados, determinen la habilitación del proponente.

La Entidad también precisa que las condiciones ofrecidas para obtener puntaje deberán cumplirse en los términos establecidos en los documentos del proceso, sin que puedan entenderse como simples declaraciones carentes de efectos durante la ejecución contractual. De esta manera, la evaluación se fundamenta en compromisos susceptibles de verificación, lo que permite proteger el interés público y asegurar que los atributos reconocidos correspondan a ofrecimientos reales.

En consecuencia, la CAR considera que los factores cuestionados cuentan con una justificación relacionada con las necesidades institucionales, incorporan criterios de evaluación diferenciados y prevén mecanismos de acreditación y seguimiento conforme a las reglas del proceso.

Por lo anterior, no se acoge la solicitud de modificar la estructura de ponderación por las razones expuestas. La Entidad mantendrá los factores de internet satelital, plantación de árboles y sostenibilidad ambiental en los términos previstos en el proyecto de pliego, sin perjuicio de los ajustes expresamente anunciados en las respuestas a las observaciones que impliquen modificaciones puntuales de sus condiciones. La aplicación de estos factores se realizará conforme a las reglas de evaluación establecidas en el pliego de condiciones definitivo.

OBSERVACIÓN No. 7 - PERSONAL MÍNIMO REQUERIDO

7. PERSONAL MÍNIMO REQUERIDO

Se evidencia una contradicción en el numeral 3.3.2 del Proyecto de Pliego de Condiciones respecto de la documentación del personal mínimo requerido.

Por una parte, las Notas 1 y 2 (pág. 36) establecen que el personal no será objeto de evaluación dentro del proceso de selección y que, con la propuesta, únicamente debe presentarse la Carta de Compromiso del Personal Mínimo Requerido, dejando la presentación de las hojas de vida y sus soportes para el inicio de la ejecución contractual.

Sin embargo, las Notas 6 y 9 (pág. 37) exigen documentos relacionados con la experiencia del personal y el diligenciamiento del respectivo anexo con la oferta, incluso señalando que la falta de aclaración de dichos documentos podría generar el rechazo de la propuesta.

Lo anterior genera una inconsistencia que puede dar lugar a interpretaciones diferentes durante la evaluación de las ofertas.

Se solicita aclarar y unificar estas disposiciones, estableciendo expresamente que, con la presentación de la propuesta, únicamente deberá aportarse la Carta de Compromiso del Personal Mínimo Requerido, y que las hojas de vida, certificaciones y demás soportes serán exigidos únicamente durante la etapa de ejecución contractual, conforme a lo señalado en las Notas 1 y 2.

En consecuencia, se solicita ajustar o eliminar las disposiciones que resulten contradictorias.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada, acoge la solicitud de aclaración y armonización de las disposiciones contenidas en las Notas 1, 2 y 4 del requisito relacionado con el personal mínimo requerido, con el propósito de precisar las obligaciones exigibles en la etapa de presentación de la oferta, aquellas que deben cumplirse antes del inicio de la ejecución contractual y las condiciones aplicables a la sustitución del personal.

En primer lugar, se aclara que, con la presentación de la oferta, únicamente será obligatorio aportar la Carta de Compromiso del Personal Mínimo Requerido, suscrita por el representante legal, mediante la cual se garantice la disponibilidad del personal exigido, en las cantidades previstas y con el cumplimiento de las condiciones de formación, dedicación y experiencia establecidas en el Pliego de Condiciones. En consecuencia, no será necesario individualizar ni aportar con la oferta las hojas de vida y los documentos que acrediten los requisitos particulares de cada persona, dado que el personal mínimo requerido no será objeto de evaluación durante el proceso de selección.

En segundo lugar, conforme a la Nota 2 del numeral 3.3.2, el contratista deberá presentar las hojas de vida y los respectivos soportes de formación, experiencia y demás requisitos del personal requerido dentro de los tres (3) días hábiles posteriores a la firma del contrato, para la correspondiente verificación por parte de la Entidad. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la obligación de presentar, antes de la suscripción del acta de inicio, los documentos específicos exigidos para los conductores, de acuerdo con lo establecido en los Estudios Previos.

La finalidad de esta exigencia es garantizar que el contratista disponga oportunamente de un equipo humano suficiente e idóneo para la ejecución del contrato, que cumpla los perfiles, la formación, la experiencia, la dedicación y las demás condiciones establecidas por la Entidad, y no imponer una identidad invariable de las personas desde la presentación de la oferta.

En consecuencia, el contratista podrá vincular al personal una vez adjudicado el proceso y efectuar sustituciones cuando existan circunstancias que lo justifiquen, siempre que garantice la cantidad de personas requerida y que quienes las reemplacen acrediten los mismos requisitos exigidos para el perfil correspondiente o condiciones superiores. En todo caso, deberá presentar oportunamente los soportes para su verificación y asegurar que la sustitución no afecte la continuidad, oportunidad ni calidad de la prestación del servicio.



Por lo anterior, se acoge la observación y se realizarán los ajustes correspondientes en el Pliego de Condiciones Definitivo, con el fin de armonizar las Notas 1, 2 y 4 del numeral 3.3.2, precisar el momento de presentación de los documentos del personal y establecer con claridad las condiciones para su vinculación y eventual sustitución durante la ejecución contractual.

Señores
TRANSPORTE EASY VAN S.A.S.
E. S. D.

Referencia de mensaje: CO1.MSG.10037529

Fecha y hora: 2/10/2026 12:48:05

Respetados Señores:

En atención a su solicitud formulada el día 02 de octubre de 2026 a las 12:48:05, es de señalar que:

OBSERVACIÓN No. 1 - PERSONAL MÍNIMO – DOCUMENTOS EXIGIDOS CON LA OFERTA

1. Observación

El proyecto de pliego contempla personal mínimo para la ejecución contractual, incluyendo conductores y personal profesional, y señala que las hojas de vida y sus respectivos soportes deberán presentarse dentro de los tres (3) días hábiles siguientes al inicio de la ejecución del contrato, sin perjuicio de la carta de compromiso exigida con la oferta.

Con el fin de establecer con claridad el alcance de esta obligación, solicitamos precisar si, en la etapa de presentación de la propuesta, se requiere únicamente la carta de compromiso de disponibilidad del personal o si deben aportarse adicionalmente documentos que permitan identificar a las personas que eventualmente serán asignadas.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada, acoge la solicitud de aclaración y armonización de las disposiciones contenidas en las Notas 1, 2 y 4 del requisito relacionado con el personal mínimo requerido, con el propósito de precisar las obligaciones exigibles en la etapa de presentación de la oferta, aquellas que deben cumplirse antes del inicio de la ejecución contractual y las condiciones aplicables a la sustitución del personal.

En primer lugar, se aclara que, con la presentación de la oferta, únicamente será obligatorio aportar la Carta de Compromiso del Personal Mínimo Requerido, suscrita por el representante legal, mediante la cual se garantice la disponibilidad del personal exigido, en las cantidades previstas y con el cumplimiento de las condiciones de formación, dedicación y experiencia establecidas en el Pliego de Condiciones. En consecuencia, no será necesario individualizar ni aportar con la oferta las hojas de vida y los documentos que acrediten los requisitos particulares de cada persona, dado que el personal mínimo requerido no será objeto de evaluación durante el proceso de selección.

En segundo lugar, conforme a la Nota 2 del numeral 3.3.2, el contratista deberá presentar las hojas de vida y los respectivos soportes de formación, experiencia y demás requisitos del personal requerido dentro de los tres (3) días hábiles posteriores a la firma del contrato, para la correspondiente verificación por parte de la Entidad. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la obligación de presentar, antes de la suscripción del acta de inicio, los documentos específicos exigidos para los conductores, de acuerdo con lo establecido en los Estudios Previos.

La finalidad de esta exigencia es garantizar que el contratista disponga oportunamente de un equipo humano suficiente e idóneo para la ejecución del contrato, que cumpla los perfiles, la formación, la experiencia, la dedicación y las demás condiciones establecidas por la Entidad, y no imponer una identidad invariable de las personas desde la presentación de la oferta.

En consecuencia, el contratista podrá vincular al personal una vez adjudicado el proceso y efectuar sustituciones cuando existan circunstancias que lo justifiquen, siempre que garantice la cantidad de personas requerida y que quienes las reemplacen acrediten los mismos requisitos exigidos para el perfil correspondiente o condiciones superiores. En todo caso, deberá presentar oportunamente los soportes para su verificación y asegurar que la sustitución no afecte la continuidad, oportunidad ni calidad de la prestación del servicio.

Por lo anterior, se acoge la observación y se realizarán los ajustes correspondientes en el pliego de condiciones definitivo, con el fin de armonizar las Notas 1, 2 y 4 del numeral 3.3.2, precisar el momento de presentación de los documentos del personal y establecer con claridad las condiciones para su vinculación y eventual sustitución durante la ejecución contractual.

OBSERVACIÓN No. 2 - EXPERIENCIA CON EJECUCIÓN SIMULTÁNEA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA

2. Observación

Una vez revisadas las condiciones establecidas para acreditar la experiencia del proponente, se observa que el proyecto de pliego exige que, por lo menos, uno de los contratos aportados haya ejecutado simultáneamente las modalidades de transporte terrestre especial de pasajeros y transporte terrestre de carga. Adicionalmente, se establece que, cuando se presenten más de dos contratos, uno deberá corresponder al transporte de carga y los contratos adicionales deberán corresponder al transporte especial de pasajeros.

Por lo tanto, solicitamos evaluar la posibilidad de permitir que la experiencia en transporte de pasajeros y la experiencia en transporte de carga se acrediten mediante contratos independientes, sin exigir necesariamente que ambas actividades hayan sido ejecutadas simultáneamente en un único contrato, siempre que se garantice la idoneidad y capacidad técnica del oferente.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, NO LA ACEPTA y se permite precisar el alcance del requisito establecido para la acreditación de la experiencia del proponente, el cual no tiene por objeto restringir la posibilidad de que los proponentes acrediten su experiencia mediante la presentación de dos o más certificaciones correspondientes a contratos diferentes. Por el contrario, el proponente podrá aportar las certificaciones que considere pertinentes, siempre que estas cumplan las condiciones y requisitos establecidos en los documentos del proceso.

No obstante, atendiendo a la naturaleza y alcance del objeto contractual, que comprende de manera conjunta la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y transporte de carga, la Entidad considera necesario que, cuando se pretenda acreditar la experiencia requerida mediante varias certificaciones, por lo menos una de ellas corresponda a un contrato cuya ejecución haya comprendido simultáneamente las dos modalidades de transporte: pasajeros y carga.

Lo anterior obedece a que el objeto contractual requiere del futuro contratista una capacidad operativa, administrativa, logística y de gestión que le permita atender de manera integral y coordinada las necesidades de transporte de la Entidad, tanto en materia de movilización de pasajeros como de bienes o carga. En consecuencia, no resulta equivalente acreditar exclusivamente, mediante contratos independientes, experiencia en transporte de pasajeros y experiencia en transporte de carga, pues ello no permite demostrar, por sí solo, que el proponente haya ejecutado efectivamente un contrato en el que haya debido atender de manera concurrente las dos modalidades.



En este sentido, la exigencia establecida busca verificar una experiencia específica y directamente relacionada con las condiciones reales de ejecución del contrato que se pretende celebrar, y no limitar injustificadamente la participación de los interesados.

Así, se aclara que:

1. El proponente sí podrá presentar dos o más certificaciones para acreditar la experiencia exigida.
2. Las certificaciones podrán corresponder a contratos diferentes y podrán acreditar, individualmente, experiencia en transporte de pasajeros y/o transporte de carga.
3. Sin embargo, cuando se presenten varias certificaciones para acreditar el requisito, al menos una de ellas deberá acreditar la ejecución de un contrato que haya comprendido conjuntamente las modalidades de transporte de pasajeros y de carga.
4. Esta condición no implica exigir que todas las certificaciones aportadas comprendan ambas modalidades, sino únicamente que una de las experiencias acreditadas permita verificar de manera directa que el proponente ha ejecutado un contrato de naturaleza mixta, esto es, que haya involucrado simultáneamente el transporte de pasajeros y de carga.

La exigencia encuentra justificación en la necesidad de que la experiencia acreditada guarde correspondencia con las características y complejidad del objeto contractual, permitiendo a la Entidad verificar que el proponente cuenta con antecedentes reales en la gestión y ejecución de servicios que involucren conjuntamente las dos modalidades requeridas.

Por lo anterior, la Entidad aclara que la regla se mantiene en los términos previstos en los documentos del proceso, precisando que no se restringe la acreditación mediante varias certificaciones, pero sí se requiere que, entre las experiencias aportadas, exista al menos una que comprenda la ejecución conjunta de transporte de pasajeros y transporte de carga, como mecanismo para acreditar de manera efectiva la experiencia específica requerida para la ejecución del contrato.

OBSERVACIÓN No. 3 - TRACTOCAMIÓN CAMA BAJA A GAS – DEMANDA ESTIMADA Y DIFERENCIACIÓN POR TENENCIA

3. Observación

Respetuosamente solicitamos a la entidad revisar las condiciones de evaluación previstas para el factor de calidad que asigna diez (10) puntos por la disponibilidad de un tractocamión cama baja con motor completamente a gas, modelo 2024 o superior y capacidad mínima de 25 toneladas, así como la diferenciación del puntaje según la forma de tenencia del vehículo.

La presente observación busca que estos criterios se encuentren debidamente justificados y guarden relación directa con las necesidades operativas del contrato, considerando que se trata de servicios ocasionales y a demanda.

- Solicitamos a la entidad precisar los estudios técnicos, operacionales o ambientales que sustentan la exigencia de que el tractocamión cama baja cuente con motor completamente a gas, así como la necesidad de establecer el modelo 2024 o superior.



En particular, se solicita explicar por qué se exige exclusivamente esta tecnología de combustible y si se evaluaron otras alternativas que permitan cumplir con las condiciones de capacidad, seguridad, desempeño y operación requeridas para el servicio.

La especificación de una tecnología determinada debe responder a una necesidad contractual verificable y no convertirse, sin justificación suficiente, en una condición que limite la concurrencia de oferentes que cuentan con vehículos aptos para satisfacer el objeto contratado.

Teniendo en cuenta que los servicios objeto de evaluación son ocasionales y se prestan según las necesidades que se presenten, solicitamos aclarar la demanda estimada de utilización del tractocamión cama baja y del camión auto cargable, incluyendo su frecuencia prevista, las características de las operaciones y la justificación de su inclusión como factores de calidad puntuables.

Esta información permitirá establecer la relación entre la disponibilidad de dichos vehículos, el beneficio efectivo para la entidad y la ponderación asignada. En consecuencia, solicitamos explicar cómo se determinó la pertinencia de otorgar diez (10) puntos a esta condición frente a los demás componentes técnicos de la oferta.

El artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 establece que la selección debe atender al ofrecimiento más favorable para la entidad, mediante factores de evaluación objetivos y una ponderación definida en los documentos del proceso. Por su parte, el numeral 5 del artículo 24 de la Ley 80 de 1993 dispone que los pliegos deben establecer reglas objetivas, justas, claras y completas que permitan la comparación de las propuestas y aseguren la selección objetiva.

En este contexto, solicitamos revisar si la combinación de tecnología de combustible exclusiva, modelo mínimo y diferenciación del puntaje según la propiedad del vehículo resulta necesaria y proporcional a las condiciones del servicio. La revisión debe permitir establecer si existen alternativas que satisfagan la necesidad contractual sin restringir injustificadamente la participación de potenciales oferentes.

Solicita precisar los estudios que sustentan la exigencia de motor completamente a gas y modelo 2024 o superior para el tractocamión cama baja, aclarar la demanda estimada de utilización del tractocamión y del camión autocargable, explicar la asignación de diez (10) puntos y revisar la proporcionalidad de la diferenciación de puntaje según la tenencia del vehículo.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), en atención a la observación formulada, se permite manifestar que la acepta parcialmente, exclusivamente en lo relacionado con las tipologías de vehículos con las cuales puede acreditarse el ofrecimiento objeto de ponderación. En consecuencia, se ajustará el literal A del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones, en el sentido de permitir que el puntaje correspondiente pueda obtenerse mediante el ofrecimiento de un camión de cuatro (4) a ocho (8) toneladas o tractomula con cama baja, siempre que se cumplan las demás condiciones técnicas establecidas, incluido el modelo 2024 o superior y la motorización a gas.

No obstante, no se acepta la observación en lo relacionado con la modificación del modelo mínimo exigido ni con la diferenciación del puntaje según la propiedad o modalidad de vinculación del vehículo, por cuanto estos aspectos responden a objetivos ambientales definidos en la planeación contractual y a la finalidad de incentivar la incorporación permanente de tecnologías de menores emisiones al parque automotor de los operadores de transporte.

Para mayor claridad, la Entidad se pronuncia sobre los aspectos planteados en los siguientes términos:

La motorización a gas y el modelo 2024 o superior corresponden a condiciones del ofrecimiento voluntario objeto de ponderación en el literal A del numeral 4.1 del Proyecto de Pliego de Condiciones, y no a requisitos habilitantes de obligatorio cumplimiento para participar en el proceso de selección.

En efecto, el Anexo de Especificaciones Técnicas contempla, para la ejecución contractual, condiciones de disponibilidad vehicular más amplias. Para la tractomula con cama baja admite motores diésel, gasolina, gas vehicular, gas vehicular-gasolina, eléctrico-gasolina o eléctrico, con modelo 2016 o superior; y para el camión autocargable, motor diésel, modelo 2011 o superior. En consecuencia, los interesados que dispongan de vehículos de carga que cumplan las especificaciones técnicas mínimas exigidas podrán acreditar el requisito de disponibilidad correspondiente y ejecutar el contrato, sin que la falta de vehículos con motorización a gas o modelo 2024 o superior constituya, por sí misma, una causal de rechazo.

La finalidad del factor consiste en reconocer, mediante una asignación de puntaje, un ofrecimiento adicional que genera un beneficio ambiental para la Entidad. Por tanto, no se pretende restringir la participación de los interesados que cuenten con vehículos que satisfagan las condiciones mínimas de ejecución, sino incentivar la presentación de alternativas de transporte con características ambientales superiores a las requeridas para la prestación ordinaria del servicio.

La inclusión de este factor responde a la naturaleza de la CAR como autoridad ambiental y a su deber institucional de promover prácticas y tecnologías que contribuyan a la sostenibilidad ambiental, incluso en el desarrollo de sus actividades operativas y de campo.

En ese contexto, el literal A del numeral 4.1 del Proyecto de Pliego de Condiciones establece un incentivo para la utilización de vehículos con motorización a gas, considerando las ventajas ambientales asociadas con la reducción de determinadas emisiones contaminantes frente a tecnologías convencionales. En particular, la justificación técnica incorporada en los documentos del proceso señala que los motores a gas natural pueden producir menores emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y material particulado que los motores diésel, así como menores emisiones de dióxido de carbono (CO₂), dependiendo de la tecnología y las condiciones de operación.

La asignación de diez (10) puntos a este ofrecimiento refleja la importancia que la Entidad otorga a la incorporación de tecnologías de menores emisiones, en concordancia con la política institucional descrita en el Estudio Previo, orientada a promover alternativas de transporte ambientalmente más favorables.

En cuanto al modelo 2024 o superior, la Entidad considera pertinente mantener esta condición como parte de las características del ofrecimiento objeto de ponderación, en la medida en que permite delimitar de manera objetiva la condición del vehículo al cual se reconoce el incentivo, de acuerdo con las reglas establecidas en el proceso. Es importante precisar que esta exigencia corresponde exclusivamente al factor de evaluación y no modifica los modelos mínimos admitidos para los vehículos requeridos en la ejecución contractual.

Por consiguiente, la CAR no accede a la solicitud de eliminar o flexibilizar el modelo mínimo previsto para obtener el puntaje, y mantiene el modelo 2024 o superior en los términos del factor, sin perjuicio de la modificación parcial que se efectuará respecto de las tipologías de vehículos admisibles.

El Estudio Previo y el Anexo de Especificaciones Técnicas identifican la necesidad ocasional de disponer de vehículos de carga de mayor capacidad para atender requerimientos que exceden las posibilidades del parque automotor institucional. Entre estos se encuentran el transporte de maquinaria, equipos de grandes dimensiones, materiales de construcción, elementos destinados a proyectos ambientales y volúmenes significativos de material vegetal o fauna silvestre.

Para atender estas necesidades, se prevé la disponibilidad de un (1) vehículo de cada tipología requerida, dentro del esquema de servicios ocasionales contemplado en el proceso contractual.

Ahora bien, atendiendo a la observación formulada y con el propósito de ampliar las alternativas mediante las cuales los proponentes pueden acreditar el ofrecimiento ambientalmente favorable, la Corporación modificará el literal A del numeral 4.1 del Proyecto de Pliego de Condiciones para permitir que el puntaje se obtenga mediante el ofrecimiento de un camión de cuatro (4) a ocho (8) toneladas o de una tractomula con cama baja, modelo 2024 o superior y con motorización a gas, de conformidad con las condiciones técnicas y documentales previstas en el respectivo literal.

Esta modificación reconoce que el camión constituye una tipología relevante para la atención de los requerimientos de carga de la Corporación y que la ampliación de las alternativas permite valorar la incorporación de tecnologías de menores emisiones en distintas modalidades de transporte de carga, sin desatender las necesidades operativas de la Entidad.

La acreditación y verificación del ofrecimiento se realizará conforme a lo establecido en las notas 1 a 3 del literal A, las cuales se mantienen vigentes en lo que resulte compatible con el ajuste anunciado.

En consecuencia, se acepta parcialmente la observación respecto de la posibilidad de acreditar el factor con cualquiera de las dos tipologías señaladas, pero se mantienen las condiciones de modelo y motorización establecidas para el ofrecimiento objeto de ponderación.

Sin embargo, la Corporación mantiene la diferenciación de puntaje prevista en los literales A y B del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones, según la cual se reconoce una mayor puntuación al ofrecimiento de vehículos propios o vinculados mediante leasing, frente a los vehículos que no tengan dichas condiciones, de acuerdo con las reglas particulares de cada literal.

Esta diferenciación responde a una finalidad ambiental definida en los documentos de planeación: incentivar que los operadores de transporte incorporen de manera permanente vehículos con tecnologías de menores emisiones a su capacidad transportadora.

Al respecto, el Estudio Previo, en el acápite denominado «Vehículos ambientalmente amigables», señala que, por su condición de autoridad ambiental, la Corporación debe propender por el uso de vehículos más amigables con el medio ambiente y que, aunque no se exige que la totalidad de la flota tenga estas características, resulta pertinente establecer incentivos para promover su utilización.

En concordancia con esta finalidad, el documento prevé la promoción de vehículos con tecnologías de bajas emisiones, híbridos y eléctricos, cuando las condiciones operativas del servicio lo permitan, con el propósito de contribuir a la reducción del consumo de combustibles fósiles, la disminución de emisiones atmosféricas y el cumplimiento de las políticas institucionales orientadas al desarrollo sostenible y la protección del medio ambiente.

La diferenciación de puntaje busca reconocer de manera más favorable aquellos ofrecimientos que evidencien una decisión de inversión o incorporación estable del vehículo a la operación del transportador. En particular, cuando el vehículo es propio o se encuentra vinculado mediante leasing, en los términos definidos en el pliego, la incorporación de esta tecnología puede proyectarse más allá de la ejecución del contrato y contribuir a la renovación tecnológica de la capacidad transportadora del operador.

Este propósito también encuentra sustento en el análisis del sector incorporado a la planeación contractual, en el cual, con información del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), se identificó que el crecimiento de los vehículos híbridos se ha concentrado principalmente en el servicio particular, mientras que su presencia en los servicios públicos y oficiales continúa siendo limitada. Esta circunstancia respalda la pertinencia de establecer incentivos que promuevan la incorporación de tecnologías ambientalmente favorables en el transporte público.

En este sentido, el mayor puntaje no constituye una exigencia de propiedad como condición habilitante ni impide que los proponentes ofrezcan vehículos bajo otras modalidades admitidas por los documentos del proceso. Se trata de una regla de ponderación que reconoce de manera diferenciada un atributo del ofrecimiento, en función del objetivo ambiental perseguido por la Entidad.

Por lo anterior, la CAR considera que la diferenciación se encuentra relacionada con la finalidad del factor y con el beneficio ambiental que se pretende incentivar. En consecuencia, no se acepta la solicitud de modificar o eliminar esta diferenciación, por lo que se mantendrá la puntuación prevista en los literales A y B del numeral 4.1 del Proyecto de Pliego de Condiciones.

La estructuración de este factor de evaluación encuentra fundamento en los deberes constitucionales y legales de protección ambiental, así como en las disposiciones que regulan la selección objetiva en la contratación estatal.

En particular, resultan relevantes:

- Los artículos 79 y 80 de la Constitución Política, que establecen deberes estatales de protección del ambiente y de planificación del manejo y aprovechamiento de los recursos naturales con el propósito de garantizar el desarrollo sostenible.
- El numeral 2 del artículo 31 de la Ley 99 de 1993, que atribuye a las corporaciones autónomas regionales la función de ejercer como máxima autoridad ambiental en el área de su jurisdicción.
- El artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, en cuanto establece el marco de la selección objetiva y permite valorar los elementos de calidad que correspondan según la modalidad de selección y las reglas aplicables al proceso.
- El artículo 2.2.1.1.2.2.2 del Decreto 1082 de 2015, en lo pertinente a los factores de evaluación y a la determinación de la oferta más favorable, de acuerdo con la modalidad de selección correspondiente.

Desde esta perspectiva, el factor no se incorpora como una exigencia arbitraria ni como una condición mínima de participación, sino como un mecanismo de ponderación orientado a reconocer características adicionales de los vehículos que pueden contribuir al cumplimiento de los objetivos ambientales de la Corporación.

Su aplicación se encuentra sujeta a condiciones técnicas previamente establecidas y verificables, así como a reglas de asignación de puntaje que deben aplicarse de manera uniforme a todos los proponentes. Por tanto, la evaluación no depende de apreciaciones subjetivas, sino del cumplimiento de los parámetros definidos en los documentos del proceso.

Adicionalmente, la medida no sustituye los requisitos mínimos de disponibilidad vehicular ni impone que la totalidad de los automotores destinados a la operación contractual cuente con tecnologías de menores emisiones. Su alcance se limita al reconocimiento de un ofrecimiento adicional, dentro de la ponderación prevista por la Entidad.

En consecuencia, la CAR considera que el factor conserva su pertinencia frente a las necesidades identificadas, sin perjuicio del ajuste parcial que se efectuará para ampliar las tipologías de vehículos mediante las cuales puede obtenerse el puntaje, el cual se verá reflejado en el pliego de condiciones definitivo.

OBSERVACIÓN No. 4 - VEHÍCULOS BLINDADOS NIVEL II – 20 PUNTOS

4. Observación

Respetuosamente solicitamos a la entidad revisar el criterio que contempla la asignación de veinte (20) puntos por la disponibilidad de cuatro (4) vehículos blindados nivel II, modelo 2025 o superior, cuya acreditación exige, entre otros documentos, el contrato de blindaje, la factura comercial de la intervención y la verificación física de los automotores durante la etapa de evaluación.

La presente solicitud se fundamenta en los siguientes aspectos:

- **Pluralidad de oferentes y libre competencia**

La exigencia de disponer de cuatro vehículos blindados con un nivel de protección y una antigüedad específicos puede limitar la participación efectiva de empresas de transporte terrestre automotor especial que cuentan con experiencia, capacidad operativa, flota disponible y habilitación para prestar el servicio, pero que no disponen de automotores que reúnan simultáneamente todas las condiciones establecidas.

En consecuencia, solicitamos que la entidad evalúe si esta condición resulta indispensable para la adecuada ejecución contractual y si existen alternativas que permitan satisfacer la necesidad identificada sin restringir injustificadamente la participación de potenciales oferentes.

- Justificación técnica de la necesidad del blindaje

La incorporación de vehículos blindados debe guardar relación con las necesidades concretas del servicio y contar con sustento técnico suficiente. Por ello, solicitamos informar cuáles son los riesgos operacionales o de seguridad identificados que justifican exigir cuatro vehículos con blindaje nivel II y modelo 2025 o superior, así como los estudios o análisis que respaldan esta determinación.

En caso de que la entidad haya identificado necesidades particulares de protección para los usuarios, se solicita precisar cómo estas se relacionan con el nivel de blindaje requerido, la cantidad de vehículos y su año de fabricación, por lo contrario, se solicita Eliminar la exigencia de vehículos blindados nivel II, modelo 2025 o superior, como requisito técnico obligatorio, si no se encuentra debidamente justificada su necesidad frente al objeto y las condiciones de ejecución del contrato.

Lo anterior permitirá establecer la correspondencia entre las condiciones exigidas y el objeto contractual, de conformidad con los principios de planeación, proporcionalidad y selección objetiva.

- Acreditación documental y verificación física durante la evaluación

La exigencia de aportar el contrato de blindaje, la factura comercial de la intervención y someter los vehículos a inspección física durante la evaluación requiere claridad respecto de los medios de prueba admisibles, el alcance de la verificación y la oportunidad para cumplir estas condiciones.

La adquisición y adecuación de vehículos blindados supone trámites y tiempos de gestión que deben considerarse al establecer las condiciones del proceso. Por tanto, solicitamos explicar la necesidad de que los cuatro vehículos se encuentren disponibles y completamente acondicionados desde la etapa de evaluación, así como precisar si se aceptarán otros documentos idóneos para demostrar el blindaje y la disponibilidad efectiva.

Se solicita, además, que los requisitos documentales y las condiciones de inspección se establezcan de forma clara, objetiva y uniforme para todos los participantes.

- Selección objetiva y ponderación del criterio

La asignación de veinte (20) puntos a la disponibilidad de los vehículos blindados puede tener una incidencia significativa en la comparación de las ofertas. Por ello, resulta necesario que la entidad justifique la relación directa entre este factor, la calidad del servicio requerido y los beneficios concretos que se esperan obtener durante la ejecución contractual.

El artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 establece que la selección debe atender al ofrecimiento más favorable para la entidad y que los factores de escogencia deben permitir una evaluación objetiva de las propuestas. En consecuencia, solicitamos revisar la pertinencia y proporcionalidad de esta ponderación, así como determinar si el objetivo de seguridad puede alcanzarse mediante condiciones técnicas verificables que no restrinjan innecesariamente la competencia.

- Impacto económico y eficiencia en el uso de los recursos públicos

La disponibilidad de vehículos blindados puede implicar costos adicionales asociados con su adquisición o adecuación, mantenimiento, aseguramiento y operación. Estos componentes pueden incidir en la estructura económica de las propuestas y, por consiguiente, en el valor ofertado para la prestación del servicio.

Por lo anterior, solicitamos que la entidad explique cómo se evaluó el impacto económico de esta exigencia y qué beneficios operacionales concretos justifican su incorporación y ponderación. La finalidad es garantizar que las condiciones del proceso respondan a necesidades verificables y que los recursos públicos se destinen a prestaciones efectivamente requeridas.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), una vez analizados los argumentos presentados por el observante respecto del factor de evaluación que contempla la asignación de hasta veinte (20) puntos por el ofrecimiento de vehículos blindados nivel II, modelo 2025 o superior, considera pertinente mantener dicho

factor en los términos establecidos en el Pliego de Condiciones, por cuanto responde a una necesidad institucional identificada en la planeación contractual y permite valorar un ofrecimiento adicional que representa un beneficio para la ejecución del objeto contractual.

Como punto de partida, es necesario precisar que el ofrecimiento de vehículos blindados no constituye un requisito habilitante ni una condición mínima que deban acreditar todos los proponentes para participar en el proceso de selección. Se trata de un factor de ponderación que permite asignar puntaje a las propuestas que incorporen esta capacidad adicional, de acuerdo con las condiciones técnicas y documentales previamente definidas por la Entidad.

En ese sentido, la circunstancia de que un proponente no disponga de vehículos con las características objeto de ponderación no determina, por sí misma, su rechazo ni impide que participe en el proceso, siempre que cumpla los requisitos habilitantes y las demás condiciones exigidas en los documentos de la contratación. La incidencia del factor se circunscribe a la comparación y calificación de las ofertas, conforme a las reglas de evaluación establecidas.

La decisión de mantener esta ponderación se fundamenta en el deber de la Entidad de estructurar mecanismos de evaluación que permitan identificar la oferta más favorable, considerando no solamente el cumplimiento de las condiciones mínimas para prestar el servicio, sino también aquellos ofrecimientos adicionales que, por su relación con las necesidades institucionales, representen un valor agregado verificable.

Al respecto, el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 consagra el principio de selección objetiva y establece los parámetros que deben orientar la escogencia del contratista. En concordancia con dicho principio, los factores de evaluación deben guardar relación con las condiciones del proceso y permitir una comparación objetiva de las propuestas. En el presente caso, el ofrecimiento de vehículos blindados se valora mediante condiciones previamente establecidas, verificables y aplicables uniformemente a los participantes, sin que su incorporación como factor de ponderación implique convertirlo en una exigencia habilitante de carácter general.

En atención a los cuestionamientos formulados, la CAR se permite responder de manera individual los siguientes aspectos:

1. Pluralidad de oferentes y libre concurrencia: La Corporación responde que se reconoce la importancia de garantizar la pluralidad de oferentes y la libre concurrencia en los procesos de selección. Sin embargo, la existencia de estos principios no impide que se establezcan factores de evaluación destinados a reconocer características adicionales de las propuestas, siempre que estos respondan a necesidades justificadas, se encuentren definidos previamente y permitan una valoración objetiva.

En el presente proceso, la disponibilidad de vehículos blindados nivel II no se estableció como una condición obligatoria para acreditar la capacidad jurídica, financiera, organizacional o técnica mínima del proponente, ni como una exigencia que deba satisfacer la totalidad de la flota destinada a la prestación del servicio. Su finalidad es reconocer, mediante una ponderación específica, la disponibilidad de vehículos con una capacidad adicional de protección para atender determinadas necesidades operativas de la Corporación.

Por consiguiente, la condición cuestionada no excluye automáticamente a los interesados que no cuenten con esta clase de automotores, puesto que estos podrán presentar sus propuestas y ser evaluados conforme a las reglas del proceso, sin obtener el puntaje correspondiente a este ofrecimiento si no acreditan las condiciones previstas para ello.

Así las cosas, la existencia de un factor que pueda representar una ventaja competitiva para determinados oferentes no constituye, por sí sola, una vulneración de la libre concurrencia. Lo relevante es que la diferenciación tenga una justificación objetiva, esté relacionada con las necesidades de la contratación y se aplique en igualdad de condiciones a todos los participantes, presupuestos que orientan la estructuración del factor objeto de observación.

2. Justificación técnica de la necesidad del blindaje, el nivel de protección y las características de los vehículos. La Corporación responde que la inclusión del factor de evaluación se encuentra relacionada con las condiciones particulares en las que la Corporación desarrolla sus actividades misionales de control, vigilancia y seguimiento ambiental, algunas de las cuales requieren desplazamientos a zonas rurales, de difícil acceso o en las que pueden presentarse situaciones de riesgo para el personal comisionado.

En ejercicio de las funciones previstas en los numerales 2 y 17 del artículo 31 de la Ley 99 de 1993, así como de las medidas preventivas contempladas en el artículo 36 de la Ley 1333 de 2009, la CAR adelanta actuaciones que pueden involucrar la aprehensión preventiva, el decomiso y la incautación de productos forestales, carbón vegetal y fauna silvestre, entre otras actividades de control ambiental. En determinados escenarios, estas intervenciones pueden generar situaciones de tensión o confrontación con presuntos infractores ambientales, lo cual hace pertinente contemplar alternativas de protección para el personal que deba desplazarse en desarrollo de dichas actividades.

Por ello, la necesidad institucional no se sustenta en una consideración abstracta sobre la seguridad del transporte, sino en las características de determinadas operaciones que desarrolla la Corporación y en la conveniencia de disponer de medios de transporte que ofrezcan condiciones adicionales de protección cuando las circunstancias lo ameriten.

En cuanto al nivel de blindaje, la Entidad estableció el nivel II como la especificación técnica del ofrecimiento objeto de ponderación, de conformidad con las condiciones previstas en el literal C del numeral 4.1 del Proyecto de Pliego de Condiciones y las normas técnicas de referencia allí señaladas, esto es, las NTC 6498:2020 y NTC 6534:2021. Por tanto, la evaluación se realizará con fundamento en las características expresamente previstas en los documentos del proceso, sin que resulte procedente sustituirlas por condiciones distintas que no hayan sido contempladas en las reglas de participación.

Respecto de la cantidad de vehículos, la ponderación se estructuró de manera gradual: se contempla la asignación de puntaje a partir del ofrecimiento de dos (2) vehículos y se alcanza el máximo previsto con cuatro (4). Esta configuración busca valorar progresivamente la capacidad adicional de protección que el proponente pone a disposición de la Entidad, sin imponer el blindaje como una condición general para todos los automotores vinculados a la operación.

En relación con el modelo 2025 o superior, esta condición corresponde a una característica objetiva del ofrecimiento que se pretende evaluar, de acuerdo con lo previsto en el Proyecto de Pliego de Condiciones. Su verificación permite establecer de manera uniforme cuáles vehículos pueden ser objeto de ponderación. En todo caso, el reconocimiento del puntaje se encuentra sujeto al cumplimiento integral de las condiciones técnicas y documentales establecidas para este factor.

En consecuencia, la Entidad considera que el ofrecimiento objeto de ponderación guarda relación con las necesidades operativas identificadas y con el beneficio adicional de protección que se pretende obtener. Por esta razón, no se accede a la solicitud de eliminar el factor de evaluación.

3. Acreditación documental y verificación física durante la evaluación. La Corporación responde que en relación con la exigencia de aportar el contrato de blindaje, la factura comercial correspondiente a la intervención y los demás documentos previstos en el Proyecto de Pliego de Condiciones, se precisa que estos elementos tienen como finalidad verificar objetivamente la existencia y las características del blindaje ofrecido, así como su correspondencia con las condiciones técnicas establecidas por la Entidad.

La documentación requerida busca proporcionar elementos de comprobación sobre la intervención realizada en los automotores y evitar que la asignación del puntaje se sustente exclusivamente en manifestaciones del proponente que no permitan verificar el cumplimiento efectivo del ofrecimiento.

De igual manera, la verificación física prevista en los documentos del proceso constituye un mecanismo complementario de comprobación que permite constatar que los vehículos presentados corresponden a los ofrecidos y que sus características son consistentes con los requisitos definidos para la ponderación. Esta actuación debe desarrollarse conforme a las reglas y oportunidades establecidas en el proceso, bajo criterios objetivos y uniformes para los proponentes que pretendan obtener el puntaje.

La disponibilidad de los vehículos en las condiciones exigidas durante la etapa de evaluación obedece a que el factor busca reconocer una capacidad real y verificable, y no una expectativa de adquisición, adecuación o transformación futura. En consecuencia, para obtener el puntaje, el proponente deberá demostrar que cuenta con los vehículos ofrecidos y que estos satisfacen las condiciones establecidas en los documentos del proceso, en la oportunidad allí prevista.

En cuanto a la posibilidad de aportar documentos alternativos, la acreditación deberá sujetarse a los medios de prueba expresamente contemplados en el Proyecto de Pliego de Condiciones y a los documentos que, de acuerdo con sus disposiciones, resulten admisibles para demostrar cada condición. La Entidad no puede anticipar la aceptación de documentos sustitutos que no se encuentren previstos en las reglas de evaluación, pues ello podría afectar la aplicación uniforme de los criterios de calificación.

Por consiguiente, se mantiene la exigencia de acreditación documental y verificación física en los términos establecidos en el proceso, como mecanismos encaminados a garantizar la objetividad, trazabilidad y verificabilidad del ofrecimiento que será objeto de puntaje.

4. Selección objetiva y asignación de veinte (20) puntos. Frente a la incidencia del factor en la calificación de las propuestas, la Corporación precisa que la asignación de hasta veinte (20) puntos responde a la decisión de la Entidad de reconocer un valor agregado asociado con la disponibilidad de vehículos que proporcionen condiciones adicionales de protección al personal durante el desarrollo de determinadas actividades misionales.

Recuérdese que el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 establece el marco de la selección objetiva, de acuerdo con el cual la escogencia debe atender a la oferta más favorable para la Entidad, sin motivaciones subjetivas y con sujeción a los criterios de evaluación definidos para el proceso. En ese contexto, la valoración de ofrecimientos adicionales resulta procedente cuando estos se relacionan con las necesidades de la contratación, pueden verificarse objetivamente y se califican de conformidad con reglas previamente establecidas.

En el presente caso, el factor contempla características concretas de los vehículos, un nivel de blindaje determinado, una antigüedad mínima, una cantidad susceptible de ponderación y unos mecanismos de acreditación documental y física. La combinación de estas condiciones permite establecer si el ofrecimiento cumple los parámetros definidos y asignar el puntaje que corresponda, sin recurrir a apreciaciones discrecionales o subjetivas.

Asimismo, la asignación gradual del puntaje permite diferenciar las propuestas de acuerdo con la cantidad de vehículos blindados ofrecidos, reconociendo una mayor disponibilidad de esta capacidad adicional hasta el máximo previsto. De esta manera, la ponderación busca establecer una relación entre el ofrecimiento verificable y el beneficio operativo que puede representar para la Corporación.

Debe reiterarse que este factor no reemplaza ni modifica los requisitos habilitantes, ni implica que la falta de ofrecimiento de vehículos blindados constituya, por sí sola, una causal de rechazo. Su efecto consiste en la asignación del puntaje correspondiente, de acuerdo con las condiciones definidas en el Pliego de Condiciones.

Así las cosas, la Entidad considera que el factor se encuentra orientado a valorar una condición adicional relevante para sus necesidades institucionales y que su aplicación, en los términos establecidos, resulta compatible con el propósito de comparar objetivamente las propuestas. En consecuencia, no se acepta la solicitud de modificar o eliminar la ponderación prevista.



5. Impacto económico y eficiencia en el uso de los recursos públicos. La CAR tiene en cuenta que la disponibilidad de vehículos blindados puede implicar costos asociados con su adquisición, adecuación, mantenimiento, aseguramiento y operación. Sin embargo, la existencia de estos costos no determina, por sí misma, la improcedencia de reconocer esta característica como un factor de evaluación, pues corresponde analizar el ofrecimiento en función de su utilidad para atender las necesidades de la contratación.

En este caso, el factor no establece una obligación general de que todos los proponentes dispongan de vehículos blindados ni impone que la totalidad de la flota vinculada al contrato tenga esta característica. Se trata de un ofrecimiento adicional y sin costo para la entidad, por ello, cada proponente acorde con su modelo de negocio debe presentar su oferta bajo esa consideración que este criterio no hace parte del presupuesto si no que se trata de un ofrecimiento encaminado al factor de calidad y a la escogencia de la mejor oferta para los intereses de la Entidad, cuya disponibilidad se valora mediante la asignación de puntaje, de manera que cada interesado puede estructurar su propuesta considerando las condiciones del proceso y su capacidad para atenderlas.

La valoración económica de las propuestas debe realizarse de manera integral, conforme a los criterios establecidos en los documentos del proceso. En ese marco, la Entidad busca que la selección no se limite a considerar el costo del servicio, sino que también permita valorar las condiciones adicionales que contribuyan a satisfacer sus necesidades institucionales, siempre dentro de los parámetros legales aplicables.

En consecuencia, el hecho de que el ofrecimiento pueda generar diferencias en la estructura de costos de los proponentes no constituye, por sí solo, razón suficiente para eliminarlo. La pertinencia del factor debe apreciarse frente a su relación con las necesidades identificadas, la posibilidad de verificar su cumplimiento y el beneficio adicional que representa para la prestación del servicio.

La Entidad considera que disponer de esta alternativa de transporte puede contribuir al fortalecimiento de las condiciones de protección del personal en aquellos desplazamientos que, por su naturaleza y circunstancias, presenten una mayor exposición al riesgo. Su disponibilidad no significa que los vehículos deban utilizarse en todas las comisiones, sino que la Corporación cuente con esta capacidad cuando las necesidades operativas lo ameriten.

Por tanto, la inclusión del factor responde a una finalidad institucional concreta y no a la incorporación de una condición carente de relación con el objeto contractual, razón suficiente para no aceptar la observación y mantener la asignación de hasta veinte (20) puntos por el ofrecimiento de vehículos blindados nivel II, modelo 2025 o superior, junto con las condiciones técnicas, documentales, de verificación y disponibilidad previstas en el Pliego de Condiciones.

Señores
LINEAS PREMIUM.
E. S. D.

Referencia de mensaje: CO1.MSG.10037884
Fecha y hora: 2/10/2026 2:13:23 PM

Respetados Señores:

En atención a su solicitud formulada el día 02 de octubre de 2026 a las 2:13 pm, es de señalar que:

OBSERVACIÓN No. 1- REVISIÓN DE LA PONDERACIÓN ASIGNADA A LOS FACTORES TÉCNICOS Y AL COMPONENTE ECONÓMICO

OBSERVACION No. 1

REVISIÓN DE LA PONDERACIÓN ASIGNADA A LOS FACTORES TÉCNICOS Y AL COMPONENTE ECONÓMICO

Del análisis del Proyecto de Pliego se observa que los denominados factores de calidad técnica tienen una participación considerablemente superior dentro de la evaluación frente al componente económico.

En particular, se contempla una asignación de **76,5 puntos para factores técnicos**, mientras que la propuesta económica representa únicamente **11 puntos** del total de la evaluación. Dentro de los factores técnicos se encuentran aspectos relacionados con tractomula a gas, vehículos híbridos, vehículos blindados, WiFi satelital y siembra de árboles.

Consideramos necesario que la Entidad revise esta distribución, teniendo en cuenta que el objeto principal del proceso corresponde a la operación de transporte para el traslado de pasajeros y carga.

Una ponderación en la que el componente económico tiene una participación reducida puede limitar la incidencia efectiva de la propuesta económica dentro de la selección y

otorgar una importancia predominante a la disponibilidad previa de determinados activos o características especiales de la flota.

El artículo 209 de la Constitución Política y el artículo 3 de la Ley 80 de 1993 establecen principios relacionados con la función administrativa, mientras que el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 establece parámetros relacionados con la selección objetiva y la proporcionalidad de los factores de ponderación.

SOLICITUD

Solicitamos respetuosamente a la CAR:

1. Revisar la distribución de los puntajes asignados a los factores técnicos y económicos.
2. Incrementar la participación del componente económico dentro de la evaluación.
3. Reducir proporcionalmente la incidencia de aquellos factores adicionales que no resulten indispensables para determinar la capacidad de prestar adecuadamente el servicio.
4. Explicar las razones técnicas y económicas que sustentan la distribución actualmente prevista.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR no acepta la observación, tras considerar que la estructura de ponderación establecida en el Pliego de Condiciones responde a las necesidades propias de la contratación, a las características operativas del servicio requerido y al valor agregado que representan los factores técnicos incorporados para la adecuada ejecución del contrato. En ese sentido, la distribución de los puntajes obedece a una valoración integral de las necesidades institucionales y no exclusivamente a la incidencia económica de los ofrecimientos evaluables.

En primer lugar, la necesidad que sustenta la incorporación de estos factores se encuentra descrita en el Estudio Previo, en el cual se expone que la Corporación, en su calidad de máxima autoridad ambiental dentro de su jurisdicción, conforme al artículo 31 de la Ley 99 de 1993, ejerce sus competencias en el área rural de Bogotá

y en 104 municipios. Entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2026, la Entidad atendió 28.273 comisiones con una flota propia de 39 vehículos, en desarrollo de actividades misionales que comprenden operativos de control y vigilancia ambiental, aprehensión preventiva y decomiso de productos forestales y fauna silvestre, incluso en zonas rurales y de difícil acceso.

En este contexto, si bien el objeto contractual corresponde a la prestación de servicios de transporte para el traslado de pasajeros y carga, las condiciones en las que se desarrollan las actividades misionales de la Corporación hacen necesario considerar, además de la capacidad operativa y económica de los proponentes, características técnicas que puedan contribuir a la eficiencia del servicio, la seguridad del personal comisionado, la conectividad durante los desplazamientos y la sostenibilidad ambiental. Por consiguiente, los factores establecidos no responden a condiciones arbitrarias ni a una finalidad distinta de la satisfacción de la necesidad pública, sino a características que pueden aportar valor a la operación y al cumplimiento de los objetivos institucionales.

En relación con la distribución de los puntajes entre los factores técnicos y el componente económico, se precisa que la Entidad estructuró la evaluación considerando las características del servicio requerido, las prioridades institucionales y los beneficios adicionales que pretende obtener durante la ejecución contractual. En consecuencia, la asignación de puntajes no se determina exclusivamente por el costo directo de cada condición ni por la proporción que representa dentro del presupuesto, sino por su contribución a la satisfacción de las necesidades operativas, ambientales, tecnológicas y de seguridad identificadas en la etapa de planeación.

En particular, los factores técnicos objeto de observación tienen las siguientes finalidades:

Vehículos que utilizan tecnologías de menor impacto ambiental, incluidos los vehículos híbridos gasolina-eléctricos y los vehículos a gas: buscan incentivar la disponibilidad de alternativas tecnológicas que favorezcan una operación más eficiente y contribuyan a reducir los impactos ambientales asociados a los desplazamientos, en concordancia con la naturaleza de las funciones de la Corporación.

Vehículos híbridos gasolina-eléctricos de modelo reciente (39 puntos): buscan promover la disponibilidad de vehículos con tecnologías que favorezcan una operación más eficiente y reduzcan los impactos ambientales asociados al servicio. La condición relacionada con el modelo de los vehículos también se orienta a disponer de medios de transporte acordes con las necesidades operativas y las condiciones de prestación requeridas.

Vehículos blindados nivel II (20 puntos): responden a las condiciones de riesgo a las que puede estar expuesto el personal comisionado durante el desarrollo de operativos de control y vigilancia ambiental, particularmente en zonas rurales y de difícil acceso, en las que pueden presentarse situaciones de alteración del orden público o confrontación con presuntos infractores ambientales. Este factor busca fortalecer las condiciones de seguridad durante los desplazamientos que así lo requieran.

WiFi mediante internet satelital (2,5 puntos): busca favorecer la conectividad durante los desplazamientos y la permanencia en zonas donde la cobertura de las redes convencionales puede ser limitada, facilitando las comunicaciones y el acceso a información necesaria para el desarrollo de las actividades institucionales.

Plantación de árboles (5 puntos): busca incorporar acciones concretas de carácter ambiental que contribuyan a la recuperación, conservación y sostenibilidad de los recursos naturales, en consonancia con la misión institucional de la Corporación.

Acciones de sostenibilidad ambiental (10 puntos): buscan promover prácticas que contribuyan a la protección del medio ambiente y a la incorporación de criterios de sostenibilidad en la ejecución contractual, en concordancia con las competencias y los objetivos ambientales de la Entidad.

Respecto de la solicitud de incrementar la participación del componente económico, la Corporación considera que la evaluación debe analizarse de manera integral, teniendo en cuenta que la selección del contratista no debe atender únicamente al menor precio ofertado, sino también a las condiciones técnicas y operativas que permitan satisfacer adecuadamente la necesidad identificada. En ese sentido, el componente económico constituye un elemento relevante dentro de la evaluación, pero su incidencia debe valorarse conjuntamente con los demás factores definidos por la Entidad, atendiendo a las características particulares del servicio y al valor agregado que se pretende obtener.

La asignación de puntaje a los ofrecimientos adicionales tampoco implica, por sí misma, que sus costos deban trasladarse íntegramente al presupuesto contractual ni permite concluir, sin un análisis de las propuestas y de sus respectivas estructuras económicas, que se generará un incremento determinado en el valor del contrato. Corresponde a cada proponente estructurar su oferta de acuerdo con su modelo empresarial, su capacidad económica, técnica y operativa, así como con los compromisos que decida asumir, sin perjuicio del cumplimiento de las condiciones y obligaciones establecidas en el proceso de selección.

En cuanto a la solicitud de reducir la incidencia de aquellos factores adicionales que no resulten indispensables para la prestación del servicio, se precisa que su inclusión responde a la identificación de necesidades complementarias derivadas de las condiciones particulares en las que la Corporación desarrolla sus actividades misionales. Aunque estos factores no corresponden necesariamente a los elementos básicos que definen la prestación del servicio de transporte, sí pueden representar ventajas objetivas para la Entidad, al favorecer mejores condiciones de operación, seguridad, conectividad y sostenibilidad ambiental.

Por lo tanto, la valoración de estos ofrecimientos no se fundamenta exclusivamente en determinar si constituyen requisitos mínimos para ejecutar el contrato, sino en establecer si representan beneficios adicionales pertinentes para las necesidades institucionales y si permiten diferenciar las propuestas en función del valor agregado ofrecido. La Corporación considera que los factores incorporados guardan relación con las condiciones operativas y ambientales identificadas en el Estudio Previo y, por ello, estima procedente mantenerlos en los términos previstos en el Proyecto de Pliego de Condiciones.

En relación con la disponibilidad de las condiciones exigidas en el mercado y con el posible efecto acumulativo de los factores sobre la pluralidad de oferentes, la Entidad reconoce que la concurrencia de varias condiciones técnicas puede incidir en las decisiones de participación de los interesados. Sin embargo, esta circunstancia no permite concluir, por sí sola, que exista una restricción injustificada de la competencia o que la ponderación establecida resulte desproporcionada. Su valoración debe considerar la relación de cada factor con el objeto contractual, la necesidad que busca atender, la información disponible del mercado y la posibilidad de que los interesados estructuren sus propuestas de acuerdo con sus capacidades.

Sobre este particular, el análisis del sector publicado por la Entidad incorporó información oficial y elementos de referencia que permiten caracterizar el mercado e identificar operadores y proveedores relacionados con la prestación de servicios de transporte. Entre los datos considerados se encuentran los siguientes:

Para 2024 existían 6.576 empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte: 4.221 en la modalidad de carga, 2.194 en la de pasajeros y 161 con habilitación en ambas modalidades.



El tablero de Análisis de la Oferta de Colombia Compra Eficiente registra aproximadamente 26.430 contratos adjudicados a 7.499 proveedores en los segmentos de transporte terrestre de pasajeros y transporte de carga por carretera, por un valor cercano a \$6,45 billones.

Se construyó una muestra de setenta (70) empresas, con fundamento en procesos similares publicados en SECOP II y en empresas vinculadas al Acuerdo Marco de Precios de Transporte Terrestre Especial de Pasajeros II de Colombia Compra Eficiente. De estas, sesenta y cinco (65) contaban con RUP renovado y fueron consideradas para el análisis financiero; el 84 % correspondía a Mipymes.

A través del evento de cotización CAR-SIP-011-2026 se recibieron cinco (5) cotizaciones de operadores del mercado, como referente adicional para la estructuración de la contratación y evidencia de la participación de agentes económicos interesados en formular ofertas para la operación requerida.

Esta información debe interpretarse de acuerdo con su alcance, en la medida en que permite caracterizar el mercado, identificar proveedores y examinar condiciones generales de oferta. En consecuencia, constituye un insumo para la planeación contractual y para la definición de las condiciones del proceso, sin que por sí sola permita establecer que todos los operadores identificados disponen de la totalidad de las características técnicas evaluadas o que la concurrencia de estas condiciones carezca de incidencia en sus decisiones de participación.

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, la Corporación adelantó el análisis del sector desde las perspectivas legal, comercial, financiera, organizacional, técnica y de riesgos, cuyo resultado fue publicado como parte de los documentos del proceso. A partir de dicho análisis y de las necesidades expuestas en el Estudio Previo, la Entidad estructuró los factores de evaluación procurando obtener condiciones que aporten valor a la prestación del servicio y al cumplimiento de sus funciones misionales.

De igual manera, la estructura de evaluación se enmarca en la aplicación de los principios que orientan la contratación estatal, particularmente los previstos en el artículo 209 de la Constitución Política, el artículo 3 de la Ley 80 de 1993 y el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007. En este sentido, la definición de los factores y su ponderación responde a la necesidad de establecer criterios de evaluación relacionados con el objeto contractual, orientados a la selección objetiva y sustentados en las condiciones identificadas durante la planeación del proceso.

En consecuencia, la Corporación considera que la distribución de puntajes prevista en el Pliego de Condiciones obedece a una valoración integral de las necesidades operativas, ambientales, tecnológicas y de seguridad asociadas a la prestación del servicio, así como de los beneficios adicionales que pueden obtenerse durante la ejecución contractual. Por lo anterior, no encuentra mérito para modificar la participación del componente económico, reducir la ponderación de los factores técnicos o alterar la estructura de evaluación establecida.

Por lo anterior, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR no acepta la observación y mantiene la distribución de puntajes asignada a los factores técnicos y al componente económico, así como los demás factores de evaluación previstos en el Pliego de Condiciones, en los términos allí establecidos.

OBSERVACIÓN No. 2 - TRACTOMULA CAMA BAJA A GAS Y DIFERENCIACIÓN ENTRE VEHÍCULOS PROPIOS Y VINCULADOS

OBSERVACIÓN No. 2

TRACTOMULA CAMA BAJA A GAS Y DIFERENCIACIÓN ENTRE VEHÍCULOS PROPIOS Y VINCULADOS

El Proyecto de Pliego contempla una asignación de **10 puntos** por la disposición de una tractomula cama baja con motor completamente a gas, modelo igual o superior a 2024 y capacidad igual o superior a 25 toneladas.

Adicionalmente, se establece una diferencia en la puntuación dependiendo de la modalidad de disponibilidad del vehículo, otorgando un mayor puntaje cuando este es propio o se encuentra bajo leasing y reduciéndolo cuando se trata de un vehículo no propio o vinculado.

Consideramos necesario revisar ambos aspectos.

En primer lugar, la exigencia de una motorización exclusivamente a gas para una tractomula cama baja constituye una condición técnica bastante específica frente a un servicio que, según las condiciones planteadas, corresponde a una actividad ocasional, conexas y a demanda.

En segundo lugar, la diferencia de puntuación entre un vehículo propio o bajo leasing y uno vinculado genera una diferencia importante en la evaluación, aun cuando ambos puedan encontrarse disponibles para la prestación del servicio.

El documento base señala que el Decreto 1079 de 2015 reconoce tanto la flota propia como la flota vinculada dentro de la operación del transporte. Asimismo, se plantea que los factores de evaluación deben responder a la necesidad real de la Entidad y no únicamente a la capacidad patrimonial previa del proponente.

Por lo anterior, consideramos que la disponibilidad efectiva del vehículo debería tener mayor relevancia que la modalidad mediante la cual el proponente obtiene dicha disponibilidad.

SOLICITUD

Solicitamos:

1. Revisar la exigencia exclusiva de motor a gas para la tractomula cama baja.
2. Permitir otras tecnologías que cumplan los estándares técnicos y ambientales requeridos.
3. Eliminar la diferencia de puntaje entre vehículos propios, en leasing y vehículos vinculados.
4. Reconocer con igual valoración la disponibilidad efectiva del vehículo, siempre que se cumplan las condiciones técnicas exigidas por la Entidad.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), en atención a la observación formulada, se permite manifestar que la acepta parcialmente, exclusivamente en lo relacionado con las tipologías de vehículos mediante las cuales puede acreditarse el ofrecimiento objeto de ponderación. En consecuencia, se ajustará el literal A del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones, con el propósito de permitir que el puntaje correspondiente pueda obtenerse mediante el ofrecimiento de un camión de cuatro (4) a ocho (8) toneladas o de una tractomula con cama baja, siempre que se cumplan las demás condiciones técnicas establecidas, incluido el modelo 2024 o superior y la motorización a gas.

No obstante, no se acepta la observación en lo relacionado con la solicitud de permitir tecnologías diferentes a la motorización a gas para obtener el puntaje, ni con la eliminación de la diferenciación de puntaje según la propiedad o modalidad de vinculación del vehículo, por cuanto estos aspectos responden a objetivos ambientales definidos en la planeación contractual y a la finalidad de incentivar la incorporación de tecnologías de menores emisiones al parque automotor de los operadores de transporte.

Para mayor claridad, la Entidad se pronuncia sobre los aspectos planteados en los siguientes términos:

En primer lugar, es necesario precisar que la motorización a gas y el modelo 2024 o superior corresponden a condiciones del ofrecimiento voluntario objeto de ponderación en el literal A del numeral 4.1 del Pliego de

Condiciones, y no a requisitos habilitantes de obligatorio cumplimiento para participar en el proceso de selección.

En efecto, el Anexo de Especificaciones Técnicas contempla, para la ejecución contractual, condiciones de disponibilidad vehicular más amplias. Para tractocamiones/ tractomula con cama baja admite motores diésel, gasolina, gas vehicular, gas vehicular-gasolina, eléctrico-gasolina o eléctrico, con modelo 2016 o superior; y para el camión autocargable, motor diésel, modelo 2011 o superior. En consecuencia, los interesados que dispongan de vehículos de carga que cumplan las especificaciones técnicas mínimas exigidas podrán acreditar el requisito de disponibilidad correspondiente y ejecutar el contrato, sin que la falta de vehículos con motorización a gas o modelo 2024 o superior constituya, por sí misma, una causal de rechazo.

La finalidad del factor consiste en reconocer, mediante una asignación de puntaje, un ofrecimiento adicional que representa un beneficio ambiental para la Entidad. Por tanto, no se pretende restringir la participación de los interesados que cuenten con vehículos que satisfagan las condiciones mínimas de ejecución, sino incentivar la presentación de alternativas de transporte con características ambientales superiores a las requeridas para la prestación ordinaria del servicio.

La inclusión de este factor responde a la naturaleza de la CAR como autoridad ambiental y a su deber institucional de promover prácticas y tecnologías que contribuyan a la sostenibilidad ambiental, incluso en el desarrollo de sus actividades operativas y de campo. En ese contexto, el literal A del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones establece un incentivo para la utilización de vehículos con motorización a gas, considerando las ventajas ambientales asociadas con la reducción de determinadas emisiones contaminantes frente a tecnologías convencionales.

En particular, la justificación técnica incorporada en los documentos del proceso señala que los motores a gas natural pueden producir menores emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) y material particulado que los motores diésel, así como menores emisiones de dióxido de carbono (CO₂), dependiendo de la tecnología y las condiciones de operación. Por consiguiente, la asignación de diez (10) puntos a este ofrecimiento refleja la importancia que la Entidad otorga a la incorporación de tecnologías de menores emisiones, en concordancia con la política institucional descrita en el Estudio Previo, orientada a promover alternativas de transporte ambientalmente más favorables.

En cuanto a la solicitud de permitir otras tecnologías para obtener el puntaje, la Corporación considera pertinente mantener la condición de motorización a gas como característica del ofrecimiento objeto de ponderación, toda vez que constituye el atributo ambiental específico que se busca incentivar. La posibilidad de utilizar otras tecnologías durante la ejecución contractual no implica que todas deban recibir necesariamente la misma valoración dentro de los factores de evaluación, pues estos pueden establecer diferencias en función de los beneficios adicionales que la Entidad pretende promover, siempre que exista una justificación relacionada con el objeto contractual y se apliquen reglas objetivas y previamente definidas.

De igual manera, se considera pertinente mantener el modelo 2024 o superior como condición del ofrecimiento objeto de ponderación, en la medida en que permite delimitar de manera objetiva las características del vehículo al cual se reconoce el incentivo. Es importante reiterar que esta exigencia corresponde exclusivamente al factor de evaluación y no modifica los modelos mínimos admitidos para los vehículos requeridos en la ejecución contractual.

Por consiguiente, la CAR no accede a la solicitud de eliminar las condiciones de modelo y motorización previstas para obtener el puntaje, sin perjuicio de la modificación parcial que se efectuará respecto de las tipologías de vehículos admisibles.

Ahora bien, el Estudio Previo y el Anexo de Especificaciones Técnicas identifican la necesidad ocasional de disponer de vehículos de carga de mayor capacidad para atender requerimientos que exceden las posibilidades del parque automotor institucional. Entre estos se encuentran el transporte de maquinaria, equipos de grandes dimensiones, materiales de construcción, elementos destinados a proyectos ambientales y volúmenes significativos de material vegetal o fauna silvestre.

Para atender estas necesidades, se prevé la disponibilidad de un (1) vehículo de cada tipología requerida, dentro del esquema de servicios ocasionales contemplado en el proceso contractual.

En atención a la observación formulada y con el propósito de ampliar las alternativas mediante las cuales los proponentes pueden acreditar el ofrecimiento ambientalmente favorable, la Corporación modificará el literal A del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones para permitir que el puntaje se obtenga mediante el ofrecimiento de un camión de cuatro (4) a ocho (8) toneladas o de una tractomula con cama baja, modelo 2024 o superior y con motorización a gas, de conformidad con las condiciones técnicas y documentales previstas en el respectivo literal.

Esta modificación reconoce que el camión constituye una tipología relevante para atender los requerimientos de carga de la Corporación y que la ampliación de las alternativas permite valorar la incorporación de tecnologías de menores emisiones en distintas modalidades de transporte de carga, sin desatender las necesidades operativas de la Entidad.

La acreditación y verificación del ofrecimiento se realizará conforme a lo establecido en las notas 1 a 3 del literal A, las cuales se mantienen vigentes en lo que resulte compatible con el ajuste anunciado.

En consecuencia, se acepta parcialmente la observación respecto de la posibilidad de acreditar el factor con cualquiera de las dos tipologías señaladas, pero se mantienen las condiciones de modelo y motorización establecidas para el ofrecimiento objeto de ponderación.

En segundo lugar, respecto de la solicitud de eliminar la diferencia de puntaje entre vehículos propios, vinculados mediante leasing y vehículos vinculados bajo otras modalidades, la Corporación mantiene la diferenciación prevista en los literales A y B del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones, según la cual se reconoce una mayor puntuación al ofrecimiento de vehículos propios o vinculados mediante leasing, frente a los vehículos que no tengan dichas condiciones, de acuerdo con las reglas particulares de cada literal.

Esta diferenciación responde a una finalidad ambiental definida en los documentos de planeación: incentivar que los operadores de transporte incorporen de manera permanente vehículos con tecnologías de menores emisiones a su capacidad transportadora.

Al respecto, el Estudio Previo, en el acápite denominado «Vehículos ambientalmente amigables», señala que, por su condición de autoridad ambiental, la Corporación debe propender por el uso de vehículos más amigables con el medio ambiente y que, aunque no se exige que la totalidad de la flota tenga estas características, resulta pertinente establecer incentivos para promover su utilización.

En concordancia con esta finalidad, el documento prevé la promoción de vehículos con tecnologías de bajas emisiones, híbridos y eléctricos, cuando las condiciones operativas del servicio lo permitan, con el propósito de contribuir a la reducción del consumo de combustibles fósiles, la disminución de emisiones atmosféricas y el cumplimiento de las políticas institucionales orientadas al desarrollo sostenible y la protección del medio ambiente.

La diferenciación de puntaje busca reconocer de manera más favorable aquellos ofrecimientos que evidencien una decisión de inversión o incorporación estable del vehículo a la operación del transportador. En particular, cuando el vehículo es propio o se encuentra vinculado mediante leasing, en los términos definidos en el pliego, su incorporación puede reflejar una decisión de inversión que trascienda la ejecución del contrato y contribuya a la renovación tecnológica de la capacidad transportadora del operador.

Este propósito también encuentra sustento en el análisis del sector incorporado a la planeación contractual, en el cual, con información del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), se identificó que el crecimiento de los vehículos híbridos se ha concentrado principalmente en el servicio particular, mientras que su presencia en los servicios públicos y oficiales continúa siendo limitada. Esta circunstancia respalda la pertinencia de establecer incentivos que promuevan la incorporación de tecnologías ambientalmente favorables en el transporte público.

En este sentido, si bien la disponibilidad efectiva del vehículo constituye un aspecto relevante para la prestación del servicio, la Entidad considera que no es el único elemento susceptible de valoración dentro de un factor que busca promover objetivos ambientales adicionales. Por ello, la modalidad de disponibilidad puede ser considerada para efectos de la ponderación cuando responde a una finalidad previamente definida, sin que ello implique convertir la propiedad del vehículo en una condición habilitante ni impedir que los proponentes ofrezcan vehículos bajo otras modalidades admitidas en los documentos del proceso.

Así, la diferenciación establecida no tiene como propósito privilegiar una determinada estructura empresarial por sí misma, sino reconocer de manera diferenciada un atributo del ofrecimiento en función del objetivo ambiental perseguido por la Entidad. En consecuencia, la CAR considera que dicha diferenciación guarda relación con la finalidad del factor y con el beneficio ambiental que se pretende incentivar.

Por lo anterior, no se acepta la solicitud de eliminar o modificar la diferenciación de puntaje prevista en los literales A y B del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones, por lo que se mantendrá la puntuación establecida en dichos literales.

La estructuración de este factor de evaluación encuentra fundamento en los deberes constitucionales y legales de protección ambiental, así como en las disposiciones que regulan la selección objetiva en la contratación estatal. En particular, resultan relevantes:

- Los artículos 79 y 80 de la Constitución Política, que establecen deberes estatales de protección del ambiente y de planificación del manejo y aprovechamiento de los recursos naturales con el propósito de garantizar el desarrollo sostenible.
- El numeral 2 del artículo 31 de la Ley 99 de 1993, que atribuye a las corporaciones autónomas regionales la función de ejercer como máxima autoridad ambiental en el área de su jurisdicción.
- El artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, en cuanto establece el marco de la selección objetiva y permite valorar los elementos de calidad que correspondan según la modalidad de selección y las reglas aplicables al proceso.
- El artículo 2.2.1.1.2.2.2 del Decreto 1082 de 2015, en lo pertinente a los factores de evaluación y a la determinación de la oferta más favorable, de acuerdo con la modalidad de selección correspondiente.

Desde esta perspectiva, el factor no se incorpora como una exigencia arbitraria ni como una condición mínima de participación, sino como un mecanismo de ponderación orientado a reconocer características adicionales de los vehículos que pueden contribuir al cumplimiento de los objetivos ambientales de la Corporación.

Su aplicación se encuentra sujeta a condiciones técnicas previamente establecidas y verificables, así como a reglas de asignación de puntaje que deben aplicarse de manera uniforme a todos los proponentes. Por tanto, la evaluación se fundamenta en el cumplimiento de los parámetros definidos en los documentos del proceso y no en apreciaciones subjetivas.

Adicionalmente, la medida no sustituye los requisitos mínimos de disponibilidad vehicular ni impone que la totalidad de los automotores destinados a la operación contractual cuente con tecnologías de menores emisiones. Su alcance se limita al reconocimiento de un ofrecimiento adicional dentro de la ponderación prevista por la Entidad.

En consecuencia, la Corporación considera que el factor conserva su pertinencia frente a las necesidades identificadas y que la modificación parcial propuesta amplía las alternativas de acreditación sin desvirtuar la finalidad ambiental que sustenta su incorporación.

Por lo anterior, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) acepta parcialmente la observación, únicamente en lo relacionado con la ampliación de las tipologías de vehículos mediante las cuales puede obtenerse el puntaje previsto en el literal A del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones. En consecuencia, se permitirá acreditar el ofrecimiento mediante un camión de cuatro (4) a ocho (8) toneladas o una tractomula con cama baja, modelo 2024 o superior y con motorización a gas, conforme a las condiciones técnicas y documentales establecidas. No se aceptan las solicitudes de admitir otras tecnologías para obtener dicho

puntaje ni de eliminar la diferenciación de puntuación entre vehículos propios, vinculados mediante leasing y vehículos vinculados bajo otras modalidades. Modificación que se verá reflejada en el Pliego de Condiciones Definitivo.

OBSERVACIÓN No. 3 - VEHÍCULOS HÍBRIDOS – AMPLIACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS

OBSERVACIÓN No. 3

VEHÍCULOS HÍBRIDOS – AMPLIACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS

El Proyecto de Pliego contempla criterios relacionados con vehículos híbridos. Frente a este aspecto, solicitamos que la Entidad permita la participación de vehículos que incorporen diferentes configuraciones de tecnología híbrida.

En particular, se solicita que no se limite el criterio exclusivamente a la configuración **gasolina-eléctrica**, sino que se permita igualmente la configuración **diésel-eléctrica**.

La razón de esta solicitud es que las camionetas doble cabina corresponden a vehículos destinados, entre otras actividades, a terrenos de difícil acceso, carga y arrastre, por lo que las características de torque y rendimiento constituyen elementos relevantes para su utilización operativa.

El documento de observaciones también señala que las tecnologías híbridas diésel-eléctricas pueden cumplir el propósito ambiental asociado a la reducción del consumo de combustible y de emisiones frente a tecnologías convencionales.

Por consiguiente, restringir el criterio a una única configuración tecnológica puede disminuir innecesariamente las alternativas disponibles para los proponentes.

SOLICITUD

Solicitamos modificar el criterio de evaluación para permitir que los vehículos híbridos **diésel-eléctricos** puedan ser presentados en igualdad de condiciones frente a los vehículos híbridos gasolina-eléctricos, siempre que cumplan las demás especificaciones requeridas.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), en atención a la observación formulada, mediante la cual se solicita permitir que los vehículos híbridos diésel-eléctricos sean evaluados en igualdad de condiciones que los vehículos híbridos gasolina-eléctricos, se permite manifestar que acepta parcialmente la observación, en el sentido de ampliar las configuraciones tecnológicas admitidas para el factor de ponderación previsto en el literal B del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones.

Al respecto, es pertinente precisar que el Anexo de Especificaciones Técnicas contempla, para los ítems 1 y 2, diferentes alternativas de motorización, entre ellas diésel, gasolina, gas vehicular, gas vehicular-gasolina, eléctrico-gasolina y eléctrico. Por su parte, el factor de evaluación establecido en el literal B del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones contempla actualmente únicamente vehículos híbridos gasolina-eléctricos.

En este contexto, teniendo en cuenta que los vehículos híbridos pueden incorporar motores de combustión interna diésel en combinación con un motor eléctrico, y que las configuraciones híbridas diésel-eléctricas y gasolina-eléctricas constituyen alternativas tecnológicas que pueden contribuir a la eficiencia energética y a la



reducción de las emisiones contaminantes, la Corporación considera procedente ampliar el alcance del factor de evaluación para admitir ambas configuraciones.

Esta decisión busca ampliar las alternativas tecnológicas disponibles para los proponentes, sin desatender las necesidades operativas de la Entidad ni la finalidad ambiental que sustenta la incorporación de este factor de ponderación. Asimismo, permite considerar las particularidades de los vehículos destinados al transporte institucional, especialmente las camionetas doble cabina que pueden requerirse para desplazamientos en terrenos de difícil acceso y para actividades que demandan condiciones específicas de torque, rendimiento y capacidad operativa.

En consecuencia, se modificará el literal B del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones para permitir que los vehículos híbridos diésel-eléctricos sean considerados en igualdad de condiciones que los vehículos híbridos gasolina-eléctricos, siempre que cumplan las demás especificaciones técnicas y condiciones de acreditación previstas en los documentos del proceso.

Por lo anterior, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) acepta la observación, exclusivamente en lo relacionado con la ampliación de las configuraciones tecnológicas admitidas para el factor de evaluación, cuyo ajuste se verá reflejado en el pliego de condiciones definitivo.

OBSERVACIÓN No. 4 - VEHÍCULOS BLINDADOS NIVEL II MODELO 2025 O SUPERIOR

OBSERVACIÓN No. 4

VEHÍCULOS BLINDADOS NIVEL II MODELO 2025 O SUPERIOR

El Proyecto de Pliego contempla la asignación de **20 puntos** por la disposición de cuatro o más vehículos blindados Nivel II, modelo 2025 o superior, junto con la acreditación documental correspondiente y la inspección física durante la evaluación.

Consideramos que esta condición merece una revisión debido a la cantidad de requisitos que deben concurrir simultáneamente para acceder al puntaje:

- Número determinado de vehículos.
- Nivel específico de blindaje.
- Modelo 2025 o superior.
- Factura del blindaje.
- Contrato de blindaje.
- Disponibilidad para inspección física.

El documento base señala que el proceso de blindaje de vehículos nuevos puede requerir un período considerable y que exigir que los vehículos se encuentren previamente disponibles, blindados, documentados e inspeccionados durante la etapa de evaluación puede restringir la posibilidad real de participación de otros proponentes.

Adicionalmente, se considera necesario que la Entidad explique la relación existente entre esta condición y la prestación del servicio de transporte objeto del proceso.

Una condición de esta naturaleza puede representar una ventaja para quienes ya dispongan previamente de dichos vehículos frente a aquellos proponentes que cuentan con capacidad operativa y pueden garantizar el servicio, pero que no poseen anticipadamente cuatro vehículos blindados con todas las características señaladas.

SOLICITUD

Solicitamos respetuosamente:

1. Revisar la pertinencia de mantener los vehículos blindados como factor de ponderación.
2. En caso de mantenerse, explicar las razones técnicas que justifican los 20 puntos asignados.

3. Revisar la exigencia específica de modelo 2025 o superior.

4. Evitar que la disponibilidad previa de estos activos constituya una ventaja desproporcionada dentro de la evaluación.
5. Permitir que la acreditación de la disponibilidad pueda realizarse mediante mecanismos que garanticen efectivamente la prestación del servicio.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR no acepta la observación relacionada con la pertinencia de mantener los vehículos blindados nivel II como factor de ponderación, la asignación de puntaje, la condición del modelo mínimo exigido y la acreditación de su disponibilidad. No obstante, aclara las condiciones aplicables a la propiedad y vinculación de los vehículos ofrecidos, con el fin de precisar el alcance de los requisitos previstos en el Pliego de Condiciones y su interpretación conforme a la normativa vigente.

En primer lugar, la Entidad considera pertinente mantener el factor de evaluación correspondiente a los vehículos blindados nivel II, modelo 2025 o superior, por cuanto responde a las necesidades institucionales y a las condiciones de riesgo asociadas al desarrollo de las actividades misionales de la Corporación, teniendo en cuenta que la CAR ejerce funciones de control, vigilancia y seguimiento ambiental en una jurisdicción que comprende el área rural de Bogotá y 104 municipios, lo cual implica la realización de desplazamientos hacia zonas rurales y de difícil acceso. En el desarrollo de estas actividades, el personal comisionado puede encontrarse expuesto a situaciones de alteración del orden público o confrontaciones con presuntos infractores ambientales, circunstancias que hacen pertinente considerar condiciones adicionales de seguridad para determinados desplazamientos.

En este contexto, el blindaje nivel II constituye una característica adicional de seguridad que puede contribuir a fortalecer las condiciones de protección del personal durante el desarrollo de las actividades institucionales. Por consiguiente, su inclusión como factor de calidad no obedece a una finalidad ajena al objeto contractual, sino a la necesidad de disponer de medios de transporte que, además de cumplir las condiciones ordinarias de prestación del servicio, incorporen características adicionales acordes con los riesgos identificados en el Estudio Previo.

Respecto de la asignación de veinte (20) puntos, esta corresponde a la estructura de ponderación definida por la Entidad, atendiendo a la importancia que representa la seguridad del personal comisionado en el desarrollo de las actividades misionales. La valoración del ofrecimiento se fundamenta, por tanto, en el beneficio adicional que puede representar para la operación contractual y no exclusivamente en el costo de adquisición o adecuación de los vehículos.

La asignación de este puntaje tampoco implica que los vehículos blindados constituyan un requisito habilitante de obligatorio cumplimiento para participar en el proceso de selección. Se trata de un ofrecimiento adicional objeto de evaluación, cuyo cumplimiento permite obtener el puntaje establecido, sin sustituir ni modificar las condiciones mínimas de disponibilidad vehicular previstas en el Anexo de Especificaciones Técnicas.

En consecuencia, la Entidad considera que el factor conserva su pertinencia frente a las necesidades identificadas y que la ponderación asignada responde a una finalidad institucional concreta, por lo cual no encuentra mérito para eliminarlo ni para modificar el puntaje establecido en el Proyecto de Pliego de Condiciones.

En segundo lugar, en relación con la exigencia de que los vehículos sean modelo 2025 o superior, la Corporación considera pertinente mantener esta condición como parte del ofrecimiento objeto de ponderación, toda vez que permite delimitar de manera objetiva las características de los automotores a los cuales se reconoce el incentivo. Esta condición se enmarca en la definición de los atributos adicionales que la Entidad considera relevantes para la prestación del servicio y no modifica los modelos mínimos admitidos para los vehículos requeridos en la ejecución contractual.

Debe precisarse que la exigencia del modelo 2025 o superior corresponde exclusivamente al factor de evaluación de vehículos blindados y no constituye una condición general aplicable a la totalidad de los

automotores destinados a la ejecución del contrato. En consecuencia, los interesados podrán acreditar el cumplimiento de los requisitos mínimos de disponibilidad vehicular mediante los vehículos que satisfagan las especificaciones técnicas previstas en el proceso, sin que la falta de vehículos blindados del modelo señalado constituya, por sí misma, una causal de rechazo.

En tercer lugar, respecto de la observación relacionada con la cantidad de vehículos exigidos, la acreditación documental del blindaje y la inspección física durante la evaluación, la Corporación precisa que estas condiciones buscan verificar de manera objetiva y suficiente el cumplimiento del ofrecimiento que da lugar a la asignación del puntaje.

En particular, la exigencia de disponer de cuatro (4) o más vehículos blindados nivel II, modelo 2025 o superior, responde al alcance del beneficio adicional que la Entidad pretende obtener y a la necesidad de contar con una disponibilidad vehicular verificable para atender los requerimientos institucionales. Por su parte, la documentación relativa al blindaje y la inspección física constituyen mecanismos de comprobación de las características ofrecidas, orientados a garantizar que el puntaje se asigne únicamente cuando se acredite el cumplimiento de las condiciones establecidas en los documentos del proceso.

En este sentido, la exigencia de soportes documentales y de verificación física no tiene como finalidad privilegiar a determinados proponentes, sino asegurar la aplicación objetiva y uniforme de las reglas de evaluación. La posibilidad de obtener el puntaje debe sustentarse en condiciones verificables, de manera que la Entidad pueda comprobar que los vehículos ofrecidos cuentan efectivamente con las características de seguridad exigidas.

Ahora bien, la Corporación reconoce que los interesados pueden estructurar sus modelos de operación mediante distintas modalidades de propiedad y vinculación de vehículos. Por tal razón, la acreditación de la disponibilidad no se limita necesariamente a los automotores que forman parte del patrimonio del proponente, sino que debe examinarse de conformidad con las modalidades de vinculación admitidas por la normativa aplicable y por los documentos del proceso.

Al respecto, la CAR precisa que los vehículos blindados ofrecidos como factor de calidad podrán estar vinculados al proponente como de su propiedad o de terceros, siempre que, en este último caso, se encuentren vinculados mediante el contrato de administración integral previsto en el numeral 1 del artículo 2.2.1.6.8.10 del Decreto 1079 de 2015, modificado por el Decreto 1048 de 2026, de conformidad con las disposiciones aplicables.

Esta condición no exige que el proponente adquiera los vehículos ni que estos formen parte de su patrimonio. Lo requerido es que, cuando sean de propiedad de terceros, la empresa de transporte asuma la gestión integral del automotor, sin intervención del propietario o locatario, conforme a la modalidad contractual señalada en la disposición citada.

La exigencia responde a la naturaleza del factor de calidad, puesto que la Entidad busca garantizar que las características adicionales ofrecidas estén bajo la gestión y el control efectivo del proponente durante la ejecución contractual. Por ello, la sola acreditación de una disponibilidad eventual del vehículo mediante una relación contractual que no garantice su administración integral no resulta suficiente para demostrar el cumplimiento de esta condición, cuando sea exigible dicha modalidad de vinculación.

En consecuencia, la Corporación considera que la disponibilidad efectiva de los vehículos debe acreditarse conforme a las modalidades legalmente admitidas y a las condiciones establecidas en los documentos del proceso, sin que ello implique exigir la propiedad de los automotores como condición exclusiva para acceder al puntaje.

En cuanto a la solicitud de permitir mecanismos alternativos para acreditar la disponibilidad de los vehículos, la Entidad aclara que los requisitos de propiedad o vinculación deben interpretarse en armonía con las modalidades admitidas por el numeral 1 del artículo 2.2.1.6.8.10 del Decreto 1079 de 2015, modificado por el Decreto 1048 de 2026, y con las disposiciones del proceso de selección. En consecuencia, no se impondrán requisitos de propiedad o modalidades de vinculación exclusivas que no se encuentren expresamente

establecidos, sin perjuicio de la obligación de acreditar las condiciones técnicas, documentales y operativas exigidas para obtener el puntaje.

La aclaración correspondiente se incorporará en el pliego de condiciones definitivo, con el propósito de precisar las condiciones para acreditar la propiedad o vinculación de los vehículos ofrecidos y la documentación requerida para tal efecto, garantizando la aplicación uniforme de los criterios de evaluación.

Finalmente, es pertinente precisar que el Pliego de Condiciones no crea una tipología vehicular nueva ni califica el blindaje como una tipología propia del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial. Por el contrario, el factor de evaluación establecido tiene por objeto valorar una característica adicional de seguridad de los vehículos ofrecidos, atendiendo a las necesidades institucionales y a las condiciones de riesgo asociadas al desarrollo de las actividades misionales de la Corporación.

En efecto, los vehículos blindados deberán corresponder a las tipologías previstas en el Anexo de Especificaciones Técnicas, esto es, las establecidas para el ítem 1: camioneta doble cabina platón 4x4, y el ítem 2: campero o camioneta wagon 4x4. Asimismo, deberán cumplir las condiciones de homologación y los requisitos técnico-mecánicos exigibles para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, de conformidad con el Decreto 1079 de 2015 y las demás disposiciones aplicables.

De igual manera, deberán contar con la documentación exigida en el requisito correspondiente, que comprende la licencia de tránsito, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), la tarjeta de operación, las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, la póliza de daño material todo riesgo vigente a la fecha de presentación de la propuesta y la revisión técnico-mecánica, según corresponda y en los términos establecidos en los documentos del proceso.

En este contexto, el blindaje constituye una característica adicional de seguridad que se valora como factor de calidad y no una tipología vehicular independiente. Por tal razón, la existencia del blindaje y su nivel deberán encontrarse inscritos en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de acuerdo con las condiciones previstas en el proceso. Esta exigencia permite verificar documentalmente el atributo ofrecido, sin sustituir ni modificar los requisitos de homologación, habilitación y operación aplicables al servicio de transporte especial.

Así, se mantiene la distinción entre: (i) la tipología del vehículo, determinada por las características y categorías previstas en el Anexo de Especificaciones Técnicas; (ii) las condiciones de homologación y los requisitos técnico-mecánicos exigibles conforme a la regulación vigente; y (iii) las características adicionales de seguridad, dentro de las cuales se encuentra el blindaje nivel II, objeto de ponderación como ofrecimiento de calidad.

En consecuencia, la asignación de puntaje a los vehículos blindados no implica la creación de una tipología adicional ni autoriza la utilización de vehículos que incumplan las condiciones legales y reglamentarias aplicables. La prestación del servicio deberá realizarse bajo la responsabilidad de una empresa debidamente habilitada y con observancia de todos los requisitos exigibles para la modalidad de transporte contratada.

Por lo expuesto, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR no acepta la observación en cuanto pretende eliminar o modificar el factor de evaluación de vehículos blindados nivel II, el puntaje de veinte (20) puntos, la condición de modelo 2025 o superior y los mecanismos de verificación previstos para acreditar el ofrecimiento. No obstante, aclara que los vehículos deberán estar vinculados al oferente como de su propiedad o de terceros, siempre que, en este último caso, su vinculación se formalice mediante el contrato de administración integral previsto en la normativa aplicable, además del cumplimiento de los demás requisitos técnicos y documentales establecidos en el proceso. La precisión sobre las condiciones de acreditación de la propiedad o vinculación de los vehículos y la documentación correspondiente se incorporará en el Pliego de Condiciones Definitivo, manteniéndose el factor en los demás términos previstos.

OBSERVACIÓN No. 5 - PERSONAL MÍNIMO REQUERIDO – DOCUMENTACIÓN EXIGIBLE EN LA PRESENTACIÓN DE LA OFERTA



OBSERVACIÓN No. 5

PERSONAL MÍNIMO REQUERIDO – ACLARACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN EXIGIBLE EN LA PRESENTACIÓN DE LA OFERTA

Solicitamos aclarar las condiciones relacionadas con la acreditación del personal mínimo requerido.

De acuerdo con el contenido del Proyecto de Pliego, se establece que el personal no será objeto de evaluación durante el proceso de selección, dado que será requerido al momento de la ejecución contractual. En ese sentido, se contempla la presentación de una carta de compromiso y la entrega posterior de las hojas de vida y demás documentos.

Sin embargo, el mismo documento contiene disposiciones que hacen referencia a la posibilidad de solicitar aclaraciones sobre la documentación relacionada con la experiencia del personal y exige determinados anexos junto con la propuesta.

Esta situación puede generar incertidumbre para los proponentes respecto de cuáles documentos deben ser efectivamente presentados con la oferta y cuáles corresponden a la etapa de ejecución.

Por lo anterior, solicitamos que la Entidad establezca una regla clara y uniforme que permita determinar con precisión la documentación que será objeto de verificación durante la evaluación.

SOLICITUD

Solicitamos que se confirme expresamente que, para la presentación de la propuesta, será suficiente la **Carta de Compromiso del Personal Mínimo Requerido**, dejando la acreditación documental individual de las personas que efectivamente ejecutarán el contrato para la etapa correspondiente de ejecución contractual.

Así mismo, solicitamos eliminar o aclarar cualquier disposición que pueda generar contradicción respecto de esta regla.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada, acoge la solicitud de aclaración y armonización de las disposiciones contenidas en las Notas 1, 2 y 4 del requisito relacionado con el personal mínimo requerido, con el propósito de precisar las obligaciones exigibles en la etapa de presentación de la oferta, aquellas que deben cumplirse antes del inicio de la ejecución contractual y las condiciones aplicables a la sustitución del personal.

En primer lugar, se aclara que, con la presentación de la oferta, únicamente será obligatorio aportar la Carta de Compromiso del Personal Mínimo Requerido, suscrita por el representante legal, mediante la cual se garantice la disponibilidad del personal exigido, en las cantidades previstas y con el cumplimiento de las condiciones de formación, dedicación y experiencia establecidas en el Pliego de Condiciones. En consecuencia, no será necesario individualizar ni aportar con la oferta las hojas de vida y los documentos que acrediten los requisitos particulares de cada persona, dado que el personal mínimo requerido no será objeto de evaluación durante el proceso de selección.

En segundo lugar, conforme a la Nota 2 del numeral 3.3.2, el contratista deberá presentar las hojas de vida y los respectivos soportes de formación, experiencia y demás requisitos del personal requerido dentro de los tres (3) días hábiles posteriores a la firma del contrato, para la correspondiente verificación por parte de la Entidad. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la obligación de presentar, antes de la suscripción del acta de inicio, los documentos específicos exigidos para los conductores, de acuerdo con lo establecido en los Estudios Previos.

La finalidad de esta exigencia es garantizar que el contratista disponga oportunamente de un equipo humano suficiente e idóneo para la ejecución del contrato, que cumpla los perfiles, la formación, la experiencia, la dedicación y las demás condiciones establecidas por la Entidad, y no imponer una identidad invariable de las personas desde la presentación de la oferta.



En consecuencia, el contratista podrá vincular al personal una vez adjudicado el proceso y efectuar sustituciones cuando existan circunstancias que lo justifiquen, siempre que garantice la cantidad de personas requerida y que quienes las reemplacen acrediten los mismos requisitos exigidos para el perfil correspondiente o condiciones superiores. En todo caso, deberá presentar oportunamente los soportes para su verificación y asegurar que la sustitución no afecte la continuidad, oportunidad ni calidad de la prestación del servicio.

Por lo anterior, se acoge la observación y se realizarán los ajustes correspondientes en el Pliego de Condiciones Definitivo, con el fin de armonizar las Notas 1, 2 y 4 del numeral 3.3.2, precisar el momento de presentación de los documentos del personal y establecer con claridad las condiciones para su vinculación y eventual sustitución durante la ejecución contractual.

OBSERVACIÓN No. 6 - DOCUMENTACIÓN DE LOS VEHÍCULOS – MOMENTO DE SU PRESENTACIÓN

OBSERVACIÓN No. 6

DOCUMENTACIÓN DE LOS VEHÍCULOS – PRECISIÓN SOBRE EL MOMENTO DE SU PRESENTACIÓN

Solicitamos igualmente aclarar el alcance de la documentación individual requerida respecto de los vehículos.

El documento base identifica la necesidad de diferenciar entre los vehículos que hacen parte de la flota mínima requerida y aquellos que son presentados específicamente para obtener puntaje dentro de la evaluación.

Consideramos importante que esta diferenciación quede expresamente establecida en el Proyecto de Pliego para evitar que los proponentes deban presentar desde el cierre de la convocatoria la documentación completa de todos los vehículos que eventualmente estarán disponibles para la ejecución.

La exigencia anticipada de documentación individual para la totalidad de la flota puede generar una carga documental considerable tanto para los participantes como para la propia Entidad durante la etapa de evaluación.

SOLICITUD

Solicitamos que la CAR establezca expresamente que:

1. La documentación individual de los vehículos será exigible con la propuesta respecto de aquellos que sean presentados como parte de los factores objeto de ponderación.
2. Para la flota mínima que no sea objeto de puntuación, sea admisible la presentación de una carta de compromiso de disponibilidad.
3. La documentación completa de los vehículos pueda ser presentada en la etapa correspondiente, antes del inicio efectivo de la operación contractual.
4. El requisito sea aplicado de manera uniforme a todos los proponentes.

CONCLUSION

LÍNEAS PREMIUM solicita respetuosamente que las anteriores observaciones sean analizadas por la Entidad antes de la expedición del pliego definitivo, especialmente aquellas relacionadas con la estructura de ponderación, las características particulares de los vehículos, la modalidad de disponibilidad de la flota, los vehículos híbridos y blindados, así como la documentación del personal y de los vehículos.

El propósito de estas observaciones es contribuir a que las condiciones definitivas del proceso sean suficientemente claras y permitan que la evaluación se concentre en la capacidad efectiva de los proponentes para garantizar la adecuada prestación del servicio requerido.

Agradecemos la atención prestada y quedamos atentos a las respuestas que emita la Entidad frente a cada uno de los aspectos planteados.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en atención a la observación formulada, aclara que el Pliego de Condiciones establece las reglas aplicables a la acreditación y verificación de los vehículos requeridos para la ejecución contractual, diferenciando entre la flota recurrente habilitante, los vehículos ofrecidos como factor de ponderación y los vehículos de carga destinados a la prestación de servicios ocasionales. No obstante, con el propósito de precisar el alcance de estas disposiciones, la Entidad aclara lo siguiente:

- a) **Flota recurrente habilitante.** De conformidad con el numeral 1 del numeral 3.3.3, del Pliego de Condiciones, los proponentes deberán aportar con su oferta la carta de compromiso correspondiente, junto con los documentos de capacidad transportadora exigidos en el numeral 4 del numeral 3.3.3. Para esta flota no se exige la presentación, con la propuesta, de la documentación individual de cada vehículo, cuya verificación corresponderá a la supervisión del contrato cuando los automotores sean puestos a disposición de la Corporación, a partir del acta de inicio y conforme a las condiciones establecidas en los documentos del proceso.
- b) **Vehículos ofrecidos para obtener puntaje.** Respecto de los vehículos presentados para acceder a los puntajes previstos en los factores de evaluación, los proponentes deberán aportar con la oferta la documentación individual exigida en cada literal del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones. Esta exigencia obedece a la necesidad de verificar, durante la etapa de evaluación, el cumplimiento de las características técnicas y documentales que sustentan los ofrecimientos objeto de ponderación, garantizando que la asignación de puntaje se realice de manera objetiva y uniforme.
- c) **Vehículos de carga destinados a servicios ocasionales.** En relación con el camión, el tractocamión o tractomula con cama baja y el camión autocargable, estos corresponden a vehículos sujetos al requisito habilitante de disponibilidad previsto en las notas 1 a 4 del numeral 4 del numeral 3.3.3, del Pliego de Condiciones. En consecuencia, los proponentes deberán aportar con la oferta la documentación individual exigida para estos automotores, que comprende la tarjeta de propiedad, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), la póliza de daño material todo riesgo vigente a la fecha de presentación de la propuesta, el contrato de leasing o el aval del propietario, según corresponda, así como los certificados de herramientas y accesorios establecidos en la ficha técnica.

La exigencia de esta documentación desde la presentación de la oferta, en los casos que aplica, se justifica en las características particulares de estos tres vehículos, cuya disponibilidad resulta relevante para atender requerimientos ocasionales de transporte de carga pesada, maquinaria, equipos y otros elementos que demandan condiciones específicas de operación. Por tratarse de equipos críticos para la seguridad y la adecuada prestación del servicio, la Entidad considera necesario verificar anticipadamente su disponibilidad y el cumplimiento de las condiciones técnicas y documentales exigidas.

En consecuencia, la diferenciación establecida en el Pliego de Condiciones atiende a la naturaleza y finalidad de cada grupo de vehículos, así como al momento en que resulta necesario verificar su disponibilidad y las características requeridas. Por tanto, no todos los automotores están sujetos al mismo régimen de acreditación documental, dado que algunos corresponden a la flota recurrente cuya disponibilidad se acredita inicialmente mediante carta de compromiso, otros constituyen ofrecimientos adicionales que deben verificarse para efectos de la asignación de puntaje y otros corresponden a vehículos de carga cuya disponibilidad y condiciones deben acreditarse desde la presentación de la propuesta.

Esta distinción no constituye un trato desigual entre los proponentes, sino la aplicación de reglas diferenciadas en función de los requerimientos establecidos para cada categoría de vehículos. En todo caso, las condiciones



previstas en los documentos del proceso serán aplicadas de manera uniforme a todos los participantes, de conformidad con los principios que rigen la contratación estatal.

Señores
VIAJES Y RUTAS DE COLOMBIA SAS
E. S. D.

Referencia de mensaje: CO1.MSG.10038186

Fecha y hora: 2/10/2026 2:56:14 PM

Respetados Señores:

En atención a su solicitud formulada el día 02 de octubre de 2026 a las 2:56 pm, es de señalar que:

OBSERVACION No. 1 – NUMERAL 3.3.3, NUM. 7 – PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL (PESV)

OBSERVACIÓN No. 1. Numeral 7 – Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)

Texto del proyecto de pliego:

"Para acreditación del Plan Estratégico de Seguridad Vial PESV (...) deberá aportar pantallazo del cargue de la información en la plataforma "Sistema de Información de Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial" (SISI/PESV) para la vigencia 2025. En el documento aportado, deberá evidenciarse que se encuentren plasmadas las siguientes fases (...)"

Observación:

El pantallazo que genera la plataforma SISI/PESV al finalizar el cargue no permite visualizar el detalle de cada una de las fases y componentes que enumera el numeral 7. A manera de ejemplo, anexamos el pantallazo que efectivamente expide el sistema.

De acuerdo con la Resolución 5178 del 24 de julio de 2023 del Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte, el reporte del PESV se realiza mediante dos formularios que se diligencian directamente en el sistema y que ya contienen la información que la Entidad relaciona en el numeral citado. El soporte que arroja la plataforma al culminar ese diligenciamiento es, por tanto, la prueba idónea del cumplimiento, y exigir que en un solo pantallazo se evidencien todas las fases impone una carga que el propio sistema no permite satisfacer.

Solicitud:

Que en el pliego definitivo se establezca que el requisito se entiende acreditado con el pantallazo o constancia del cargue de la información en la plataforma SISI/PESV, tal como lo genera el sistema.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en atención a la observación formulada, se permite manifestar que la acepta, teniendo en cuenta que el ordinal 7 del numeral 3.3.3 del Pliego de Condiciones establece la obligación de acreditar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), de conformidad con la Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte, mediante el pantallazo del cargue de la información – fase 2 - en la plataforma «Sistema de Información de Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial» (SISI/PESV).

Al respecto, la Entidad precisa que la finalidad de este requisito es verificar que el proponente haya efectuado el reporte correspondiente ante la autoridad competente, a través de la plataforma dispuesta para tal efecto, y no exigir que el soporte generado por el sistema reproduzca en un único documento el contenido integral del PESV o permita visualizar individualmente todas las fases y componentes reportados. La verificación de fondo



del cumplimiento de las disposiciones aplicables al PESV corresponde a las autoridades competentes, en el marco de sus respectivas funciones.

En consecuencia, atendiendo a las características del sistema y a la observación presentada, la Corporación considera procedente precisar el alcance del requisito, de manera que su acreditación se realice mediante el pantallazo o la constancia del cargue de la información – fase 2- en la plataforma SISI/PESV para la vigencia 2026, tal como lo genera el sistema.

Por lo anterior, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR acepta la observación, y el ajuste correspondiente se incorporará en el Pliego de Condiciones Definitivo, con el fin de precisar que el requisito de acreditación del PESV se entenderá cumplido mediante la presentación del pantallazo o constancia del cargue de la información – fase 2 - en la plataforma SISI/PESV, en los términos señalados.}

OBSERVACION No. 2 - NUMERAL 4.1, LITERAL A – ACCIONES DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

OBSERVACIÓN No. 2. Numeral 4.1, literal a) – Acciones de sostenibilidad ambiental

Texto del proyecto de pliego:

El criterio otorga hasta diez (10) puntos al proponente que ofrezca tractomula cama baja con motor a gas: 10 puntos si el vehículo es propio y/o bajo la figura de leasing, y 5 puntos si no es propio. A su vez, la NOTA 1 establece: "(...) El vehículo aportado deberá ser de propiedad del Proponente. Tratándose de Consorcios o Uniones Temporales, el vehículo aportado deberá acreditarse que es de propiedad de alguno de los integrantes que conforman la figura asociativa."

Observación:

Las dos reglas son incompatibles. Si la NOTA 1 exige que el vehículo sea de propiedad del proponente, nunca podría asignarse el puntaje de 5 puntos previsto para vehículos no propios, y esa columna de la tabla carecería de efecto. Esta ambigüedad afecta la selección objetiva, porque deja a la discrecionalidad del evaluador la forma de calificar el ofrecimiento.

Adicionalmente, la redacción puede generar un trato diferencial negativo para los proponentes plurales, al no quedar claro si un vehículo de propiedad de uno de los integrantes del consorcio o unión temporal recibe el puntaje de vehículo propio o el de no propio.

Solicitud:

Que la Entidad aclare y unifique el criterio de evaluación, precisando: (i) que los vehículos no propios pueden ofertarse y obtienen 5 puntos, indicando con qué documento se acredita su disponibilidad; y (ii) que, tratándose de proponentes plurales, el vehículo de propiedad o en leasing de cualquiera de los integrantes se considera propio y obtiene 10 puntos.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en atención a la observación formulada, manifiesta que la acepta parcialmente, en lo relacionado con la aclaración de la Nota 1 del literal A del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones, con el fin de precisar las condiciones para acreditar la disponibilidad de vehículos no propios y la forma de acreditar su propiedad o vinculación cuando el proponente participe mediante consorcio o unión temporal.

En primer lugar, la Entidad aclara que la tabla de ponderación prevista en el literal A contempla una diferenciación de puntaje entre los vehículos propios o vinculados mediante leasing y los vehículos no propios. En consecuencia, la Nota 1 debe interpretarse de manera armónica con dicha tabla, de forma que no se restrinja la posibilidad de ofrecer vehículos no propios ni se haga inoperante la asignación de puntaje prevista para estos.

Por lo anterior, se modificará la Nota 1 para establecer expresamente que los vehículos no propios podrán ser ofrecidos, siempre que se acredite su disponibilidad mediante la autorización o aval del propietario para su disposición durante la ejecución del contrato, de conformidad con las condiciones que se establezcan en el pliego de condiciones definitivo.

Asimismo, cuando el proponente participe bajo una forma asociativa, esto es, mediante consorcio o unión temporal, se precisará la forma de acreditar la propiedad o vinculación del vehículo ofrecido por cualquiera de sus integrantes, así como la documentación requerida para verificar dicha condición y determinar la asignación del puntaje correspondiente, de acuerdo con las reglas previstas en el literal A.

En consecuencia, la modificación busca garantizar la claridad y aplicación uniforme de los criterios de evaluación, evitando interpretaciones contradictorias entre la tabla de ponderación y las notas que regulan la acreditación del ofrecimiento, sin alterar la estructura de puntajes establecida por la Entidad.

No obstante, la Corporación mantiene la diferenciación de puntaje prevista en el literal A del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones, según la cual se asignan diez (10) puntos cuando el vehículo es propio o se encuentra vinculado mediante leasing, y cinco (5) puntos cuando no tiene dichas condiciones, conforme a las reglas de acreditación que se establecerán en el pliego definitivo.

Por lo anterior, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR acepta parcialmente la observación, exclusivamente en lo relacionado con la modificación de la Nota 1 del literal A, para precisar la forma de acreditar la disponibilidad de vehículos no propios y las condiciones aplicables cuando el proponente participe mediante consorcio o unión temporal. La diferenciación de puntaje se mantiene en los términos previstos, Modificación que se verá reflejada en el Pliego de Condiciones Definitivo.

OBSERVACION No. 3 - NUMERAL 3.3.3, NUM. 3 – HABILITACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE

OBSERVACIÓN No. 3. Numeral 3 – Habilitación servicio público de transporte automotor especial de pasajeros y carga

Texto del proyecto de pliego:

"1. Copia de la Resolución de habilitación expedida a la empresa por el Ministerio de Transporte y cuyo radio de acción sea a nivel Nacional (...). 3. El acto administrativo de habilitación Dicha Resolución debe estar vigente al momento de la presentación de la propuesta y durante la ejecución del contrato."

Observación:

El ítem 1 ya exige la copia de la resolución de habilitación expedida por el Ministerio de Transporte. El ítem 3 vuelve a mencionar "el acto administrativo de habilitación" con una redacción incompleta, que no permite establecer si se refiere a la misma resolución del ítem 1, a un acto administrativo distinto o únicamente a la condición de vigencia de aquella.

Solicitud:

Que la Entidad aclare a qué acto administrativo se refiere el ítem 3 y, si corresponde a la misma resolución del ítem 1, que lo integre a ese ítem como una condición de vigencia, sin exigir un documento adicional.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, aclara que el ítem 3 hace referencia a la misma Resolución de habilitación para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial expedida por el Ministerio de Transporte, que se solicita en el ítem 1, en este sentido, lo previsto en dicho ítem tiene como finalidad establecer que la referida Resolución de habilitación se encuentre vigente tanto al momento de la presentación de la propuesta como durante la ejecución del contrato, sin que ello implique la exigencia de un documento adicional.

Esta es la misma condición que el pliego contempla, en una sola disposición, respecto de la habilitación para la prestación del servicio de transporte de carga, por lo anterior, se acoge parcialmente la observación y, para mayor claridad, se integrará el contenido del ítem 3 al ítem 1 como condición de vigencia de la habilitación. Modificación que se verá reflejada en el Pliego de Condiciones Definitivo.



OBSERVACION No. 4- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS – ÍTEM 1 CAMIONETA DOBLE CABINA PLATÓN

OBSERVACIÓN No. 4. Especificaciones técnicas – Ítem 1. Camioneta doble cabina platón

Observación:

Respetuosamente sugerimos flexibilizar la especificación del Ítem 1 para admitir también camionetas doble cabina platón 4x2, alternativa que fue analizada en el Estudio del Sector No. CAR-SIP-011-2026 elaborado por la Entidad y cuya idoneidad allí quedó demostrada.

Incluir la tracción 4x2 no afecta la satisfacción de la necesidad operativa, pues una parte importante de los desplazamientos diarios se realiza por vías compatibles con esta tipología, y la Entidad conserva los vehículos 4x4 para las zonas de difícil acceso. Por el contrario, la medida ofrece beneficios concretos:

- a) Pluralidad de oferentes. Amplía el número de proponentes que pueden participar y genera una dinámica competitiva que favorece la selección objetiva.
- b) Economía. Los vehículos 4x2 tienen menores costos de adquisición, operación y mantenimiento, lo que permite obtener mejores precios y optimizar el presupuesto asignado, en desarrollo del principio de economía.
- c) Eficiencia operativa. Mantiene tiempos de respuesta ágiles para las actividades diarias en terreno compatibles con esta tipología.

Solicitud:

Que en el pliego definitivo y en el Anexo de Especificaciones Técnicas se admita la Camioneta Doble Cabina Platón 4x2 dentro del Ítem 1, con las especificaciones técnicas que la Entidad considere pertinentes, o que se establezca una proporción del parque automotor de este ítem que pueda ofertarse con dicha tracción.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, precisa que la necesidad de tracción 4x4 para el Ítem 1 se encuentra definida en el Estudio Previo, que es el documento que determina la necesidad de la entidad, en dicho documento se señala que la jurisdicción comprende zonas montañosas, terrenos de topografía quebrada, vías terciarias, trochas y sectores rurales de difícil acceso, y que aproximadamente el setenta y seis por ciento (76%) de los desplazamientos corresponden a zonas rurales.

En este contexto, las camionetas doble cabina platón 4x4 son indispensables para atender desplazamientos a zonas de difícil acceso, en las cuales, además del transporte de personal, sea necesario movilizar equipos, herramientas, materiales, maquinaria o insumos. Por ello, la combinación de carga en platón y terreno de difícil acceso es precisamente la que exige la tracción 4x4.

Ahora bien, los desplazamientos por vías con condiciones de acceso favorables ya se encuentran atendidos mediante una tipología específica, correspondiente a las once (11) camionetas wagon 4x2 del Ítem 3, destinadas a la sede central, el área urbana y rural de Bogotá y los corredores con buenas condiciones de acceso. Permitir camionetas 4x2 dentro del Ítem 1 reduciría la flota disponible para la atención de las zonas rurales de difícil acceso, que concentran la mayor parte de la demanda.

En cuanto a la pluralidad de oferentes, el requisito habilitante corresponde a la capacidad transportadora, mientras que la tracción constituye una condición técnica de ejecución que el contratista acredita al poner los vehículos a disposición, pudiendo ser estos propios o vinculados.

Por lo anterior, no se acoge la observación.

ACLARACIÓN No. 1- NUMERAL 3.3.2 – PERSONAL MÍNIMO (FORMACIÓN ACADÉMICA, DEDICACIÓN Y EXPERIENCIA)

Existe una contradicción de fondo entre lo estipulado en las diferentes notas respecto al momento y la obligación de aportar los documentos de soporte (hojas de vida, títulos académicos, certificaciones de experiencia, antecedentes, etc.) del personal requerido.

La Nota 1 indica explícitamente que el proponente únicamente debe adjuntar con la propuesta una carta de compromiso (Anexo - Carta de Compromiso del Personal Mínimo Requerido) manifestando que, en caso de resultar adjudicatario, pondrá a disposición la totalidad del personal, así mismo, la Nota 2 ratifica que este personal no será objeto de evaluación dentro del proceso de selección, sino que será requerido únicamente al contratista adjudicatario en un plazo máximo de tres (3) días hábiles contados a partir del inicio de la ejecución contractual.

Por otro lado, la Nota 9 menciona que el proponente debe diligenciar al momento de presentar la oferta el "ANEXO - RELACIÓN DE INFORMACIÓN DE LA EXPERIENCIA DEL PERSONAL PROPUESTO", la Nota 3 describe detalladamente los requisitos que deben reunir las certificaciones de experiencia del personal, la Nota 6 dispone que la Entidad podrá solicitar aclaraciones sobre los documentos que acreditan la experiencia del personal propuesto durante la etapa de evaluación, so

pena de rechazo, la nota 8 indica que si el proponente anexa formación superior a la exigida, el Comité Evaluador procederá a evaluarla en el Informe de Evaluación, las Notas 10, 13 y 14 señalan criterios de verificación de títulos, simultaneidad de dedicación y porcentajes de ejecución sobre la experiencia de los profesionales por parte de la Entidad.

Teniendo en cuenta que el pliego genera confusión sobre si los soportes documentales del personal deben aportarse en el sobre de la propuesta o únicamente tras la adjudicación del contrato por parte del adjudicatario, solicito amablemente a la Entidad aclarar de manera precisa si en la fase de presentación de ofertas es suficiente aportar la Carta de Compromiso (Nota 1) o si es obligatorio adjuntar la totalidad de las hojas de vida, títulos, antecedentes y certificaciones de experiencia del personal propuesto, en caso de requerirse únicamente la Carta de Compromiso para el cierre del proceso, ajustar y armonizar el texto de las Notas 3, 6, 8, 9, 10, 13 y 14 para eliminar las referencias a la evaluación documental previa por parte del Comité Evaluador en la etapa precontractual, garantizando así la seguridad jurídica y el principio de transparencia de la Licitación Pública.

Solicita precisar si en la fase de presentación de ofertas es suficiente aportar la Carta de Compromiso (Nota 1) y, en tal caso, armonizar las Notas 3, 6, 8, 9, 10, 13 y 14 del numeral 3.3.2.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada, acoge la solicitud de aclaración y armonización de las disposiciones contenidas en las Notas 1, 2 y 4 del requisito relacionado con el personal mínimo requerido, con el propósito de precisar las obligaciones exigibles en la etapa de presentación de la oferta, aquellas que deben cumplirse antes del inicio de la ejecución contractual y las condiciones aplicables a la sustitución del personal.

En primer lugar, se aclara que, con la presentación de la oferta, únicamente será obligatorio aportar la Carta de Compromiso del Personal Mínimo Requerido, suscrita por el representante legal, mediante la cual se garantice la disponibilidad del personal exigido, en las cantidades previstas y con el cumplimiento de las condiciones de formación, dedicación y experiencia establecidas en el Pliego de Condiciones. En consecuencia, no será necesario individualizar ni aportar con la oferta las hojas de vida y los documentos que acrediten los requisitos particulares de cada persona, dado que el personal mínimo requerido no será objeto de evaluación durante el proceso de selección.

En segundo lugar, conforme a la Nota 2 del numeral 3.3.2, el contratista deberá presentar las hojas de vida y los respectivos soportes de formación, experiencia y demás requisitos del personal requerido dentro de los tres (3) días hábiles posteriores a la firma del contrato, para la correspondiente verificación por parte de la Entidad. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la obligación de presentar, antes de la suscripción del acta de inicio, los documentos específicos exigidos para los conductores, de acuerdo con lo establecido en los Estudios Previos.

La finalidad de esta exigencia es garantizar que el contratista disponga oportunamente de un equipo humano suficiente e idóneo para la ejecución del contrato, que cumpla los perfiles, la formación, la experiencia, la dedicación y las demás condiciones establecidas por la Entidad, y no imponer una identidad invariable de las personas desde la presentación de la oferta.



En consecuencia, el contratista podrá vincular al personal una vez adjudicado el proceso y efectuar sustituciones cuando existan circunstancias que lo justifiquen, siempre que garantice la cantidad de personas requerida y que quienes las reemplacen acrediten los mismos requisitos exigidos para el perfil correspondiente o condiciones superiores. En todo caso, deberá presentar oportunamente los soportes para su verificación y asegurar que la sustitución no afecte la continuidad, oportunidad ni calidad de la prestación del servicio.

Por lo anterior, se acoge la observación y se realizarán los ajustes correspondientes en el Pliego de Condiciones Definitivo, con el fin de armonizar las Notas 1, 2 y 4 del numeral 3.3.2, precisar el momento de presentación de los documentos del personal y establecer con claridad las condiciones para su vinculación y eventual sustitución durante la ejecución contractual.

Señores
TRANSPORTES CALDERON.
E. S. D.

Referencia de mensaje: CO1.MSG.10039014

Fecha y hora: 2/10/2026 4:27:07 PM

Respetados Señores:

En atención a su solicitud formulada el día 02 de octubre de 2026 a las 4:27 pm, es de señalar que:

OBSERVACION No. 1 – INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES – MEJOR AÑO FISCAL DE LOS TRES ÚLTIMOS

- **OBSERVACION No. 1. Indicadores financieros y organizacionales: evaluación con el mejor año fiscal de los últimos tres reportados en el RUP**

Fundamento: El numeral 3.2.1 del Proyecto de Pliego establece que la capacidad financiera y organizacional se verificará exclusivamente con la información a 31 de diciembre de 2025 y que los proponentes con corte anterior “no serán evaluados y quedarán inhabilitados financieramente”. El RUP certifica los indicadores de los tres últimos años fiscales (2023, 2024 y 2025), y el artículo 2.2.1.1.1.5.6 del Decreto 1082 de 2015, en la redacción dada por el Decreto 579 de 2021 y el Decreto 1041 de 2022, faculta a las Entidades Estatales para evaluar estos requisitos con el mejor año fiscal que se refleje en el RUP. El año 2025 estuvo marcado para las empresas de transporte por incrementos extraordinarios en costos de operación (combustibles, peajes, salario mínimo, mantenimiento y seguros) y por la renovación de flota con vehículos de menores emisiones, inversiones que la propia Corporación incentiva en este proceso (vehículos híbridos, eléctricos, blindados modelo 2025 y tractomula a gas). Restringir la evaluación a un solo año castiga precisamente a los operadores que realizaron esas inversiones y no refleja su capacidad financiera real.

Solicitud: Modificar los numerales 3.2.1 y 3.2.2 para que los indicadores de capacidad financiera y organizacional se verifiquen con el mejor año fiscal de los últimos tres (2023, 2024 o 2025) que se encuentre reportado y certificado en el RUP vigente y en firme, conforme al artículo 2.2.1.1.1.5.6 del Decreto 1082 de 2015.

OBSERVACION No. 2 - INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES – UMBRALES



• **OBSERVACIÓN No. 2. Indicadores financieros y organizacionales: umbrales desproporcionados frente al objeto y a la muestra**

Fundamento: Según el Análisis del Sector, la muestra de 65 empresas está conformada en un 84% por MiPymes, cuya estructura financiera (bajo nivel de activos fijos y de financiación de flota)

no es representativa de los operadores capaces de ejecutar un contrato de \$37.018 millones con 180 vehículos y 180 conductores en operación 7x24. Además, cada indicador se fijó cerca del primer cuartil (Q1) de esa muestra; al exigirse cinco indicadores de manera concurrente, el porcentaje de empresas que cumple todos a la vez es sustancialmente inferior al 75% que sugiere cada indicador por separado, lo que reduce la pluralidad de oferentes. En el caso del endeudamiento, las empresas con flota propia financian sus vehículos mediante crédito o leasing, lo cual es inherente a la actividad y a la exigencia del propio pliego de contar con un mínimo de 10% de vehículos propios y de ofrecer vehículos propios modelo 2024-2025 para obtener puntaje. Los indicadores de rentabilidad, a su vez, miden el resultado de un periodo pasado y no la capacidad para ejecutar un contrato que se paga mes vencido. De conformidad con el artículo 2.2.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 y el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes de Colombia Compra Eficiente, los requisitos habilitantes deben ser adecuados y proporcionales a la naturaleza y valor del contrato, y no pueden convertirse en una barrera de entrada.

Solicitud: Ajustar los indicadores así: Liquidez mayor o igual a 1,5; Nivel de endeudamiento menor o igual a 70%; Razón de cobertura de intereses mayor o igual a 2,0; Rentabilidad del patrimonio mayor o igual a 5%; Rentabilidad del activo mayor o igual a 2%, con el fin de verificar que se garantiza la pluralidad de oferentes.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

En consideración a las solicitudes realizadas por el observante, la Entidad se permite precisar lo siguiente:

Frente a la solicitud de la **observación 1**, en la cual solicita (...) Modificar los numerales 3.2.1 y 3.2.2 para que los indicadores de capacidad financiera y organizacional se verifiquen con el mejor año fiscal de los últimos tres (2023, 2024 o 2025) (...), resulta pertinente señalar que si bien es cierto el Gobierno Nacional expidió el Decreto 399 de 2021, mediante el cual se establecieron algunas modificaciones al Decreto 1082 de 2015 frente a la regulación de la información financiera y organizacional prevista en el Registro Único de Proponentes – RUP, y el Decreto 579 de 2021, que dispuso que a partir del 1 de julio de 2021 las Entidades Estatales deberían tener en cuenta los datos sobre la capacidad financiera y organizacional de los últimos tres años consignados en el RUP, lo cierto es que el 21 de junio de 2022 se expidió el Decreto 1041 de 2022, por el cual se adicionó un párrafo transitorio al artículo 2.2.1.1.5.2 y se modificaron los párrafos transitorios 1 y 2 del artículo 2.2.1.1.5.6 del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, con el fin de extender hasta el año 2023 la facultad de los oferentes de acreditar el mejor indicador financiero y organizacional de los últimos tres (3) años.

Conforme a lo anterior, la aplicación de dichas modificaciones era hasta 31 de diciembre de 2023, una interpretación razonable permite concluir que a partir del 1° de enero de 2024 los indicadores deben acreditarse frente a la Cámara de Comercio conforme a las reglas generales del Decreto 1082 de 2015, es decir, con la información contable del año inmediatamente anterior, conforme lo señala el Decreto 1082 de 2015 y el Concepto 029 de 2024 expedido por Colombia Compra Eficiente.

En este sentido, la aplicación de dichas modificaciones estaba prevista hasta el 31 de diciembre de 2023; en consecuencia, una interpretación razonable permite concluir que a partir del 1.º de enero de 2024 los indicadores deben acreditarse ante la Cámara de Comercio conforme a las reglas generales del Decreto 1082 de 2015, esto es, con la información contable del año inmediatamente anterior, de acuerdo con los numerales 1.3 y 2.3 del artículo 2.2.1.1.5.2 del Decreto 1082 de 2015. Así lo respalda el Concepto 029 de 2024 expedido por Colombia Compra Eficiente, según el cual la facultad de acreditar el mejor indicador financiero y organizacional de los últimos tres (3) años tuvo carácter transitorio y no se encuentra vigente desde el 1.º de

enero de 2024, de modo que los datos certificados en el RUP corresponden, por regla general, al año fiscal inmediatamente anterior (2025).

En razón a lo expuesto, la exigencia contenida en los numerales 3.2.1 y 3.2.2 del proyecto de pliego de condiciones esto es, que los indicadores se verifiquen exclusivamente con la información a 31 de diciembre de 2025, no comporta una vulneración al Decreto 1082 de 2015, sino la aplicación de la regla general de acreditación prevista en el artículo 2.2.1.1.1.5.2, en concordancia con lo señalado por Colombia Compra Eficiente.

Adicionalmente, resulta pertinente precisar que la solicitud del observante parte de una premisa que no se compadece con la normatividad vigente, por cuanto la posibilidad de evaluar los indicadores con el mejor año fiscal de los tres reportados en el RUP obedeció a un régimen excepcional y transitorio (Decreto 1041 de 2022), hoy superado.

Frente a la **observación 2** en la cual solicita (...) ajustar los indicadores así: *Liquidez mayor o igual a 1,5; Nivel de endeudamiento menor o igual a 70%; Razón de cobertura de intereses mayor o igual a 2,0; Rentabilidad del patrimonio mayor o igual a 5%; Rentabilidad del activo mayor o igual a 2%(...)*, la entidad se permite indicar lo siguiente:

La entidad se permite indicar al observante que la determinación de los indicadores financieros establecidos por la Entidad resulta razonable y proporcional, en armonía con los principios de planeación, responsabilidad y selección objetiva consagrados en el Estatuto General de Contratación Pública. Lo anterior, con el propósito de garantizar que el contratista cuente con la solidez financiera y la capacidad organizacional necesarias para asumir y ejecutar cabalmente las obligaciones contractuales, asegurar la adecuada ejecución del objeto contractual, y mitigar posibles contingencias que puedan comprometer la calidad, continuidad y oportunidad del servicio. En este sentido, la Corporación salvaguarda el interés general, asegura la correcta administración de los recursos públicos y propicia la participación de proponentes idóneos, con respaldo verificable en términos financieros y operacionales, de conformidad con las exigencias técnicas del proceso y los riesgos inherentes a su desarrollo.

En cuanto a los indicadores financieros de Capacidad Financiera y Organizacional exigidos en el Pliego de Condiciones, son el resultado de un estudio del sector elaborado por la entidad de conformidad con lo establecido en el Artículo 2.2.1.1.1.6.1. del Decreto 1082 de 2015 y la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector expedida por la Agencia Nacional de Contratación Colombia Compra Eficiente, en el cual se realizó un análisis a través de una muestra de empresas, con la cual se conoció el comportamiento financiero del sector y al nivel del riesgo del contrato que compete el presente proceso.

Respecto al **Índice de Liquidez**, este indicador evalúa la capacidad operativa y financiera de una empresa para respaldar y atender sus obligaciones a corto plazo. Un mayor indicador de liquidez refleja una menor probabilidad de riesgo de incumplimiento financiero frente a los compromisos operativos inmediatos, garantizando la solidez requerida para la ejecución del contrato y la sostenibilidad económica del proponente frente a nuevas obligaciones.

Para la determinación de este indicador, el análisis financiero analizado elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó un valor de **1,94** ubicada en el **primer cuartil (Q1)**, parámetro que representa el 25% de la muestra, cifra que constituyó el parámetro inicial de referencia estableciéndolo como límite inferior; no obstante, en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por flexibilizar la exigencia ajustando el indicador en **1,9**.

Bajo este parámetro, un total de **51 empresas** de la muestra cumplen de manera satisfactoria con el requisito habilitante, lo que representa una capacidad del **78%** del mercado analizado. Lo anterior garantiza un nivel óptimo de representatividad, suficiencia e idoneidad en la competencia, sin imponer barreras injustificadas a la participación.

En este sentido, la Entidad no considera procedente acoger su observación de exigir un indicador de liquidez mayor o igual a 1,5. Toda vez, que la Entidad considera que las condiciones fijadas actualmente aseguran que el futuro contratista cuente con la solvencia y el músculo financiero suficiente para atender las obligaciones de corto plazo, garantizando así el respaldo necesario para la correcta ejecución del contrato.

Respecto al **Nivel de Endeudamiento**, este indicador mide la proporción de los activos totales de la empresa que se encuentra financiada con acreedores o pasivo. Refleja el grado de apalancamiento financiero de la estructura del proponente y su solvencia a largo plazo, permitiendo a la Entidad verificar el margen de riesgo financiero, la solidez patrimonial y la capacidad del oferente para adquirir y respaldar nuevas obligaciones sin comprometer su estabilidad económica durante la ejecución contractual.

Para la determinación de este indicador, el análisis financiero elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó, mediante el análisis de medidas de posición, un valor de **45,72%** en el **tercer cuartil (Q3)** siendo este parámetro el que define el 75% de la muestra; no obstante, al comparar dicho resultado con el valor máximo de 54.97%, se evidenció que el **tercer cuartil (Q3)** resultaba considerablemente inferior a dicho límite. Por lo anterior, la entidad decidió tomar como parámetro inicial de referencia el valor que garantice una mayor pluralidad de proveedores, esto es, el **valor máximo de 54.97%**, con el fin de no restringir la participación de los oferentes. Adicionalmente, en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por flexibilizar aún más la exigencia, fijando el indicador definitivo en menor o igual a **60%**.

Bajo este parámetro, un total de **59 empresas** de la muestra cumplen de manera satisfactoria con el requisito habilitante, lo que representa una capacidad del **91%** del mercado analizado. Lo anterior garantiza un nivel óptimo de representatividad, suficiencia e idoneidad en la competencia, sin imponer barreras injustificadas a la participación.

En este sentido, la Entidad no considera procedente acoger su observación de solicitar un Indicador de Endeudamiento en un índice de 70%, teniendo en cuenta que la entidad debe asegurar que los aspirantes a este proceso cumplan con estándares financieros esenciales, minimizando así el riesgo de incumplimiento y resistencia ante dificultades financieras.

Respecto a la **Razón de Cobertura de Intereses**, este indicador refleja la capacidad operativa del proponente para atender el pago de sus gastos financieros. Mide el número de veces que la utilidad operacional de la empresa cubre los costos derivados de sus obligaciones financieras, permitiendo a la Entidad determinar si el oferente genera el flujo operativo suficiente para respaldar la carga de su deuda sin comprometer la liquidez necesaria para la ejecución del contrato.

Para la determinación de este indicador, el análisis financiero elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó un valor de **4.68** ubicándose en el **primer cuartil (Q1)**, parámetro que representa el 25% de la muestra, cifra que constituyó el parámetro inicial de referencia estableciéndolo como límite inferior; no obstante, en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por flexibilizar la exigencia fijando el indicador en **4**.

Bajo este parámetro, un total de **54 empresas** de la muestra cumplen de manera satisfactoria con el requisito habilitante, lo que representa una capacidad del **83%** del mercado analizado. Lo anterior garantiza un nivel óptimo de representatividad, suficiencia e idoneidad en la competencia, sin imponer barreras injustificadas a la participación.

En este sentido, la Entidad no considera procedente acoger su observación de exigir un indicador de Razón de Cobertura de Intereses de mayor o igual a 2, toda vez que las condiciones fijadas actualmente aseguran que el futuro contratista cuente con el margen operativo y la capacidad de pago suficientes para atender sus costos de financiamiento y cargas financieras, garantizando así el flujo de caja y la estabilidad operativa necesarios para la correcta ejecución del contrato.

En cuanto a la **Rentabilidad del Patrimonio**, este indicador de capacidad organizacional evalúa el rendimiento generado por la empresa sobre el capital aportado por sus accionistas o socios. Mide la eficiencia con la que la empresa utiliza su patrimonio neto para generar utilidades, permitiendo a la Entidad valorar la solidez operativa, la madurez financiera y la capacidad de la empresa para sostener un crecimiento económico estable frente al desarrollo del proyecto.

Para la determinación de este indicador, el análisis financiero del sector elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó, mediante el análisis de medidas de posición, un valor de **15,49%** en el **primer cuartil (Q1)**; no obstante, con el fin de no restringir la participación de los oferentes y en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por flexibilizar aún más la exigencia, fijando el indicador definitivo en **12%**.

Bajo este parámetro, un total de **52 empresas** de la muestra cumplen de manera satisfactoria con el requisito habilitante, lo que representa una capacidad del **80%** del mercado analizado. Lo anterior garantiza un nivel óptimo de representatividad, suficiencia e idoneidad en la competencia, sin imponer barreras injustificadas a la participación.

En este sentido, la Entidad no considera procedente acoger su observación de solicitar un indicador de Rentabilidad del Patrimonio de 5%, teniendo en cuenta que la exigencia busca que el futuro contratista cuente con una gestión administrativa y operativa eficiente, que le permita rentabilizar sus recursos patrimoniales y, de esta manera, respaldar financieramente la correcta ejecución del contrato.

Respecto al **Rentabilidad del Activo**, este indicador de capacidad organizacional evalúa la efectividad operativa de la empresa para generar utilidades a partir de su estructura de activos. Mide la eficiencia económica con la que el oferente gestiona sus recursos e inversiones globales, reflejando que, a mayor valor del indicador, mayor es la capacidad directiva y operacional de la empresa para transformar sus inversiones en beneficios monetarios netos.

Para la determinación de este indicador, el análisis financiero del sector elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas, mediante el análisis de medidas de posición arrojó en el **primer cuartil (Q1)** un valor de **7,24%**, parámetro que representa el 25% de la muestra, cifra que constituyó el parámetro inicial de referencia estableciéndolo como límite inferior. No obstante, en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por flexibilizar la exigencia fijando el indicador en mayor igual a **7%**.

Bajo este parámetro, un total de **49 empresas** de la muestra cumplen de manera satisfactoria con el requisito habilitante, lo que representa una capacidad del **75%** del mercado analizado. Lo anterior garantiza un nivel óptimo de representatividad, suficiencia e idoneidad en la competencia, sin imponer barreras injustificadas a la participación.

En este sentido, la Entidad no considera procedente acoger su observación de solicitar un indicador para Rentabilidad de Activo de 2%, teniendo en cuenta la entidad busca su exigencia busca que el futuro contratista cuente con una gestión administrativa y operativa eficiente, que le permita rentabilizar sus activos y, de esta manera, respaldar financieramente la correcta ejecución del contrato.

Por otra parte, y en cumplimiento del artículo 2.2.1.1.6.2° del Decreto 1082 de 2015 “Determinación de los Requisitos Habilitantes”. “La entidad debe establecer los requisitos habilitantes en los pliegos de condiciones teniendo en cuenta”: **b) “El valor del contrato objeto del proceso de contratación”** subrayado y negrilla fuera de texto, como se puede observar el valor del contrato incide para determinar los requisitos habilitantes como es el caso de los indicadores financieros; a mayor valor del proceso la Entidad debe hacer más exigencia en los indicadores financieros ya que estos dan garantía de la solidez de los proponentes y más aún cuando la Corporación realizó un análisis del estudio del sector, es de indicar que el presente proceso tiene un presupuesto oficial de **\$ 37.018.364.452** y la Corporación debe velar que el futuro contratista cuente con la suficiente capacidad financiera y organizacional, con el ánimo de evitar incumplimientos en el contrato.

Conforme a los principios de selección objetiva, igualdad y libre concurrencia, la Entidad aplicó el procedimiento para determinar los indicadores financieros conforme a los lineamientos de Colombia Compra Eficiente expuestos en el **MANUAL PARA DETERMINAR Y VERIFICAR LOS REQUISITOS HABILITANTES EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN (CCE-EICP-MA-04)** y la **GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DEL SECTOR**, identificando indicadores reales del mercado mediante la depuración de datos atípicos.

Asimismo, es preciso recordar que la normativa contempla figuras de asociación, en el cual los proponentes ya sea mediante Consorcio o Uniones temporales pueden aunar esfuerzos para dar cumplimiento con los indicadores financieros establecidos en el pliego de condiciones.

Por lo anterior, la Entidad estableció los Indicadores en primer lugar teniendo en cuenta el análisis del sector acorde al Manual de Colombia Compra Eficiente y, en segundo lugar, teniendo en cuenta el **valor del presupuesto oficial**, acorde a los Artículos 2.2.1.1.6.1° y 2.2.1.1.6.2° del Decreto 1082 de 2015; en todo caso **la Corporación se ciñe a un marco legal para determinar los indicadores financieros**.

Acorde a lo anteriormente expuesto, la entidad **NO ACEPTA SU OBSERVACIÓN**, toda vez, que la exigencia de los indicadores en cuestión es adecuada y proporcional al objeto a contratar y a la realidad del sector. Por lo anterior no es procedente su observación y se mantiene lo establecido en el numeral 3.2 del Pliego de Condiciones.

OBSERVACION No. 3 - VEHÍCULOS 100% ELÉCTRICOS – ÍTEM Y PRECIO DE REFERENCIA

- **OBSERVACIÓN No. 3. Vehículos 100% eléctricos sin ítem ni precio de referencia**

Fundamento: El Anexo de Especificaciones Técnicas (numeral 3, cuadro de parque automotor, y numeral 3.2, referencia 4) establece que “al menos 4 deben ser 100% eléctricos”. Sin embargo, ni el Presupuesto Oficial, ni el Análisis de Precios, ni el Proyecto de Pliego contemplan un ítem, cantidad o valor unitario para esta tipología, y el anexo no precisa si estos vehículos hacen parte de las 11 camionetas wagon 4x2 o de otra tipología.

Solicitud: Aclarar (i) a qué ítem del Componente 1 corresponden los 4 vehículos eléctricos; (ii) si su exigencia es habilitante o de ejecución; y (iii) bajo qué valor unitario máximo deben cotizarse, dado que su costo de operación difiere del de los vehículos de combustión.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, se permite precisar lo siguiente:

1. Ítem al que corresponden. Los cuatro (4) vehículos 100 % eléctricos hacen parte de las once (11) camionetas tipo Wagon 4x2 previstas en el componente recurrente. Así se desprende del cuadro del parque automotor del Anexo de Especificaciones Técnicas, en el que se establece que, de dichas camionetas, al menos cuatro (4) deben ser 100 % eléctricas. Por tanto, estos vehículos corresponden al ítem 3, denominado “Camioneta Wagon 4x2”, del Presupuesto Oficial y no representan unidades adicionales a las ciento ochenta (180) requeridas, por tanto, tienen la misma tarifa de las restantes 7 camionetas tipo Wagon 4x2 para completar las 11 requeridas,

2. Naturaleza de la exigencia. La disponibilidad de estos vehículos constituye un requisito habilitante que se cumplirá como una condición para la ejecución del contrato, toda vez que con la presentación de la oferta se deberá aportar la carta de compromiso prevista en el ordinal 1 del numeral 3.3.3, del pliego de condiciones, y los vehículos deberán ponerse a disposición de la Corporación al inicio de la ejecución contractual.

3. Valor unitario aplicable. Los cuatro (4) vehículos eléctricos deberán incluirse dentro del valor unitario máximo previsto para el ítem 3 del Presupuesto Oficial, sin que exista un ítem o precio diferenciado para esta

tecnología. Por tanto, corresponde al proponente considerar en su estructura de costos las condiciones particulares de operación de estos vehículos, de manera que su oferta se ajuste al valor establecido para el ítem.

OBSERVACION No. 4- CONTRADICCIÓN EN EL MODELO MÍNIMO DE LOS VEHÍCULOS

- **OBSERVACION No. 4. Contradicción en el modelo mínimo de los vehículos**

Fundamento: El Anexo de Especificaciones Técnicas (numeral 3.2) exige modelo 2019 o superior para las referencias 1 a 4, mientras que el numeral 6.3.4.2, Obligaciones Específicas, numeral 11, literal s) del Proyecto de Pliego señala que “los vehículos que presten el servicio deben ser modelo 2011 o superior”.

Solicitud: Precisar el modelo mínimo exigido para cada tipología y armonizar el texto de la obligación 11.s con el Anexo de Especificaciones Técnicas.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, se permite precisar que no le asiste razón al observante, toda vez que en el Anexo de Especificaciones Técnicas se establece el modelo mínimo exigido para cada tipología vehicular: 2019 o superior para las camionetas doble cabina platón 4x4, los camperos o camionetas wagon 4x4, las camionetas wagon 4x2 y los vehículos 100 % eléctricos; 2016 o superior para el microbús, la buseta, el bus y el tractocamión o tractomula con cama baja; y 2011 o superior para el camión y el camión autocargable.

Por lo anterior, no existe contradicción alguna en el modelo de cada una de las tipologías de vehículo requeridas por la Corporación, no obstante, y en aras de ofrecer total claridad para los proponentes e interesados en el proceso, se ajustará la redacción del literal s) de la obligación específica 11, para expresar que los modelos mínimos establecidos para cada tipología corresponden a los descritos en el Anexo de Especificaciones Técnicas. Modificación que se verá reflejada en el Pliego de Condiciones Definitivo.

OBSERVACIÓN No. 5- INSCRIPCIÓN DE CADA CONTRATO EN AMBOS CÓDIGOS UNSPSC

- **OBSERVACIÓN No. 5. Exigencia de inscripción de cada contrato en ambos códigos UNSPSC**

Fundamento: El numeral 3.3.1, regla 3, exige que “cada contrato relacionado deberá encontrarse inscrito y clasificado en el RUP en cada uno de los códigos” 78101800 (carga) y 78111800

(pasajeros). A su vez, la regla 6 dispone que, si se aportan más de dos contratos, uno corresponda a la modalidad de carga y los demás a la modalidad de transporte especial de pasajeros. Un contrato cuyo objeto es exclusivamente de pasajeros o exclusivamente de carga se clasifica, por su naturaleza, en un solo código, por lo que la exigencia de ambos códigos para todos los contratos es incompatible con la regla 6 y restringe injustificadamente la participación.

Solicitud: Modificar la regla 3 en el sentido de que cada contrato esté inscrito en al menos uno de los códigos UNSPSC del proceso, correspondiente a la modalidad que acredita, y que el conjunto de contratos aportados cubra ambos códigos.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en atención a la observación formulada, no la acepta, y se permite aclarar el alcance de las reglas previstas en los documentos del proceso para la

acreditación de la experiencia del proponente, teniendo en cuenta que el objeto contractual comprende la prestación conjunta de los servicios de transporte terrestre automotor especial de pasajeros y de transporte de carga.

En primer lugar, la Entidad precisa que los proponentes podrán acreditar la experiencia requerida mediante una o varias certificaciones correspondientes a contratos diferentes, siempre que se cumplan las condiciones y los requisitos establecidos en el pliego de condiciones. Sin embargo, dada la naturaleza del objeto contractual, que involucra simultáneamente las dos modalidades de transporte, se requiere que, entre las certificaciones aportadas, al menos una corresponda a un contrato cuya ejecución haya comprendido conjuntamente el transporte de pasajeros y el transporte de carga, y que en dicha certificación se encuentren inscritos los dos códigos UNSPSC exigidos en los documentos del proceso, esto es, 78111800 y 78101800, respectivamente.

Esta exigencia obedece a que la Entidad requiere verificar que el proponente cuenta con experiencia efectiva en la ejecución de contratos que integren ambas modalidades de transporte, así como con la capacidad operativa, administrativa, logística y de gestión necesaria para atender de manera coordinada las necesidades institucionales relacionadas tanto con la movilización de pasajeros como con el transporte de bienes y carga.

En consecuencia, no resulta suficiente que la experiencia se acredite exclusivamente mediante contratos independientes, de los cuales unos correspondan al transporte de pasajeros y otros al transporte de carga, sin que exista al menos un contrato que reúna simultáneamente ambas modalidades y que cumpla con la clasificación UNSPSC requerida. Lo anterior permite verificar la experiencia específica del proponente frente a las condiciones reales de ejecución del objeto contractual, sin impedir que complemente dicha acreditación mediante otras certificaciones.

Por lo anterior, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR no acepta la observación en cuanto pretende modificar las condiciones de acreditación de la experiencia previstas en el proceso, reafirmandose el requisito que una de ellas deberá acreditar la ejecución conjunta del transporte de pasajeros y de carga e incluir los dos códigos UNSPSC exigidos.

OBSERVACIÓN No. 6- ALCANCE DE LAS REGLAS 5 Y 6 DE EXPERIENCIA

- **OBSERVACIÓN No. 6. Alcance de las reglas 5 y 6 de experiencia**

Fundamento: La regla 5 exige que al menos uno de los contratos haya ejecutado simultáneamente transporte especial de pasajeros y de carga. La regla 6 exige que, si se aportan más de dos contratos, uno sea de carga y los demás de pasajeros. No es claro si el contrato de ejecución simultánea exigido en la regla 5 cumple también el requisito del contrato de carga de la regla 6, ni cómo se aplican ambas reglas cuando se aportan uno o dos contratos.

Solicitud: Aclarar, con un ejemplo para 1, 2 y 3 o más contratos, cómo se aplican conjuntamente las reglas 5 y 6, y confirmar que el contrato de ejecución simultánea de pasajeros y carga acredita la condición de contrato de carga de la regla 6.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, se permite aclarar el alcance de las reglas previstas en los documentos del proceso para la acreditación de la experiencia del proponente, teniendo en cuenta que el objeto contractual comprende la prestación conjunta de los servicios de transporte terrestre automotor especial de pasajeros y de transporte de carga.

En primer lugar, la Entidad precisa que los proponentes podrán acreditar la experiencia requerida mediante una o varias certificaciones correspondientes a contratos diferentes, siempre que se cumplan las condiciones y los requisitos establecidos en el pliego de condiciones. Sin embargo, dada la naturaleza del objeto contractual, que involucra simultáneamente las dos modalidades de transporte, se requiere que, entre las certificaciones aportadas, al menos una corresponda a un contrato cuya ejecución haya comprendido conjuntamente el

transporte de pasajeros y el transporte de carga, y que en dicha certificación se encuentren inscritos los dos códigos UNSPSC exigidos en los documentos del proceso.

Esta exigencia obedece a que la Entidad requiere verificar que el proponente cuenta con experiencia efectiva en la ejecución de contratos que integren ambas modalidades de transporte, así como con la capacidad operativa, administrativa, logística y de gestión necesaria para atender de manera coordinada las necesidades institucionales relacionadas tanto con la movilización de pasajeros como con el transporte de bienes y carga.

En consecuencia, no resulta suficiente que la experiencia se acredite exclusivamente mediante contratos independientes, de los cuales unos correspondan al transporte de pasajeros y otros al transporte de carga, sin que exista al menos un contrato que reúna simultáneamente ambas modalidades y que cumpla con la clasificación UNSPSC requerida. Lo anterior permite verificar la experiencia específica del proponente frente a las condiciones reales de ejecución del objeto contractual, sin impedir que complemente dicha acreditación mediante otras certificaciones.

En relación con la aplicación conjunta de las reglas 5 y 6, se aclara que estas deben interpretarse de manera armónica, atendiendo a la cantidad de contratos aportados y a las características de la experiencia que se pretende acreditar, así:

Cuando se aporte una sola certificación: esta deberá corresponder a un contrato que haya comprendido simultáneamente el transporte de pasajeros y el transporte de carga, y deberá acreditar la inscripción de los dos códigos UNSPSC exigidos, además del cumplimiento de las demás condiciones previstas en el pliego.

Cuando se aporten dos certificaciones: al menos una deberá acreditar la ejecución conjunta del transporte de pasajeros y de carga y contar con los dos códigos UNSPSC requeridos. La otra certificación podrá corresponder a un contrato de transporte de pasajeros o de carga, según las condiciones de acreditación establecidas en los documentos del proceso.

Cuando se aporten tres o más certificaciones: deberá mantenerse la condición de que al menos una corresponda a un contrato que haya comprendido simultáneamente el transporte de pasajeros y de carga, con los dos códigos UNSPSC exigidos. Las demás certificaciones deberán ajustarse a las reglas previstas en el pliego para acreditar la experiencia en las modalidades de pasajeros o de carga. En particular, cuando resulte aplicable la regla que exige máximo un contrato de carga y los restantes de pasajeros, el contrato que comprenda conjuntamente ambas modalidades podrá acreditar la condición de contrato de carga, sin perjuicio de que también deba cumplir la exigencia específica de experiencia simultánea y la clasificación UNSPSC correspondiente.

Por consiguiente, se confirma que el contrato que acredita la ejecución conjunta del transporte de pasajeros y de carga puede computarse para satisfacer la condición de contrato de carga prevista en la regla 6, siempre que cumpla los requisitos establecidos para dicha acreditación. Esto no elimina ni sustituye la exigencia de que, al menos en una de las certificaciones, se demuestre la ejecución simultánea de las dos modalidades y se encuentren inscritos los dos códigos UNSPSC requeridos.

La finalidad de estas condiciones es garantizar que la experiencia acreditada guarde correspondencia con la naturaleza y el alcance del objeto contractual, sin restringir la posibilidad de aportar certificaciones adicionales para complementar la experiencia requerida. En ese sentido, la Entidad distingue entre la experiencia específica que debe demostrarse mediante un contrato de ejecución conjunta y la experiencia adicional que puede acreditarse mediante contratos independientes de transporte de pasajeros o de carga.

Por lo anterior, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR procederá a aclarar el subnumeral 3 del numeral 3.3.1 del Pliego de Condiciones Definitivo.

OBSERVACIÓN No. 7- CRITERIO DE INTERNET SATELITAL – VEHÍCULOS PROPIOS, AFILIADOS Y LATENCIA

- **OBSERVACIÓN No. 7. Criterio de internet satelital: vehículos propios, afiliados y latencia**

Fundamento: El literal D del numeral 4.1 se refiere en su encabezado a “los vehículos propios ofertados”, la tabla a “vehículos fijos de la entidad” y la Nota 4 a que los vehículos “deben estar afiliados al proponente”. Adicionalmente, la condición “latencia de 20 milisegundos” no indica si se trata de un valor máximo.

Solicitud: Aclarar (i) si el criterio admite vehículos afiliados o solo de propiedad del proponente; (ii) que el 5% se calcula sobre los 176 vehículos del Componente 1 (es decir, 9 vehículos); y (iii) que la latencia de 20 ms es un valor máximo.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, se permite contestar en los siguientes términos:

(i) Vehículos admitidos. El criterio previsto en el literal D) admite vehículos afiliados al proponente o a cualquiera de los integrantes del proponente plural, de conformidad con lo establecido en la Nota 4 del mismo literal. En consecuencia, el criterio no establece una diferencia de puntaje entre vehículos propios y vehículos vinculados, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el pliego de condiciones.

Para evitar interpretaciones equívocas, en el pliego de condiciones definitivo se ajustará la expresión “vehículos propios ofertados para la operación”, de manera que quede claro que el criterio comprende los vehículos que el proponente ofrece para la ejecución del contrato, incluidos aquellos afiliados o vinculados en los términos establecidos en el pliego así:

(ii) Base de cálculo. El porcentaje se calcula sobre los ciento setenta y seis (176) vehículos fijos requeridos por la Entidad para el componente recurrente. En consecuencia, para obtener dos punto cinco (2,5) puntos, el servicio de internet satelital deberá estar disponible en, por lo menos, **nueve (9) vehículos**, teniendo en cuenta que el cinco por ciento (5 %) de ciento setenta y seis (176) equivale a ocho coma ocho (8,8) vehículos. Cuando se disponga del servicio en un número inferior, se asignará un (1,0) punto, de conformidad con el criterio establecido.

(iii) Latencia. La Corporación ajustará el requisito en el pliego de condiciones definitivo para establecer una latencia máxima de cien (100) milisegundos.

Por lo anterior, la observación se tiene por aclarada y se efectuarán los ajustes correspondientes en el pliego de condiciones definitivo.

OBSERVACIÓN No. 8- DISTRIBUCIÓN DE LOS PUNTAJES DE EVALUACIÓN

- **OBSERVACION No. 8. Puntajes de Evaluación.**

Se solicita revisar la distribución de los puntajes asignados a los factores de evaluación, particularmente la ponderación correspondiente al factor de calidad, que actualmente representa 76,5 puntos, frente a 11 puntos asignados a la evaluación económica.

Se considera pertinente disminuir la ponderación otorgada al factor de calidad y trasladar la diferencia a la evaluación económica, de manera que exista una distribución más equilibrada de los criterios de evaluación y que el componente económico tenga una participación mayor dentro del puntaje total del proceso.

En consecuencia, se solicita a la entidad revisar y ajustar la ponderación, reduciendo el puntaje máximo del factor de calidad en la proporción correspondiente y adicionando dichos puntos al componente de evaluación económica, manteniendo en todo caso el puntaje total de 100 puntos.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR no acepta la observación, tras considerar que la estructura de ponderación establecida en el Pliego de Condiciones responde a las necesidades propias de la contratación, a las características operativas del servicio requerido y al valor agregado que representan los factores técnicos incorporados para la adecuada ejecución del contrato. En ese sentido, la distribución de los puntajes obedece a una valoración integral de las necesidades institucionales y no exclusivamente a la incidencia económica de los ofrecimientos evaluables.

En primer lugar, la necesidad que sustenta la incorporación de estos factores se encuentra descrita en el Estudio Previo, en el cual se expone que la Corporación, en su calidad de máxima autoridad ambiental dentro de su jurisdicción, conforme al artículo 31 de la Ley 99 de 1993, ejerce sus competencias en el área rural de Bogotá y en 104 municipios. Entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2026, la Entidad atendió 28.273 comisiones con una flota propia de 39 vehículos, en desarrollo de actividades misionales que comprenden operativos de control y vigilancia ambiental, aprehensión preventiva y decomiso de productos forestales y fauna silvestre, incluso en zonas rurales y de difícil acceso.

En este contexto, si bien el objeto contractual corresponde a la prestación de servicios de transporte para el traslado de pasajeros y carga, las condiciones en las que se desarrollan las actividades misionales de la Corporación hacen necesario considerar, además de la capacidad operativa y económica de los proponentes, características técnicas que puedan contribuir a la eficiencia del servicio, la seguridad del personal comisionado, la conectividad durante los desplazamientos y la sostenibilidad ambiental. Por consiguiente, los factores establecidos no responden a condiciones arbitrarias ni a una finalidad distinta de la satisfacción de la necesidad pública, sino a características que pueden aportar valor a la operación y al cumplimiento de los objetivos institucionales.

En relación con la distribución de los puntajes entre los factores técnicos y el componente económico, se precisa que la Entidad estructuró la evaluación considerando las características del servicio requerido, las prioridades institucionales y los beneficios adicionales que pretende obtener durante la ejecución contractual. En consecuencia, la asignación de puntajes no se determina exclusivamente por el costo directo de cada condición ni por la proporción que representa dentro del presupuesto, sino por su contribución a la satisfacción de las necesidades operativas, ambientales, tecnológicas y de seguridad identificadas en la etapa de planeación.

En particular, los factores técnicos objeto de observación tienen las siguientes finalidades:

Vehículos que utilizan tecnologías de menor impacto ambiental, incluidos los vehículos híbridos gasolina-eléctricos y los vehículos a gas: buscan incentivar la disponibilidad de alternativas tecnológicas que favorezcan una operación más eficiente y contribuyan a reducir los impactos ambientales asociados a los desplazamientos, en concordancia con la naturaleza de las funciones de la Corporación.

Vehículos híbridos gasolina-eléctricos de modelo reciente (39 puntos): buscan promover la disponibilidad de vehículos con tecnologías que favorezcan una operación más eficiente y reduzcan los impactos ambientales asociados al servicio. La condición relacionada con el modelo de los vehículos también se orienta a disponer de medios de transporte acordes con las necesidades operativas y las condiciones de prestación requeridas.

Vehículos blindados nivel II (20 puntos): responden a las condiciones de riesgo a las que puede estar expuesto el personal comisionado durante el desarrollo de operativos de control y vigilancia ambiental, particularmente en zonas rurales y de difícil acceso, en las que pueden presentarse situaciones de alteración del orden público o confrontación con presuntos infractores ambientales. Este factor busca fortalecer las condiciones de seguridad durante los desplazamientos que así lo requieran.



WiFi mediante internet satelital (2,5 puntos): busca favorecer la conectividad durante los desplazamientos y la permanencia en zonas donde la cobertura de las redes convencionales puede ser limitada, facilitando las comunicaciones y el acceso a información necesaria para el desarrollo de las actividades institucionales.

Plantación de árboles (5 puntos): busca incorporar acciones concretas de carácter ambiental que contribuyan a la recuperación, conservación y sostenibilidad de los recursos naturales, en consonancia con la misión institucional de la Corporación.

Acciones de sostenibilidad ambiental (10 puntos): buscan promover prácticas que contribuyan a la protección del medio ambiente y a la incorporación de criterios de sostenibilidad en la ejecución contractual, en concordancia con las competencias y los objetivos ambientales de la Entidad.

Respecto de la solicitud de incrementar la participación del componente económico, la Corporación considera que la evaluación debe analizarse de manera integral, teniendo en cuenta que la selección del contratista no debe atender únicamente al menor precio ofertado, sino también a las condiciones técnicas y operativas que permitan satisfacer adecuadamente la necesidad identificada. En ese sentido, el componente económico constituye un elemento relevante dentro de la evaluación, pero su incidencia debe valorarse conjuntamente con los demás factores definidos por la Entidad, atendiendo a las características particulares del servicio y al valor agregado que se pretende obtener.

La asignación de puntaje a los ofrecimientos adicionales tampoco implica, por sí misma, que sus costos deban trasladarse íntegramente al presupuesto contractual ni permite concluir, sin un análisis de las propuestas y de sus respectivas estructuras económicas, que se generará un incremento determinado en el valor del contrato. Corresponde a cada proponente estructurar su oferta de acuerdo con su modelo empresarial, su capacidad económica, técnica y operativa, así como con los compromisos que decida asumir, sin perjuicio del cumplimiento de las condiciones y obligaciones establecidas en el proceso de selección.

Por lo tanto, la valoración de estos ofrecimientos no se fundamenta exclusivamente en determinar si constituyen requisitos mínimos para ejecutar el contrato, sino en establecer si representan beneficios adicionales pertinentes para las necesidades institucionales y si permiten diferenciar las propuestas en función del valor agregado ofrecido. La Corporación considera que los factores incorporados guardan relación con las condiciones operativas y ambientales identificadas en el Estudio Previo y, por ello, estima procedente mantenerlos en los términos previstos en el Proyecto de Pliego de Condiciones.

En consecuencia, la Corporación considera que la distribución de puntajes prevista en el Proyecto de Pliego de Condiciones obedece a una valoración integral de las necesidades operativas, ambientales, tecnológicas y de seguridad asociadas a la prestación del servicio, así como de los beneficios adicionales que pueden obtenerse durante la ejecución contractual. Por lo anterior, no encuentra mérito para modificar la participación del componente económico, reducir la ponderación de los factores técnicos o alterar la estructura de evaluación establecida.

Por lo anterior, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR no acepta la observación y mantiene la distribución de puntajes asignada a los factores técnicos y al componente económico, así como los demás factores de evaluación previstos en el Pliego de Condiciones, en los términos allí establecidos.

OBSERVACIÓN No. 9- ESTRUCTURACIÓN DEL PROCESO EN DOS LOTES

• **OBSERVACIÓN No. 9: Estructurar el proceso en dos lotes independientes, uno de transporte especial de pasajeros y otro de transporte de carga**

Fundamento

El Proyecto de Pliego reúne en un único lote dos servicios de naturaleza distinta: el transporte especial de pasajeros, que constituye el núcleo del contrato (vehículos fijos con conductor y servicios ocasionales de microbús, buseta y bus), y el transporte ocasional de carga (camión de estacas, tractomula cama baja y camión autocargable). Este último tiene una participación menor dentro del presupuesto oficial y se presta de manera eventual, por demanda.

Son actividades que el Decreto 1079 de 2015 regula con regímenes de habilitación diferentes, y que en el mercado son atendidas por empresas distintas, con flotas, pólizas, personal y experiencia especializados. Al exigirse en un solo lote, el Proyecto de Pliego obliga a cada proponente a reunir simultáneamente:

- La habilitación para transporte especial de pasajeros y la habilitación para transporte público de carga (numeral 3.3.3, punto 3).
- Experiencia inscrita en los dos códigos UNSPSC (78111800 y 78101800) y al menos un contrato ejecutado simultáneamente en ambas modalidades (numeral 3.3.1).
- Vehículos de carga pesada documentados desde la oferta (numeral 3.3.3, punto 4) y una tractomula a gas para acceder a parte del puntaje técnico (numeral 4.1, literal A).

Esta combinación de requisitos deja por fuera a buena parte de los operadores de transporte especial de pasajeros con capacidad técnica y financiera para ejecutar el componente principal del contrato, y a las empresas de carga que podrían atender de manera especializada los servicios de carga. El resultado es una menor pluralidad de oferentes en ambos servicios, contraria al deber de fijar requisitos adecuados y proporcionales a la naturaleza y valor del contrato (artículo 2.2.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015) y a los principios de selección objetiva (artículo 5 de la Ley 1150 de 2007), transparencia y libre concurrencia (artículo 24 de la Ley 80 de 1993) y economía (artículo 25 de la Ley 80 de 1993).

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, informa que la decisión de estructurar el proceso en un único lote responde a la necesidad institucional identificada en el Estudio Previo, que comprende una operación integral de transporte de pasajeros y carga bajo una misma coordinación operativa, así, el desarrollo de sus actividades, las comisiones de la Corporación requieren movilizar no solo personal, sino también equipos, herramientas, materiales pesados, material vegetal y fauna silvestre. En ese contexto, los servicios ocasionales de carga se articulan con los desplazamientos y operativos atendidos por la flota de pasajeros.

La división del objeto contractual implicaría coordinar dos contratistas para atender necesidades que se encuentran operativamente relacionadas, lo que podría incrementar las dificultades de coordinación y supervisión durante la ejecución. Adicionalmente, el componente de carga se encuentra previsto dentro de la bolsa de servicios ocasionales, cuyo valor total de \$703.598.052 para las dos vigencias.

Por otra parte, la estructuración en un único lote no impide la participación de operadores especializados en alguna de las modalidades de transporte requeridas, ya que el pliego permite la conformación de proponentes plurales, de manera que un operador de transporte de pasajeros pueda asociarse con una empresa habilitada para el transporte de carga. En estos casos, conforme al numeral 3 del numeral 3.3.3 y su Nota 1, los integrantes pueden aportar las resoluciones de habilitación correspondientes y el proponente plural debe acreditar, en conjunto, las modalidades exigidas. Asimismo, la experiencia puede ser acreditada por uno o varios de sus integrantes, de acuerdo con la Nota 4 del numeral 3.3.1, y los vehículos de carga pueden ser de terceros, con el aval del propietario, conforme a la nota 2 del numeral 3.3.3.



En consecuencia, la configuración del proceso en un único lote atiende a la articulación operativa de los servicios requeridos y contempla alternativas de participación para operadores especializados, en consonancia con el análisis de los riesgos y las condiciones del proceso, de conformidad con el artículo 2.2.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015. Por lo anterior, no se acoge la observación.

Señores
TRANSPORTES ESIVANS S.A.S.
E. S. D.

Referencia de mensaje: CO1.MSG.10039734

Fecha y hora: 2/10/2026 5:56:43 PM

Respetados Señores:

En atención a su solicitud formulada y recibida el día 02 de octubre de 2026 a las 5:56 pm, es de señalar que:

OBSERVACION No. 1 – CAPACIDAD JURÍDICA – DOCUMENTACIÓN DE LOS INTEGRANTES DE PROPONENTES PLURALES

1. Capacidad jurídica – Documentación de los integrantes de proponentes plurales

Teniendo en cuenta que los pliegos solicitan documentos de identificación, certificados de existencia y representación legal, RUP y demás soportes de cada uno de los integrantes de los consorcios o uniones temporales, solicitamos a la Entidad precisar cuáles documentos son estrictamente necesarios en la etapa de presentación de la oferta y cuáles podrían ser aportados por el proponente seleccionado, previo a la suscripción del contrato o al inicio de su ejecución, según corresponda.

En particular, solicitamos evaluar la posibilidad de que determinados documentos del personal que será dispuesto para la ejecución, así como los soportes que acrediten su vinculación efectiva, puedan presentarse mediante una carta de compromiso en la etapa de oferta y acreditarse documentalmente en la etapa contractual, sin afectar la verificación de los requisitos habilitantes del proponente.

Lo anterior permitiría concentrar la evaluación inicial en la capacidad real del oferente y evitar cargas documentales anticipadas respecto de personas cuya vinculación podría depender de la adjudicación y puesta en marcha del contrato.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, aclara que los documentos exigidos en el numeral 3.1 del Pliego de Condiciones, incluidos los relacionados con la capacidad jurídica de cada integrante del consorcio o unión temporal y el Registro Único de Proponentes (RUP), deberán aportarse con la oferta, en los términos establecidos en el pliego. Lo anterior permite verificar la capacidad jurídica de los integrantes del proponente plural y su aptitud para participar en el proceso de selección, de conformidad con el artículo 7 de la Ley 80 de 1993 y el numeral 1 del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007.

En cuanto al personal mínimo requerido, se confirma que con la oferta únicamente deberá presentarse la Carta de Compromiso del Personal Mínimo Requerido, suscrita por el representante legal, conforme a la Nota 1 del numeral 3.3.2 del Pliego de Condiciones. Las hojas de vida y los documentos que acrediten la formación, experiencia y demás condiciones exigidas se presentarán dentro de los tres (3) días hábiles posteriores a la firma del contrato, para la correspondiente verificación por parte de la Entidad.

OBSERVACION No. 2 - CAPACIDAD FINANCIERA Y ORGANIZACIONAL – INDICADORES EXIGIDOS

Respetuosamente, solicitamos a la Entidad informar el análisis técnico, financiero y de mercado que sustenta la definición de estos umbrales, así como su relación con las condiciones de ejecución, los riesgos y las obligaciones económicas del contrato.

De igual manera, solicitamos revisar la pertinencia de los indicadores establecidos, especialmente el ROA mínimo del 7%, con el fin de determinar si los valores exigidos reflejan de manera proporcional la capacidad financiera requerida para la ejecución del objeto contractual y no restringen innecesariamente la participación de empresas que cuentan con experiencia, capacidad operativa y respaldo financiero suficiente.

Adicionalmente, para los proponentes plurales, solicitamos precisar la metodología de verificación y ponderación de los indicadores financieros y organizacionales, en particular la forma en que se calculará la rentabilidad del patrimonio (ROE) de acuerdo con los porcentajes de participación de los integrantes, y si se aplicarán reglas diferenciadas para cada indicador.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

En consideración a su observación se revisó su solicitud así:

Frente a la siguiente solicitud realizada por el observante, en el cual señala (...) solicitamos a la Entidad informar el análisis técnico, financiero y de mercado que sustenta la definición de estos umbrales(...), se da a conocer la metodología empleada por la Corporación para la determinación de los indicadores financieros y organizacionales establecidos en el proceso:

En la página 52 y 53 del Análisis del Sector, la Corporación publicó inicialmente la relación de empresas consideradas para el análisis financiero. Posteriormente, como resultado de la consulta efectuada en el RUES, se identificó que las empresas GRUPO EMPRESARIAL ASERTRANSPORTE TOUR SAS, COOPERATIVA DE TRANSPORTES R.S, TRANSPORTES TRANSAMAR S.A.S., TRANSCOLOMBIANA S.A.S. y TRANSPORTES DE VIDA S A S no contaban al momento de la consulta con el Registro Único de Proponentes – RUP renovado, razón por la cual fueron excluidas del análisis y no hacen parte de la muestra definitiva de 65 empresas.

La base de datos definitiva quedó conformada por una muestra de 65 empresas, las cuales, tras la consulta y verificación en la plataforma del Registro Único Empresarial y Social (RUES), contaban con información financiera comprobable, idónea y suficiente para la evaluación del sector.

En consecuencia, para la determinación de cada indicador, la Corporación aplicó sobre esta muestra de 65 empresas **Medidas de Tendencia Central** (Promedio y Mediana) y de dispersión (Desviación Estándar, Valor Mínimo y Valor Máximo). Obtenidos estos resultados estadísticos, se procedió a definir un Límite Inferior y un Límite Superior con el propósito de depurar los datos atípicos o extremos que pudieran distorsionar la realidad del mercado.

A continuación, a partir de la concentración de los datos depurados, se aplicó el **Método del Rango Intercuartílico (RIC)**, una de las alternativas metodológicas válidas y recomendadas por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente en su Guía para la Elaboración de Estudios del Sector y en el **Manual para la Determinación de los Requisitos Habilitantes**. Este método estadístico no paramétrico mide la dispersión de los datos dividiendo la muestra ordenada en cuatro partes iguales (cuartiles):

Cuartil 1 (Q1): Representa el percentil 25 (el 25% de los datos es menor o igual a este valor).

Cuartil 3 (Q3): Representa el percentil 75 (el 75% de los datos es menor o igual a este valor).

Rango Intercuartílico (RIC): Se calcula como la diferencia entre el tercer y el primer cuartil ($RIC = Q3 - Q1$).

Resulta pertinente precisar que el segundo cuartil (**Q2**) no se incluye explícitamente en el cálculo del Rango Intercuartílico ($RIC = Q3 - Q1$) debido a que corresponde conceptual y matemáticamente a la Mediana (percentil 50), valor que ya fue calculado dentro de las medidas de tendencia central. Dado que el objetivo del método del RIC según los lineamientos de Colombia Compra Eficiente es medir la dispersión del 50% central de los datos y delimitar los umbrales de depuración de valores atípicos, únicamente intervienen en la fórmula el primer cuartil (Q1) y el tercer cuartil (Q3).

Ahora bien, con base en la metodología expuesta y en estricto cumplimiento de los lineamientos de Colombia Compra Eficiente, la aplicación del **Método del Rango Intercuartílico (RIC)** sobre la muestra depurada de 65 empresas para la determinación de los límites de los indicadores financieros y organizacionales del proceso arrojó los siguientes resultados:

Respecto al **Índice de Liquidez**, este indicador evalúa la capacidad operativa y financiera de una empresa para respaldar y atender sus obligaciones a corto plazo. Un mayor indicador de liquidez refleja una menor probabilidad de riesgo de incumplimiento financiero frente a los compromisos operativos inmediatos, garantizando la solidez requerida para la ejecución del contrato y la sostenibilidad económica del proponente frente a nuevas obligaciones.

Para la determinación de este indicador, el análisis financiero analizado elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó un valor de **1,94** ubicada en el **primer cuartil (Q1)**, parámetro que representa el 25% de la muestra, cifra que constituyó el parámetro inicial de referencia estableciéndolo como límite inferior; no obstante, en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por flexibilizar la exigencia ajustando el indicador en **1,9**.

Bajo este parámetro, un total de **51 empresas** de la muestra cumplen de manera satisfactoria con el requisito habilitante, lo que representa una capacidad del **78%** del mercado analizado. Lo anterior garantiza un nivel óptimo de representatividad, suficiencia e idoneidad en la competencia, sin imponer barreras injustificadas a la participación.

Respecto al **Nivel de Endeudamiento**, este indicador mide la proporción de los activos totales de la empresa que se encuentra financiada con acreedores o pasivo. Refleja el grado de apalancamiento financiero de la estructura del proponente y su solvencia a largo plazo, permitiendo a la Entidad verificar el margen de riesgo financiero, la solidez patrimonial y la capacidad del oferente para adquirir y respaldar nuevas obligaciones sin comprometer su estabilidad económica durante la ejecución contractual.

Para la determinación de este indicador, el análisis financiero elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó, mediante el análisis de medidas de posición, un valor de **45,72%** en el **tercer cuartil (Q3)** siendo este parámetro el que define el 75% de la muestra; no obstante, al comparar dicho resultado con el valor máximo de 54.97%, se evidenció que el **tercer cuartil (Q3)** resultaba considerablemente inferior a dicho límite. Por lo anterior, la entidad decidió tomar como parámetro inicial de referencia el valor que garantice una mayor pluralidad de proveedores, esto es, el **valor máximo de 54.97%**, con el fin de no restringir la participación de los oferentes. Adicionalmente, en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por flexibilizar aún más la exigencia, fijando el indicador definitivo en menor o igual a **60%**.

Bajo este parámetro, un total de **59 empresas** de la muestra cumplen de manera satisfactoria con el requisito habilitante, lo que representa una capacidad del **91%** del mercado analizado. Lo anterior garantiza un nivel óptimo de representatividad, suficiencia e idoneidad en la competencia, sin imponer barreras injustificadas a la participación.

Respecto a la **Razón de Cobertura de Intereses**, este indicador refleja la capacidad operativa del proponente para atender el pago de sus gastos financieros. Mide el número de veces que la utilidad operacional de la

empresa cubre los costos derivados de sus obligaciones financieras, permitiendo a la Entidad determinar si el oferente genera el flujo operativo suficiente para respaldar la carga de su deuda sin comprometer la liquidez necesaria para la ejecución del contrato.

Para la determinación de este indicador, el análisis financiero elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó un valor de **4.68** ubicándose en el **primer cuartil (Q1)**, parámetro que representa el 25% de la muestra, cifra que constituyó el parámetro inicial de referencia estableciéndolo como límite inferior; no obstante, en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por flexibilizar la exigencia fijando el indicador en **4**.

Bajo este parámetro, un total de **54 empresas** de la muestra cumplen de manera satisfactoria con el requisito habilitante, lo que representa una capacidad del **83%** del mercado analizado. Lo anterior garantiza un nivel óptimo de representatividad, suficiencia e idoneidad en la competencia, sin imponer barreras injustificadas a la participación.

En cuanto a la **Rentabilidad del Patrimonio**, este indicador de capacidad organizacional evalúa el rendimiento generado por la empresa sobre el capital aportado por sus accionistas o socios. Mide la eficiencia con la que la empresa utiliza su patrimonio neto para generar utilidades, permitiendo a la Entidad valorar la solidez operativa, la madurez financiera y la capacidad de la empresa para sostener un crecimiento económico estable frente al desarrollo del proyecto.

Para la determinación de este indicador, el análisis financiero del sector elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó, mediante el análisis de medidas de posición, un valor de **15,49%** en el **primer cuartil (Q1)**; no obstante, con el fin de no restringir la participación de los oferentes y en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por flexibilizar aún más la exigencia, fijando el indicador definitivo en **12%**.

Bajo este parámetro, un total de **52 empresas** de la muestra cumplen de manera satisfactoria con el requisito habilitante, lo que representa una capacidad del **80%** del mercado analizado. Lo anterior garantiza un nivel óptimo de representatividad, suficiencia e idoneidad en la competencia, sin imponer barreras injustificadas a la participación.

Respecto al **Rentabilidad del Activo**, este indicador de capacidad organizacional evalúa la efectividad operativa de la empresa para generar utilidades a partir de su estructura de activos. Mide la eficiencia económica con la que el oferente gestiona sus recursos e inversiones globales, reflejando que, a mayor valor del indicador, mayor es la capacidad directiva y operacional de la empresa para transformar sus inversiones en beneficios monetarios netos.

Para la determinación de este indicador, el análisis financiero del sector elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas, mediante el análisis de medidas de posición arrojó en el **primer cuartil (Q1)** un valor de **7,24%**, parámetro que representa el 25% de la muestra, cifra que constituyó el parámetro inicial de referencia estableciéndolo como límite inferior. No obstante, en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por flexibilizar la exigencia fijando el indicador en mayor igual a **7%**.

Bajo este parámetro, un total de **49 empresas** de la muestra cumplen de manera satisfactoria con el requisito habilitante, lo que representa una capacidad del **75%** del mercado analizado. Lo anterior garantiza un nivel óptimo de representatividad, suficiencia e idoneidad en la competencia, sin imponer barreras injustificadas a la participación.

Por otra parte, y en cumplimiento del artículo 2.2.1.1.1.6.2° del Decreto 1082 de 2015 *“Determinación de los Requisitos Habilitantes”*. *“La entidad debe establecer los requisitos habilitantes en los pliegos de condiciones teniendo en cuenta”*: **b) “El valor del contrato objeto del proceso de contratación”** subrayado y negrilla fuera de texto, como se puede observar el valor del contrato incide para determinar los requisitos habilitantes

como es el caso de los indicadores financieros; a mayor valor del proceso la Entidad debe hacer más exigencia en los indicadores financieros ya que estos dan garantía de la solidez de los proponentes y más aún cuando la Corporación realizó un análisis del estudio del sector, es de indicar que el presente proceso tiene un presupuesto oficial de \$ 37.018.364.452 y la Corporación debe velar que el futuro contratista cuente con la suficiente capacidad financiera y organizacional, con el ánimo de evitar incumplimientos en el contrato.

Conforme a los principios de selección objetiva, igualdad y libre concurrencia, la Entidad aplicó el procedimiento para determinar los indicadores financieros conforme a los lineamientos de Colombia Compra Eficiente expuestos en el **MANUAL PARA DETERMINAR Y VERIFICAR LOS REQUISITOS HABILITANTES EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN (CCE-EICP-MA-04)** y la **GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DEL SECTOR**, identificando indicadores reales del mercado mediante la depuración de datos atípicos.

Asimismo, es preciso recordar que la normativa contempla figuras de asociación, en el cual los proponentes ya sea mediante Consorcio o Uniones temporales pueden aunar esfuerzos para dar cumplimiento con los indicadores financieros establecidos en el pliego de condiciones.

Por lo anterior, la Entidad estableció los Indicadores en primer lugar teniendo en cuenta el análisis del sector acorde al Manual de Colombia Compra Eficiente y, en segundo lugar, teniendo en cuenta el **valor del presupuesto oficial**, acorde a los Artículos 2.2.1.1.1.6.1° y 2.2.1.1.1.6.2° del Decreto 1082 de 2015; en todo caso **la Corporación se ciñe a un marco legal para determinar los indicadores financieros**.

Cabe resaltar que en el numeral 3.2.2 del proyecto pliego de condiciones se estableció mediante la **nota 1** lo siguiente: *Para consorcios o uniones temporales, el cumplimiento de dichos indicadores (Rentabilidad del Patrimonio y Rentabilidad del Activo) se hará SUMANDO los componentes de los indicadores según el porcentaje de participación (se debe diligenciar el Anexo de Capacidad Financiera del presente pliego de condiciones). Para determinar los indicadores se debe tener en cuenta el procedimiento de la ponderación de los componentes tal como lo establece el Manual de Colombia Compra Eficiente. En ningún caso los integrantes del Consorcio o de la Unión Temporal podrán presentar **indicadores negativos**.*

Conforme a lo señalado en el párrafo anterior, la cual resulta determinante para resolver en la totalidad las solicitudes realizadas por el observante, resulta pertinente resaltar lo establecido en el Proyecto Pliego de Condiciones, toda vez, que la Entidad ya contempló la forma de acreditar los indicadores de Rentabilidad del Patrimonio y Rentabilidad del Activo cuando el proponente es plural. En efecto, la Nota 1 permite que los integrantes sumen sus componentes según el porcentaje de participación, aplicando el procedimiento de ponderación establecido en el Manual de Colombia Compra Eficiente, con lo cual se evita que un proponente individual deba asumir aisladamente el cumplimiento de ambos indicadores. De este modo, la exigencia no opera como una barrera de entrada para consorcios o uniones temporales, sino que reconoce la realidad operativa y financiera del sector y la posibilidad legítima de que varios operadores concurren de manera conjunta.

Acorde a lo anteriormente expuesto, la entidad da por aclaradas las solicitudes del observante y **NO ACEPTA LA OBSERVACIÓN**, toda vez, que la exigencia de los indicadores en cuestión es adecuada y proporcional al objeto a contratar y a la realidad del sector. Por lo anterior no es procedente su observación y se mantiene lo establecido en el numeral 3.2 del pliego de condiciones.

OBSERVACION No. 3 - EXPERIENCIA DEL PROPONENTE – ACREDITACIÓN EN ESQUEMAS PLURALES

3. Experiencia del proponente – Alcance, acumulación y acreditación en esquemas plurales

Los pliegos establecen que la experiencia debe corresponder a contratos relacionados con la prestación de servicios de transporte terrestre especial de pasajeros y/o transporte terrestre de carga, con montos acumulados que varían según el número de contratos aportados. Asimismo, exigen la inclusión de los códigos UNSPSC 78101800 y 78111800, y que al menos uno de los contratos haya ejecutado simultáneamente las modalidades de transporte especial de pasajeros y carga.

En relación con lo anterior, solicitamos respetuosamente:

- **Aclarar la acreditación de experiencia en proponentes plurales:** establecer expresamente cómo se computará la experiencia aportada por cada integrante de un consorcio o unión temporal en los casos en que hay más de 6 empresas en la UT, si se tendrá en cuenta la totalidad de la experiencia acreditada por sus miembros, si existirá un límite por integrante o si se aplicará una ponderación de acuerdo con los porcentajes de participación.

Solicitamos que la Entidad valore la posibilidad de admitir experiencia acreditada en contratos de transporte de pasajeros y de carga de manera independiente, siempre que guarde relación con el objeto contractual y permita demostrar la capacidad efectiva del proponente para atender las obligaciones previstas.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, informa que:

(i) Cómputo de la experiencia en proponentes plurales. Conforme a la Nota 4 del numeral 3.3.1 del Pliego de Condiciones, se sumarán los valores expresados en SMMLV de los contratos registrados en el RUP **de los integrantes del consorcio o unión temporal que aporten experiencia**, cuyo valor acumulado deberá ser igual o superior al exigido. La experiencia podrá ser aportada por uno o varios integrantes, sin que el pliego establezca un número máximo de integrantes, un límite de experiencia por integrante o una ponderación según su porcentaje de participación en el proponente plural.

La ponderación se aplicará cuando el contrato aportado haya sido ejecutado por el integrante mediante consorcio o unión temporal, caso en el cual se tendrá en cuenta el valor de la experiencia registrado en el RUP de acuerdo con su porcentaje de participación en dicho contrato.

(ii) Acreditación de la experiencia en transporte de pasajeros y de carga. El Pliego de Condiciones permite aportar contratos correspondientes a una sola modalidad de transporte, siempre que se cumplan las reglas de acreditación de experiencia allí establecidas. En particular, la regla 5 exige que al menos uno de los contratos aportados acredite la ejecución simultánea de transporte terrestre especial de pasajeros y transporte terrestre de carga, mientras que la regla 6 regula la acreditación de los contratos adicionales cuando se presentan más de dos contratos.

La exigencia de contar con al menos un contrato que comprenda ambas modalidades se mantiene, teniendo en cuenta que el objeto contractual corresponde a una operación integral de transporte de pasajeros y carga bajo una misma coordinación operativa, conforme a lo establecido en el Estudio Previo.

(iii) Códigos UNSPSC. Cada contrato aportado deberá encontrarse inscrito en el código UNSPSC correspondiente a la modalidad de transporte cuya experiencia acredita. En consecuencia, el contrato que demuestre la ejecución simultánea de transporte de pasajeros y de carga deberá estar inscrito en ambos códigos, esto es, 78111800 y 78101800, respectivamente.

Sin embargo, para dar mayor claridad al oferente sobre la aplicación conjunta de las reglas 5 y 6 del numeral 3.3.1 se procederá a modificar el Pliego de Condiciones Definitivo.

Por lo anterior, la observación se tiene por aclarada y no se acoge la solicitud de eliminar la exigencia de acreditar, como mínimo, un contrato que comprenda la ejecución simultánea de las dos modalidades de transporte.

OBSERVACION No. 4- PERSONAL MÍNIMO REQUERIDO

Los pliegos contemplan la disponibilidad de un coordinador operativo, un profesional o tecnólogo en SG-SST, un ingeniero mecánico y/o automotriz y 180 conductores, con dedicaciones y requisitos específicos de formación y experiencia.

Al respecto, solicitamos confirmar que, durante la etapa de presentación de la oferta, la disponibilidad de este personal podrá acreditarse mediante una carta de compromiso suscrita por el representante legal, tal como lo prevén los pliegos, y que los documentos individuales de identificación, formación, experiencia, licencias y demás soportes podrán ser requeridos en la etapa previa al inicio de la ejecución, de acuerdo con el cronograma y las necesidades de alistamiento del contrato.

Así mismo, solicitamos precisar si se aceptará que el personal requerido sea vinculado directamente por el contratista una vez adjudicado el proceso, sin que ello implique una disminución de los requisitos de idoneidad exigidos.

En cuanto a la exigencia de 180 conductores con dos años de experiencia específica, solicitamos aclarar si la totalidad del personal deberá estar plenamente identificado y vinculado al momento de presentar la oferta, o si se permitirá acreditar la capacidad de disposición mediante compromiso, teniendo en cuenta que la contratación efectiva del personal se encuentra asociada a la adjudicación y al inicio del servicio.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, se aclara y se ratifica que, con la oferta, únicamente deberá presentarse la Carta de Compromiso del Personal Mínimo Requerido, suscrita por el representante legal, mediante la cual se garantice la disponibilidad del personal exigido en las cantidades y con las condiciones de formación, dedicación y experiencia previstas en el Proyecto de Pliego de Condiciones.

En consecuencia, no será obligatorio aportar con la oferta las hojas de vida ni los documentos que acrediten la formación, experiencia y demás requisitos individuales del personal, ya que estos soportes deberán ser presentados por el contratista dentro de los tres (3) días hábiles dentro de los tres (3) días hábiles posteriores a la firma del contrato, para la correspondiente verificación por parte de la Entidad., conforme a la Nota 2 del numeral 3.3.2. Lo anterior no modifica la obligación de presentar, antes de la suscripción del acta de inicio, los documentos específicos exigidos para los conductores, de acuerdo con el Estudio Previo.

Así mismo, se precisa que el personal podrá ser vinculado por el contratista una vez adjudicado el proceso, sin perjuicio de su obligación de garantizar el cumplimiento de los requisitos exigidos y su disponibilidad oportuna (tres días hábiles) para el inicio de la operación.

No obstante, se procederá a modificar el numeral 3.3.2 del Pliego de Condiciones, con el fin de dar mayor claridad a los oferentes.

OBSERVACIÓN No. 5- FACTORES DE EVALUACIÓN TÉCNICA – PONDERACIÓN DE 76,5 PUNTOS

5. Factores de evaluación técnica – Ponderación de 76,5 puntos

Los pliegos asignan hasta 76,5 puntos a los factores de calidad, distribuidos entre sostenibilidad ambiental, vehículos híbridos, vehículos blindados, internet satelital o Wi-Fi y plantación de árboles nativos. Dado que estos componentes representan una proporción significativa del puntaje total, solicitamos a la Entidad precisar el análisis que sustenta su ponderación y su relación directa con las necesidades operativas del contrato.

5.1. Vehículo tractomula cama baja con motor 100% a gas

Se otorgan hasta 10 puntos por el ofrecimiento de un vehículo tipo tractomula cama baja con motor 100% a gas, con capacidad mínima de 25 toneladas y modelo 2024 o superior.

Solicitamos aclarar cuál es la necesidad operativa que justifica la inclusión de este tipo de vehículo dentro del proceso y su relación con las actividades que serán objeto del contrato, así como precisar las condiciones de uso, disponibilidad y verificación que deberá cumplir el proponente que lo oferte.

De igual forma, solicitamos revisar si este factor puede formularse de manera que permita la participación de soluciones de sostenibilidad ambiental equivalentes y

pertinentes para las modalidades de transporte requeridas, sin desatender los objetivos ambientales de la Entidad.

5.2. Vehículos híbridos

Los pliegos otorgan hasta 39 puntos por el ofrecimiento de vehículos híbridos, con requisitos mínimos por tipología y puntajes diferenciados según modelo y tenencia.

Solicitamos precisar si los vehículos híbridos ofrecidos como factor de calidad podrán corresponder a vehículos propios, en leasing o vinculados, siempre que se acredite su disponibilidad efectiva durante la ejecución del contrato. Así mismo, solicitamos aclarar el procedimiento de verificación de la tipología, modelo, tecnología híbrida y disponibilidad de los vehículos, así como la forma en que se aplicará el puntaje cuando el proponente ofrezca unidades de diferentes modelos y esquemas de tenencia.

Adicionalmente, solicitamos a la Entidad evaluar la pertinencia de que el cumplimiento del requisito mínimo de una unidad por cada tipología sea una condición excluyente para obtener puntaje en esta categoría, y considerar una metodología de asignación proporcional que reconozca las unidades efectivamente ofrecidas y verificables.

Los pliegos asignan hasta 2,5 puntos por la instalación de internet satelital en movimiento en un porcentaje de los vehículos fijos ofertados.

Solicitamos definir de manera expresa el concepto de “vehículos fijos”, la cantidad de vehículos que se tomará como base para calcular el porcentaje, las condiciones de funcionamiento que serán verificadas y el periodo durante el cual deberá garantizarse el servicio.

Así mismo, solicitamos aclarar si se admitirán soluciones tecnológicas equivalentes que cumplan con los parámetros de conectividad, velocidad y latencia establecidos, con el fin de garantizar una evaluación objetiva y asociada a la necesidad real del servicio.

5.5. Plantación de árboles nativos

Los pliegos otorgan hasta 5 puntos por el compromiso de suministro y siembra de entre 1.000 y 6.000 árboles nativos, según los rangos establecidos.

Solicitamos precisar los criterios para determinar las especies nativas admisibles, los lugares de siembra, las condiciones de mantenimiento, el mecanismo de seguimiento y la forma en que la Entidad verificará el cumplimiento de este ofrecimiento.

De igual forma, solicitamos evaluar si la cantidad de árboles exigida y la asignación de puntaje guardan proporcionalidad con el alcance y valor del contrato, así como la posibilidad de establecer mecanismos de cumplimiento gradual que permitan la participación de diferentes tipos de proponentes, sin comprometer los resultados ambientales esperados.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, precisa que en su condición de autoridad ambiental, debe procurar que el desarrollo de sus actividades y la ejecución de los contratos a su cargo se articulen con la protección de los recursos naturales, la prevención y mitigación de los impactos ambientales y la promoción de tecnologías y prácticas más sostenibles.

En ese sentido, los factores de calidad previstos en el Pliego de Condiciones no se establecieron de manera arbitraria, sino atendiendo a las particularidades del objeto contractual, las necesidades operativas de la entidad y la posibilidad de incentivar alternativas que contribuyan a disminuir los impactos ambientales asociados a la operación de transporte, sin desconocer las condiciones de seguridad, disponibilidad y continuidad requeridas para la prestación del servicio.

De conformidad con el numeral 2 del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.1.2.2.2 del Decreto 1082 de 2015, la entidad cuenta con la facultad de establecer factores de evaluación relacionados con la calidad y las características de los bienes y servicios ofrecidos, siempre que guarden relación con el objeto contractual y se encuentren debidamente justificados. En consecuencia, la ponderación asignada a estos factores responde a las necesidades identificadas por la Corporación y no se considera procedente modificar su distribución general.

A continuación, se precisan los aspectos planteados por el observante:

5.1. Vehículos de bajas emisiones para el transporte de carga

El incentivo previsto para los vehículos que utilizan gas como combustible responde a la necesidad de promover tecnologías que contribuyan a reducir las emisiones contaminantes asociadas a la operación de transporte contratada, en consonancia con la naturaleza ambiental de la Corporación.

La utilización de este tipo de vehículos puede contribuir a disminuir las emisiones de determinados contaminantes atmosféricos frente a tecnologías convencionales, dependiendo de las características del motor, el combustible y las condiciones de operación, por ello, la entidad considera pertinente mantener un incentivo dirigido a promover alternativas de transporte de menor impacto ambiental.

Este criterio también atiende a las necesidades de transporte de carga que requiere la Corporación, incluidas aquellas actividades que demandan vehículos con características operativas especiales, como los destinados al traslado de maquinaria o equipos. La exigencia se relaciona con la disponibilidad de vehículos apropiados para las actividades previstas, sin que ello implique excluir otras tecnologías del desarrollo del contrato.

En atención a las observaciones recibidas, se ampliará el alcance del factor para admitir, en los términos que se establezcan en el pliego definitivo, vehículos tipo camión de entre cuatro (4) y ocho (8) toneladas o tractomula con cama baja que funcionen con gas y cumplan las condiciones técnicas exigidas. La verificación se efectuará con base en lo dispuesto en las Notas 1 a 3, del respectivo LITERAL A, que ya define el pliego de condiciones.

Se precisa que el incentivo constituye un factor de asignación de puntaje y no una condición habilitante para la ejecución del contrato. Por consiguiente, la existencia de este factor no impide que el contratista utilice vehículos diésel para atender las necesidades de transporte, siempre que cumpla las condiciones técnicas y operativas exigidas en el proceso.

En consecuencia, se mantiene la finalidad del factor y se ajustará su redacción en el Pliego de Condiciones Definitivo para precisar los tipos de vehículos que podrán acceder al puntaje.

5.2. Vehículos híbridos

La Corporación considera pertinente incentivar la incorporación de vehículos híbridos, en tanto esta tecnología permite combinar fuentes de propulsión y puede contribuir a reducir el consumo de combustible y las emisiones asociadas a la operación, según las características del vehículo y su utilización.

En relación con este factor, se aclaran los siguientes aspectos:

- i) Tenencia de los vehículos. El literal B admite vehículos propios y vehículos no propios vinculados al proponente, en los términos previstos en el Pliego de Condiciones. Para los vehículos no propios vinculados se asignará mitad del puntaje que corresponda, de acuerdo con las reglas establecidas para el factor.
- ii) Acreditación y verificación. La condición del vehículo se acreditará con los documentos previstos en el Proyecto de Pliego de Condiciones, entre ellos la licencia de tránsito, el SOAT, la tarjeta de operación cuando corresponda, la póliza (responsabilidad civil contractual y extracontractual y daño material todo riesgo vigente a la fecha de presentación de la propuesta) exigida, y los demás soportes aplicables. La característica híbrida y el modelo del vehículo deberán ser verificables mediante la documentación correspondiente y la información disponible en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), cuando resulte aplicable. Si alguna especificación técnica no puede verificarse con dichos documentos, podrá acreditarse mediante otro soporte idóneo y verificable, de acuerdo con lo que se precise en el pliego definitivo.
- iii) Disponibilidad durante la ejecución. Los vehículos ofrecidos para obtener puntaje deberán corresponder a los que se pongan a disposición de la operación contractual, conforme a las condiciones establecidas en el pliego. El contratista deberá garantizar su disponibilidad en los términos ofertados durante la ejecución, sin perjuicio de las reglas que resulten aplicables para eventuales sustituciones debidamente autorizadas.

iv) Asignación del puntaje. La asignación del puntaje se efectuará de acuerdo con el número y las tipologías de vehículos ofrecidos, conforme a la tabla y a las condiciones establecidas en el literal B. El factor contempla la posibilidad de sumar los vehículos que cumplan los requisitos, hasta el máximo previsto en el Pliego de Condiciones, y mantiene la exigencia mínima de las tipologías allí señaladas, atendiendo a las necesidades recurrentes de transporte de la Entidad.

En relación con solicitud de la exigencia de cumplimiento del requisito mínimo de una unidad por cada tipología para obtener puntaje en esta categoría, la entidad considera que no constituye un factor de exclusión o marginación de la asignación de puntaje, y por el contrario, como se especificó en los estudios previos, obedece a factores de calidad que se soportan en lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.1.2.2.2 del Decreto 1082 de 2015, tomando en consideración las características de los bienes y servicios requeridos, guardando una íntima relación con el objeto contractual. En consecuencia, la ponderación asignada a estos factores responde a las necesidades identificadas por la Corporación y no se considera procedente la modificación solicitada.

5.3. Vehículos blindados nivel II

El Estudio Previo señala que la Corporación adelanta operativos de control y vigilancia ambiental, con aprehensión preventiva, decomiso e incautación de productos forestales, carbón vegetal y fauna silvestre (numerales 2 y 17 del artículo 31 de la Ley 99 de 1993 y artículo 36 de la Ley 1333 de 2009), en gran medida en zonas rurales y de difícil acceso, en los que el personal comisionado se encuentra expuesto a eventuales situaciones de alteración del orden público o de confrontación con presuntos infractores ambientales. El blindaje es una medida de protección pasiva para el traslado de ese personal. La identificación de servidores, rutas y operativos es información exceptuada del acceso público conforme al literal b) del artículo 18 de la Ley 1712 de 2014.

Así mismo, el puntaje es escalonado: dos (2) vehículos otorgan 5 puntos, tres (3) otorgan 10 y cuatro (4) o más otorgan 20, con al menos uno de cada tipología de uso en campo. Los vehículos ofertados deben estar a disposición de la Entidad durante todo el plazo de ejecución (literal d); cuatro vehículos equivalen al 2,3% de la flota recurrente. El factor no es habilitante.

El literal C establece que el comité evaluador verificará sobre cada vehículo tres aspectos: identidad y correspondencia (placa, número de motor, VIN o chasis y color frente a la licencia de tránsito y la oferta); blindaje de ventanas (vidrios blindados en todas las ventanas, espesor acorde al nivel II y sellado perimetral); y modelo y estado general (año-modelo 2025 o superior y buenas condiciones mecánicas y de carrocería). Cada aspecto se registra como CUMPLE o NO CUMPLE en un acta con registro fotográfico, previa citación al proponente (literales j y k).

El pliego de Condiciones no exige la propiedad de los vehículos blindados.

5.4. Servicio de internet satelital

La inclusión del servicio de internet satelital busca facilitar las comunicaciones durante la ejecución de las actividades de transporte en zonas rurales y de difícil acceso, donde la cobertura de las redes móviles terrestres puede ser limitada. Por ello, la exigencia de una solución satelital se relaciona con la necesidad operativa que pretende atender la Entidad y no con la preferencia por una marca, modelo o proveedor determinado.

i) Vehículos y base de cálculo. La base de cálculo corresponde a los ciento setenta y seis (176) vehículos del componente recurrente: ochenta y siete (87) camionetas doble cabina platón 4x4, setenta y ocho (78) camperos o camionetas tipo wagon 4x4 y once (11) camionetas tipo wagon 4x2. Se trata de los vehículos requeridos de manera recurrente durante la ejecución contractual.

Para obtener (2,5) puntos, el servicio deberá ofrecerse en al menos nueve (9) vehículos, teniendo en cuenta que el cinco por ciento (5 %) de ciento setenta y seis (176) equivale a 8,8 vehículos. Cuando se ofrezca el servicio en un número inferior, se asignará un (1) punto, conforme a las condiciones del factor.

Los vehículos podrán ser propios o vinculados al proponente o a cualquiera de los integrantes del proponente plural, según lo previsto en la Nota 4 del literal D. En consecuencia, se ajustará la expresión “vehículos propios ofertados para la operación”, de manera que no se interprete como una exigencia exclusiva de propiedad. Modificación que se verá reflejada en el Pliego de Condiciones Definitivo.

ii) Condiciones técnicas verificables. El servicio deberá cumplir con una velocidad mínima de descarga de cuarenta (40) Mbps, una velocidad mínima de carga de ocho (8) Mbps y una latencia máxima de cien (100) milisegundos, además de permitir la generación de una red wifi interna. Estas condiciones se acreditarán mediante certificación del prestador del servicio con fecha no mayor a treinta (30) días anteriores al cierre del proceso y la ficha técnica del equipo, de acuerdo con la Nota 1 del literal D, tal como se definió en respuesta anterior y cuyo ajuste se verificará en el pliego de condiciones definitivo.

iii) Disponibilidad durante la ejecución contractual. El ofrecimiento se realizará mediante carta de compromiso y los vehículos que cuenten con el servicio deberán corresponder a los puestos a disposición de la operación, conforme a las Notas 1 y 5 del literal D. Constituye una obligación contractual durante todo el plazo de ejecución, de manera que el servicio de internet satelital se mantenga disponible en los vehículos comprometidos, en los términos ofertados.

iv) Tecnologías y proveedores. El factor admite cualquier tecnología o proveedor de internet satelital disponible en el mercado que cumpla las condiciones mínimas exigidas, sin referencia a marcas, modelos o proveedores específicos. Se mantiene el carácter satelital de la solución debido a las necesidades de comunicación en zonas rurales y de difícil acceso, donde la cobertura de redes móviles terrestres puede resultar insuficiente.

Por lo expuesto, se aclaran las condiciones de acreditación, la base de cálculo, la posibilidad de utilizar vehículos afiliados y los parámetros técnicos del servicio. Cabe señalar que las modificaciones se verán reflejadas en el Pliego de Condiciones Definitivo.

5.5. Plantación de árboles nativos

La Corporación informa que el factor de evaluación denominado “Plantación de árboles” responde a los principios de sostenibilidad y responsabilidad ambiental incorporados en el proceso de selección, así como al propósito institucional de contribuir al cumplimiento de las metas ambientales previstas en el Plan de Acción Cuatrienal de la Corporación.

La inclusión de este factor se fundamenta en la posibilidad de promover, a través de la ejecución contractual, acciones adicionales que contribuyan a la recuperación ambiental, la restauración ecológica y la captura de CO₂. Si bien estas actividades no corresponden al componente principal del servicio de transporte requerido, constituyen un aporte ambiental complementario asociado a la gestión de los impactos ambientales y a la promoción de prácticas sostenibles durante el desarrollo del contrato.

En cuanto a la asignación del puntaje, el pliego de condiciones contempla una escala proporcional que reconoce el compromiso ambiental ofrecido por los proponentes, así: un punto cinco (1,5) puntos por el ofrecimiento de entre mil (1.000) y dos mil (2.000) árboles; tres (3) puntos por entre dos mil uno (2.001) y cuatro mil (4.000) árboles; y cinco (5) puntos por entre cuatro mil uno (4.001) y seis mil (6.000) árboles. Este factor es de carácter ponderable y no habilitante, por lo que su ofrecimiento es voluntario y no constituye una condición para participar en el proceso de selección.

Respecto de la solicitud de indicar un listado de especies arbóreas nativas admisibles, la Corporación aclara que no cuenta con un listado único y predeterminado de especies para la ejecución de esta actividad, debido a que la selección de las especies debe responder a las condiciones particulares del lugar donde se realice la plantación. La jurisdicción de la CAR comprende territorios con características geográficas, climáticas y ecológicas diversas, por lo que una especie nativa adecuada para una zona puede no ser la más apropiada para otra.

En consecuencia, la especie o las especies nativas que se utilizarán se determinarán de acuerdo con las condiciones del sitio de plantación, considerando factores como la ubicación, el clima, las características del suelo y la pertinencia ecológica de la especie para el área correspondiente. Esta determinación estará sujeta a la validación, seguimiento y aprobación del supervisor del contrato, con el propósito de procurar que la plantación resulte adecuada para las condiciones ambientales del lugar y contribuya efectivamente a los objetivos de recuperación y conservación ambiental.

En consecuencia, se aclara que no existe un listado único de especies nativas aplicable a toda la jurisdicción de la CAR, toda vez que su selección dependerá de las condiciones geográficas, climáticas y ecológicas del sitio donde se efectúe la plantación, previa validación, seguimiento y aprobación del supervisor del contrato. Esta precisión busca garantizar que el compromiso ambiental se ejecute de manera técnicamente pertinente, atendiendo la diversidad territorial de la jurisdicción y la finalidad de recuperación y conservación ambiental perseguida por la Entidad.

La Corporación considera que los factores de calidad cuestionados guardan relación con las necesidades operativas y ambientales del contrato y que su ponderación responde a la finalidad de incentivar condiciones que aporten valor a la ejecución, en concordancia con la naturaleza y las funciones de la Entidad. En consecuencia, la observación se tiene por aclarada en los términos expuestos.

OBSERVACIÓN No. 6- PLURALIDAD DE OFERENTES Y PROPORCIONALIDAD DE LOS REQUISITOS

6. Pluralidad de oferentes y proporcionalidad de los requisitos

De manera integral, solicitamos a la Entidad revisar los requisitos habilitantes y los factores de evaluación que, por su nivel de exigencia o por la concurrencia de varias condiciones simultáneas, pudieran limitar la participación de empresas que cuentan con experiencia comprobada en el sector transporte y capacidad para ejecutar el contrato.

En particular, solicitamos valorar la relación entre la capacidad transportadora global exigida, la disponibilidad de 180 conductores, la experiencia simultánea en las dos modalidades de transporte, los indicadores financieros y los requisitos adicionales de flota especializada o de tecnología, así como su correspondencia con las obligaciones y riesgos efectivamente previstos en el contrato.

La solicitud no busca disminuir los estándares de calidad, seguridad, cumplimiento o capacidad requeridos por la Entidad, sino propiciar que las condiciones del proceso se encuentren claramente justificadas, sean verificables y permitan la concurrencia de oferentes que puedan demostrar idoneidad por diferentes medios admisibles.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, precisa que los requisitos habilitantes son adecuados y proporcionales a la naturaleza y valor del contrato (artículo 2.2.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015) y que su concurrencia no limita la participación, por las siguientes razones:

a) **Capacidad transportadora.** La capacidad transportadora mínima, correspondiente a ochenta y siete (87) camionetas doble cabina platón 4x4, setenta y ocho (78) camperos o camionetas tipo wagon 4x4 y once (11) camionetas tipo wagon 4x2, corresponde a la flota recurrente requerida para la operación, conforme a lo consolidado en el Estudio Previo. Además, la flota puede integrarse con vehículos propios y/o vinculados al

proponente, con la exigencia de propiedad mínima que resulte aplicable conforme al artículo 2.2.1.6.7.1 del Decreto 1079 de 2015 y las normas que lo modifiquen.

b) **Personal requerido.** Para esta etapa basta la carta de compromiso del personal mínimo requerido, suscrita por el representante legal, conforme a lo aclarado en las anteriores respuestas a observaciones similares, en ese sentido, se aclara que los soportes individuales deberán aportarse en la etapa de ejecución contractual, dentro de los términos y bajo las condiciones allí señaladas, sin perjuicio de los documentos exigidos para los conductores antes de la suscripción del acta de inicio.

c) **Experiencia.** La exigencia de acreditar experiencia en la ejecución simultánea de transporte especial de pasajeros y transporte de carga responde a la naturaleza integral del objeto contractual. Esta condición puede ser acreditada por cualquiera de los integrantes del proponente plural, de acuerdo con las reglas establecidas en el Pliego de Condiciones que no exige que cada integrante acredite individualmente la totalidad de la experiencia requerida.

d) **Indicadores financieros y organizacionales.** Los indicadores se determinaron con fundamento en el análisis del sector y en la información financiera examinada por la entidad. Los valores exigidos se encuentran por debajo de los valores de referencia identificados en la muestra analizada y, para los proponentes plurales, se aplicará la metodología de cálculo prevista en el Pliego de Condiciones, conforme a las precisiones efectuadas por la Corporación.

e) **Vehículos especializados y factores de calidad.** Las condiciones relacionadas con los vehículos de carga especializada, los vehículos híbridos, los vehículos blindados y las soluciones tecnológicas corresponden a factores orientados a valorar características adicionales de calidad y disponibilidad para la operación, según las reglas específicas de cada criterio. En consecuencia, no deben confundirse con requisitos habilitantes cuando el pliego los contempla como factores de asignación de puntaje. En cuanto a la tenencia y disponibilidad de los vehículos, se aplicarán las condiciones y aclaraciones efectuadas por la Corporación en las respuestas a las observaciones anteriores.

En consecuencia, la Corporación considera que los requisitos establecidos guardan relación con las necesidades de la contratación y que las aclaraciones realizadas permiten comprender su alcance y forma de acreditación, sin que resulte necesario modificar integralmente las condiciones habilitantes ni la estructura general de evaluación.

Por lo anterior, no se acoge la solicitud de modificar de manera general los requisitos habilitantes y factores de evaluación, sin perjuicio de los ajustes y precisiones que expresamente se incorporarán en el Pliego de Condiciones Definitivo conforme a las respuestas emitidas durante esta etapa.

OBSERVACIÓN No. 7- SOLICITUD DE RESPUESTA Y AJUSTE DE LOS PLIEGOS



7. Solicitud de respuesta y ajuste de los pliegos

Con fundamento en las observaciones anteriores, solicitamos respetuosamente a la CAR emitir respuesta clara, expresa y motivada a cada uno de los puntos planteados, indicando, cuando corresponda, los estudios o análisis que respaldan los requisitos definidos.

En caso de que la Entidad considere procedente alguna de las solicitudes, agradecemos realizar las aclaraciones o modificaciones pertinentes en los documentos del proceso y, de ser necesario, ajustar los plazos correspondientes, de manera que todos los interesados cuenten con reglas claras y condiciones equitativas para la preparación y presentación de sus ofertas.

Agradecemos la atención prestada y reiteramos nuestra disposición de participar en un proceso transparente, objetivo y orientado a garantizar la adecuada prestación del servicio.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, agradece las observaciones presentadas, en la medida en que contribuyen a precisar las condiciones del proceso y a brindar mayor claridad a los interesados.

En atención a lo solicitado, mediante el presente documento se da respuesta a las observaciones formuladas, exponiendo las razones que sustentan la posición de la Entidad y aclarando el alcance de los requisitos y factores cuestionados. Así mismo, cuando del análisis de las observaciones se ha considerado necesario efectuar ajustes, estos se han señalado expresamente en las respectivas respuestas.

Las aclaraciones y modificaciones que correspondan serán incorporadas en el Pliego de Condiciones Definitivo y, cuando impliquen cambios en las reglas del proceso luego de la apertura del proceso, se formalizarán mediante la correspondiente adenda, la cual será publicada en SECOP II para conocimiento de todos los interesados y en garantía de los principios de transparencia e igualdad.

En cuanto al cronograma, la Corporación revisará la necesidad de efectuar ajustes como consecuencia de las modificaciones que deban incorporarse. De resultar procedente, estos se formalizarán en el Pliego de Condiciones Definitivo, de conformidad con el artículo 2.2.1.1.2.2.1 del Decreto 1082 de 2015.

Señores
TRANSPORTE ELITE SAS
E. S. D.

Referencia de mensaje: CO1.MSG.10040509
Fecha y hora: 3/10/2026 1:26:08 PM

Respetados Señores:

En atención a su solicitud formulada el día 03 de octubre a las 1:26 pm, es de señalar que:

OBSERVACIÓN No. 1 – MARCO NORMATIVO DE LA FLOTA PROPIA – DECRETO 1048 DE 2026



1. OBSERVACIONES A LOS REQUISITOS HABILITANTES

El numeral 3.4, punto 4, exige acreditar que el proponente es propietario de mínimo el 10% de los vehículos que conforman su "capacidad operacional", "atendiendo a lo contenido en el Decreto 431 de 2017". El numeral 4.2 exige la propiedad del 10% del total de los vehículos "acreditados en la capacidad transportadora".

Observación: El proyecto se estructuró sobre un texto normativo que ya fue modificado. El Decreto 1048 del 5 de agosto de 2026, en su artículo 11, modificó el artículo 2.2.1.6.7.1 del Decreto 1079 de 2015: hoy el 10% se calcula sobre la capacidad transportadora autorizada, con un mínimo de un vehículo; la empresa puede acreditar hasta el 7% mediante leasing financiero; los resultados decimales se aproximan al entero inferior; y la capacidad fija comprende los vehículos propios o en leasing financiero. El análisis del sector tampoco relaciona esta norma en su marco normativo.

Adicionalmente, los numerales 3.4 y 4.2 usan dos bases de cálculo distintas y ambos se refieren solo a "propiedad", lo que permite al evaluador escoger la lectura más estricta y desconocer vehículos en leasing financiero que la norma vigente admite.

Solicitud: aclarar el marco normativo del pliego e indicar sobre cual porcentaje se debería tener en cuenta el porcentaje a acreditar.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, aclara que el marco normativo aplicable al presente proceso es el Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con las modificaciones introducidas por el Decreto 1048 del 5 de agosto de 2026, «Por el cual se modifican y derogan unos artículos del Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial».

El artículo 11 del Decreto 1048 de 2026 modificó el artículo 2.2.1.6.7.1 del Decreto 1079 de 2015. Conforme a la norma vigente, la empresa habilitada debe acreditar la propiedad sobre el diez por ciento (10%) del total de los vehículos que conforman su capacidad transportadora autorizada, la cual en ningún caso podrá ser inferior a un (1) vehículo; de dicho porcentaje, podrá acreditar hasta el siete por ciento (7%) con vehículos adquiridos mediante la figura de leasing financiero; y, cuando el cálculo arroje un número decimal, este se aproximará al número entero inferior.

En consecuencia, para efectos de la verificación del requisito habilitante, el porcentaje de flota propia se calculará sobre el total de vehículos que conforman la capacidad transportadora autorizada al proponente, y se verificará con la certificación de vigencia expedida por el Ministerio de Transporte, en los términos del artículo 2.2.1.6.7.1 del Decreto 1079 de 2015, modificado por el artículo 11 del Decreto 1048 de 2026, de manera que se tendrán en cuenta los vehículos adquiridos mediante leasing financiero en la proporción que la norma admite. Las expresiones «capacidad operacional» y «propiedad» contenidas en los numerales observados, así como la referencia al Decreto 431 de 2017, deberán entenderse conforme a la norma vigente, y así se dejará constancia en el Pliego de Condiciones Definitivo, cuyo numeral 3.3.3 remitirá expresamente al Decreto 1048 de 2026.

La circunstancia de que el análisis del sector no relacione esta disposición no altera la regla aplicable, por cuanto los requisitos del proceso deben interpretarse y verificarse conforme a las normas vigentes al momento del cierre.

Por lo anterior, se aclara la observación.

OBSERVACIÓN No. 2 – EXPERIENCIA DEL PROPONENTE – CÓDIGOS UNSPSC, EJECUCIÓN SIMULTÁNEA Y COMPOSICIÓN DE LOS CONTRATOS



2. Con respecto de la experiencia; Cada contrato debe estar clasificado en los códigos UNSPSC 78101800 (carga) y 78111800 (pasajeros. **Con respecto de la experiencia:**); al menos un contrato debe haber ejecutado simultáneamente transporte especial de pasajeros y

Observaciones – Licitación Pública CAR-LP-009-2026 – Página 1

de carga; y si se aportan más de dos contratos, uno debe ser de carga y los demás de pasajeros. Con uno o dos contratos se exige el 75% del presupuesto (15.856,5 SMMLV).

Observación: Las reglas son contradictorias entre sí: si todos los contratos deben estar clasificados en ambos códigos, carece de sentido exigir que uno sea "de carga" y los demás "de pasajeros". Tampoco se aclara si el contrato simultáneo cuenta como el contrato de carga.

Además, son desproporcionadas frente al objeto. El componente de carga representa 3 de los 180 vehículos requeridos y es de servicio ocasional. El propio análisis del sector de la Entidad reconoce que, de 6.576 empresas habilitadas, solo 161 (2,5%) tienen habilitación mixta. Sumar la doble clasificación de cada contrato y la experiencia simultánea en ambas modalidades reduce la concurrencia a un grupo muy pequeño de operadores, sin que los estudios previos expliquen por qué la experiencia separada en cada modalidad no sería suficiente.

Solicitud: (i) Aceptar contratos clasificados en al menos uno de los dos códigos; (ii) eliminar la exigencia del contrato con ejecución simultánea o permitir que la experiencia en carga se acredite con cualquier contrato de carga de cualquier integrante; (iii) aclarar o suprimir la regla de composición del numeral 6; y (iv) corregir la remisión del numeral 3.3.1.1 al "numeral 6.2.1 del presente Estudio Previo", que corresponde a otro documento

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, informa que el objeto del proceso es una operación integral de transporte que comprende, en un mismo contrato y bajo una única coordinación operativa, el traslado de pasajeros y de carga, incluidos equipos, materiales, material vegetal y fauna silvestre. El Estudio Previo precisa que la necesidad institucional no se limita al transporte convencional de pasajeros, sino que comprende una operación integral de transporte de pasajeros y carga, para lo cual el contrato exige servicios recurrentes de pasajeros y servicios ocasionales de carga ejecutados de manera conjunta.

La exigencia del numeral 5 del numeral 3.3.1, según la cual al menos uno (1) de los contratos aportados debe haber comprendido simultáneamente ambas modalidades, busca acreditar que el proponente ya ha gestionado ese riesgo de ejecución, que implica habilitación en las dos modalidades, administración de una flota heterogénea y cumplimiento de obligaciones regulatorias diferenciadas. Se trata de un requisito adecuado y proporcional a la naturaleza del contrato, en los términos del artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015.

Debe precisarse, además, que el pliego sí admite contratos independientes para completar la experiencia y que cada contrato debe estar clasificado en el código UNSPSC correspondiente a la modalidad que acredita, de acuerdo a la modificación a efectuarse en el Pliego de Condiciones Definitivo.

De conformidad con lo señalado en el criterio y plasmado en el pliego de condiciones definitivo, el contrato que comprenda simultáneamente las modalidades de transporte especial de pasajeros y de carga cumple la exigencia del numeral 5 y se computa como contrato que incluye ambas modalidades.

En relación con la participación de los proponentes plurales, la exigencia de acreditar experiencia en la ejecución simultánea de transporte especial de pasajeros y transporte de carga responde a la naturaleza integral del objeto contractual. Esta condición puede ser acreditada por cualquiera de los integrantes del

proponente plural, de acuerdo con las reglas establecidas en el Pliego de Condiciones que no exige que cada integrante acredite individualmente la totalidad de la experiencia requerida. Asimismo, la experiencia puede ser acreditada por uno o varios de sus integrantes, de acuerdo con la Nota 4 del numeral 3.3.1, de manera que un operador de transporte de pasajeros pueda asociarse con una empresa habilitada para el transporte de carga.

Finalmente, le asiste razón al observante en cuanto a la remisión contenida en el numeral 3.3.1.1, que alude al «numeral 6.2.1. del presente Estudio Previo». En el pliego de condiciones definitivo dicha remisión se corregirá, así:

Los contratos deben ser ejecutados y terminados, cumpliendo con la totalidad de requisitos y condiciones establecidos para la acreditación de experiencia del numeral 3.3.1 del pliego de condiciones.

Por lo anterior, se aclara la observación y se acoge parcialmente en cuanto a la clasificación de los contratos según la modalidad que se acredita y a la corrección de la remisión; no se acoge la solicitud de eliminar la exigencia del contrato con ejecución simultánea. Modificación que se verá reflejada en el Pliego de Condiciones Definitivo.

OBSERVACIÓN No. 3 – CAPACIDAD TRANSPORTADORA DE LOS PROPONENTES PLURALES

3. "El proponente sea singular o plural" debe acreditar la capacidad transportadora mínima de 87 camionetas doble cabina platón 4x4, 78 camperos o camionetas wagon 4x4 y 11 camionetas wagon 4x2.

Observación: El texto no dice si, en proponentes plurales, se suman las capacidades de los integrantes. Esa omisión permite exigir la totalidad de los 176 vehículos a cada uno del integrante, lo que haría inútil la figura asociativa.

Solicitud: Precisar que, en proponentes plurales, la capacidad transportadora mínima se acredita con la sumatoria de las capacidades de los integrantes habilitados en transporte especial.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, precisa que el Pliego de Condiciones ya permite la integración de capacidades por parte de los miembros de un consorcio o unión temporal, en los términos del artículo 7 de la Ley 80 de 1993, así:

(i) Experiencia: se suman los SMMLV de los contratos registrados en el RUP de los integrantes que aporten la experiencia (numeral 3.3.1, Nota 4), sin que todos deban acreditarla.

(ii) Capacidad financiera y organizacional: se suman los componentes de los indicadores según el porcentaje de participación de cada integrante (numerales 3.2.1 y 3.2.2).

(iii) Habilitación: cada integrante debe aportar al menos una de las resoluciones de habilitación (servicio especial o carga), y el proponente plural, en su conjunto, debe acreditar ambas modalidades (numeral 3.3.3, num. 3, Nota 1). Así, un operador habilitado para pasajeros puede asociarse con uno habilitado para carga.

(iv) Flota: la capacidad transportadora se exige al proponente "sea singular o plural" (numeral 3.3.3, num. 4, Nota 1); los vehículos de carga pueden ser de propiedad de cualquiera de los integrantes (Nota 2); y la carta de compromiso de vehículos y los vehículos que otorgan puntaje (híbridos, blindados, internet satelital) pueden acreditarse por cualquiera de los miembros.

Con el fin de dar mayor claridad, en el pliego definitivo se precisará que, tratándose de proponentes plurales, la capacidad transportadora mínima podrá acreditarse con la sumatoria de las capacidades transportadoras autorizadas a los integrantes habilitados para el servicio especial de pasajeros.

En consecuencia, la observación se da por aclarada, y se acoge en cuanto a la precisión anterior. Modificación que se verá reflejada en el Pliego de Condiciones Definitivo.

OBSERVACIÓN No. 4 – DISTRIBUCIÓN DE LA FLOTA POR TIPOLOGÍAS, VEHÍCULOS 100% ELÉCTRICOS Y SERVICIO OCASIONAL DE BUS, BUSETA O MICROBÚS

4. Se exige una distribución por tipologías (doble cabina, wagon 4x4, wagon 4x2 con al menos 4 vehículos 100% eléctricos) y un vehículo de servicio ocasional tipo bus, buseta o microbús.

Observación: La resolución de capacidad transportadora se expide por clase de vehículo y no distingue entre doble cabina y wagon ni por tipo de motor. El pliego no señala con qué documento se verificará esa distribución ni la existencia de los vehículos eléctricos. Para el bus, buseta o microbús no se establece forma alguna de acreditación, pues no hace parte de los 176 vehículos de la capacidad ni de los vehículos de carga.

Solicitud: Precisar que la distribución por tipologías y los vehículos eléctricos se acreditan con la certificación juramentada del representante legal y se verifican en la etapa de ejecución, y que el servicio ocasional de bus, buseta o microbús se acredita con la carta de compromiso.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, aclara que el pliego de Condiciones ya efectúa la diferenciación solicitada, así:

a) Capacidad transportadora: se acredita con la Resolución de Capacidad Transportadora vigente, la certificación de vigencia expedida por el Ministerio de Transporte y la certificación expedida por el representante legal del proponente, bajo la gravedad de juramento, en la que conste que los vehículos vinculados a la empresa y/o los que se pondrán a disposición en la ejecución del contrato bajo la figura de convenio de colaboración empresarial cumplen las especificaciones técnicas mínimas requeridas en la Ficha Técnica (numeral 3.3.3, numeral 4, ítem 3). En consecuencia, la correspondencia de la flota con las tipologías exigidas se acredita en esta etapa con dicha certificación, y su cumplimiento efectivo será verificado por la supervisión al momento de la puesta a disposición de los vehículos.

b) Vehículos 100% eléctricos: Los cuatro (4) vehículos 100 % eléctricos hacen parte de las once (11) camionetas tipo wagon 4x2 previstas en el componente recurrente. Así se desprende del cuadro del parque automotor del Anexo de Especificaciones Técnicas, en el que se establece que, de dichas camionetas, al menos cuatro (4) deben ser 100 % eléctricas. Por tanto, estos vehículos corresponden al ítem 3, denominado “Camioneta wagon 4x2”, del Presupuesto Oficial y no representan unidades adicionales a las ciento ochenta (180) requeridas.

La disponibilidad de estos vehículos constituye una condición habilitante que se reflejará en la ejecución del contrato. En consecuencia, con la presentación de la oferta se deberá aportar la carta de compromiso prevista en el numeral 3.3.3, numeral 1, del pliego de condiciones, y los vehículos deberán ponerse a disposición de la Corporación al inicio de la ejecución contractual.

c) Servicio ocasional de bus, buseta o microbús: En el caso de los buses, microbuses y busetas, se entiende acreditado con la carta de compromiso prevista en el numeral 3.3.3, numeral 1, y su cumplimiento será verificado por la supervisión al momento de su puesta a disposición durante la ejecución del contrato.

Por lo anterior, la observación se tiene por aclarada.

OBSERVACIÓN No. 5 – DOCUMENTOS DE LOS VEHÍCULOS DE CARGA Y ESPECIFICACIONES DEL CAMIÓN AUTOCARGABLE

5. Para el camión, el tractocamión con cama baja y el camión autocargable se exigen, con la oferta, tarjeta de propiedad, SOAT, póliza de daño material todo riesgo y certificados avalados por la ONAC. El camión autocargable debe ser únicamente diésel y de 4 ejes.

Observación: Se trata de vehículos de servicio ocasional, pero se exige al proponente contratar pólizas y certificaciones antes de saber si será adjudicatario, lo que traslada costos

Observaciones – Licitación Pública CAR-LP-009-2026 – Página 2

anticipados. La especificación del camión autocargable (solo diésel, exactamente 4 ejes) no tiene justificación técnica en los estudios previos y limita la oferta disponible.

Solicitud: Admitir en la oferta la tarjeta de propiedad y el aval o carta de disponibilidad del propietario, y exigir la póliza todo riesgo y los certificados ONAC al contratista antes del acta de inicio. Admitir camiones autocargables de 3 o más ejes y con otros combustibles.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, aclara que la documentación exigida con la propuesta depende de la naturaleza de los vehículos dentro del proceso, así:

a) Flota recurrente habilitante: con la propuesta se aporta la carta de compromiso del ordinal del numeral 3.3.3, junto con los documentos de capacidad transportadora del ordinal 4 del numeral 3.3.3. No se exige con la oferta la documentación individual de estos vehículos; su verificación corresponde a la supervisión al ponerse a disposición de la Corporación, a partir del acta de inicio.

b) Vehículos ofertados para puntaje - ponderable: se aportan con la oferta los documentos individuales señalados en cada literal del numeral 4.1.

c) Vehículos de carga del servicio ocasional (camión, tractocamiones/ tractomula con cama baja y camión autocargable): constituyen requisito habilitante de disponibilidad (numeral 3.3.3, num. 4, Notas 1 a 6), por lo que con la oferta se aportan su tarjeta de propiedad, SOAT, póliza de daño material todo riesgo vigente a la fecha de presentación de la propuesta, contrato de leasing o aval del propietario según el caso, y los certificados de herramientas y accesorios de la ficha técnica. Son tres vehículos, cuya verificación previa se justifica por tratarse de equipos críticos para la seguridad de la operación de carga pesada.

La verificación de estos documentos con la oferta tiene por objeto identificar los vehículos y verificar que cuentan con los seguros y las herramientas y accesorios que permiten su operación segura desde el inicio de la ejecución, sin que se exija que el vehículo pertenezca al oferente, pues el numeral 3.3.3, numeral 2, Nota 2, admite expresamente los vehículos adquiridos mediante leasing y los vehículos de terceros con aval, autorización o certificación firmada por el propietario.

En cuanto a las especificaciones del camión autocargable, el Estudio Previo y el Anexo de Especificaciones Técnicas señalan que la Corporación requiere ocasionalmente vehículos de mayor capacidad (camiones de mínimo cuatro toneladas, camiones autocargables y tractocamiones/ tractomula con cama baja) para el transporte de maquinaria, equipos de gran dimensión, materiales de construcción, elementos de proyectos



ambientales y grandes volúmenes de material vegetal o fauna silvestre, que exceden la capacidad del parque automotor institucional; se trata de un (1) vehículo de cada tipología, remunerado dentro de la bolsa de servicios ocasionales.

Para atender esas labores de cargue, izaje y traslado, el Anexo de Especificaciones Técnicas definió para el camión autocargable una configuración técnica específica: motor diésel, cuatro (4) ejes, capacidad mínima de carga de seis punto cinco (6,5) toneladas y capacidad mínima del brazo de doce (12) toneladas a un radio de nueve (9) metros, condición esta última que se acreditará con la tabla de capacidades del equipo emitida por el fabricante. Se trata de las condiciones mínimas que la Corporación determinó para la operación segura del equipo, que admite modelo 2011 o superior, lo que amplía el universo de equipos disponibles en el mercado.

Por lo anterior, se aclara la observación y no se acoge la solicitud de diferir la presentación de los documentos de los vehículos de carga, no obstante, las especificaciones técnicas respecto del camión autocargable se verán reflejadas en el Anexo de Especificaciones Técnicas- Ajustado a publicarse en la Plataforma Secop II.

OBSERVACIÓN No. 6 – OFICIAL DE CUMPLIMIENTO

6. El oficial de cumplimiento debe estar vinculado mínimo un año en el cargo, y la vinculación se acredita con contrato de trabajo y planillas de seguridad social y parafiscales.

Observación: La exigencia de contrato de trabajo excluye al oficial de cumplimiento vinculado por prestación de servicios, modalidad usual en el sector, y la antigüedad mínima de un año excluye a empresas que designaron recientemente a su oficial de cumplimiento, aunque cumplan la obligación. En nuestro análisis de la Resolución 2328 de 2025 de la Superintendencia de Transporte no encontramos que exija una forma específica de vinculación ni una antigüedad mínima; la misma norma tampoco exige que el oficial de cumplimiento este vinculado como trabajador directo de la empresa, si la Entidad considera que sí, debe indicar la disposición concreta, sin generar que este requisito limite la participación de oferentes y se convierta en un requisito restrictivo.

Solicitud: Admitir cualquier forma de vinculación del oficial de cumplimiento permitida por la Resolución 2328 de 2025, eliminar la antigüedad mínima de un año o indicar su fundamento normativo, y aclarar a qué proponentes aplica la Nota 2.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, acoge parcialmente la observación, bajo el entendido que la finalidad del requisito es verificar que el proponente cuenta con un oficial de cumplimiento designado por el órgano competente y que dicha designación se encuentra vigente. En consecuencia, se eliminará la Nota 2, de manera que no se exigirá una antigüedad mínima en el cargo ni una forma específica de vinculación, y el requisito se acreditará con certificación, bajo la gravedad del juramento, expedida por el representante legal, donde se señale el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la Resolución No. 2328 de 2025 o las disposiciones que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

OBSERVACIÓN No. 7 – PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL – PESV



7. Se exige a cada integrante pantallazo del cargue en SISI/PESV de la vigencia 2025 que evidencie las fases 1 a 4, incluida la "visita de verificación".

Observación: La obligación de contar con PESV depende de los umbrales de flota o de conductores previstos en la Ley 1503 de 2011, modificada por la Ley 2050 de 2020; no todo integrante de una figura asociativa está obligado. La visita de verificación depende de la autoridad y no del proponente, por lo que exigir su evidencia es una condición que el proponente no controla y se estaría trasladando una obligación que se extralimita a sus funciones como vigilado.

Solicitud: Exigir el PESV al integrante obligado a tenerlo conforme a la Ley 2050 de 2020, y limitar la acreditación a la constancia de reporte en SISI sin exigir evidencia de la visita de verificación.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en atención a la observación formulada, se permite manifestar que la acepta, teniendo en cuenta que el ordinal 7 del numeral 3.3.3 del Pliego de Condiciones establece la obligación de acreditar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV), de conformidad con la Resolución 20223040040595 de 2022 del Ministerio de Transporte, mediante el pantallazo del cargue de la información – fase 2 - en la plataforma «Sistema de Información de Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial» (SISI/PESV).

Al respecto, la Entidad precisa que la finalidad de este requisito es verificar que el proponente haya efectuado el reporte correspondiente ante la autoridad competente, a través de la plataforma dispuesta para tal efecto, y no exigir que el soporte generado por el sistema reproduzca en un único documento el contenido integral del PESV o permita visualizar individualmente todas las fases y componentes reportados. La verificación de fondo del cumplimiento de las disposiciones aplicables al PESV corresponde a las autoridades competentes, en el marco de sus respectivas funciones.

En consecuencia, atendiendo a las características del sistema y a la observación presentada, la Corporación considera procedente precisar el alcance del requisito, de manera que su acreditación se realice mediante el pantallazo o la constancia del cargue de la información – fase 2- en la plataforma SISI/PESV para la vigencia 2026, tal como lo genera el sistema.

Por lo anterior, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR acepta la observación, y el ajuste correspondiente se incorporará en el Pliego de Condiciones Definitivo, con el fin de precisar que el requisito de acreditación del PESV se entenderá cumplido mediante la presentación del pantallazo o constancia del cargue de la información – fase 2 - en la plataforma SISI/PESV, en los términos señalados.

OBSERVACIÓN No. 8 – INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES

8. Liquidez ≥ 1,9; endeudamiento ≤ 60%; cobertura de intereses ≥ 4; rentabilidad del patrimonio ≥ 12%; rentabilidad del activo ≥ 7%.

Observación: El análisis del sector toma una muestra de 65 empresas del Acuerdo Marco de transporte especial de pasajeros, depura los datos eliminando los valores fuera de la media ± 1 desviación estándar y solo después aplica el primer cuartil. Esa depuración suprime la parte baja de la distribución antes de calcular el cuartil, lo que eleva el umbral resultante. Además,

Observaciones – Licitación Pública CAR-LP-009-2026 – Página 3

la muestra no incluye empresas de carga, aunque el objeto es mixto. La "flexibilización" que se invoca es mínima (liquidez de 1,94 a 1,9).

Solicitud: Recalcular los indicadores con una muestra representativa del mercado relevante (incluidas empresas de carga) y sin depurar la cola inferior de la distribución, o en su defecto fijar: liquidez ≥ 1,2; cobertura de intereses ≥ 2; rentabilidad del patrimonio ≥ 5% y rentabilidad del activo ≥ 3%.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

Frente a la siguiente solicitud realizada por el observante, en el cual señala (...) Recalcular los indicadores con una muestra representativa del mercado relevante (incluidas empresas de carga) y sin depurar la cola inferior de la distribución, o en su defecto fijar: liquidez $\geq 1,2$; cobertura de intereses ≥ 2 ; rentabilidad del patrimonio $\geq 5\%$ y rentabilidad del activo $\geq 3\%$ (...), se da a conocer la metodología empleada por la Corporación para la determinación de los indicadores financieros y organizacionales establecidos en el proceso:

En la página 52 y 53 del Análisis del Sector, la Corporación publicó inicialmente la relación de empresas consideradas para el análisis financiero. Posteriormente, como resultado de la consulta efectuada en el RUES, se identificó que las empresas GRUPO EMPRESARIAL ASERTRANSPORTE TOUR SAS, COOPERATIVA DE TRANSPORTES R.S, TRANSPORTES TRANSAMAR S.A.S., TRANSCOLOMBIANA S.A.S. y TRANSPORTES DE VIDA S A S no contaban al momento de la consulta con el Registro Único de Proponentes – RUP renovado, razón por la cual fueron excluidas del análisis y no hacen parte de la muestra definitiva de 65 empresas.

La base de datos definitiva quedó conformada por una muestra de 65 empresas, las cuales, tras la consulta y verificación en la plataforma del Registro Único Empresarial y Social (RUES), contaban con información financiera comprobable, idónea y suficiente para la evaluación del sector.

En consecuencia, para la determinación de cada indicador, la Corporación aplicó sobre esta muestra de 65 empresas **Medidas de Tendencia Central** (Promedio y Mediana) y de dispersión (Desviación Estándar, Valor Mínimo y Valor Máximo). Obtenidos estos resultados estadísticos, se procedió a definir un Límite Inferior y un Límite Superior con el propósito de depurar los datos atípicos o extremos que pudieran distorsionar la realidad del mercado.

A continuación, a partir de la concentración de los datos depurados, se aplicó el **Método del Rango Intercuartílico (RIC)**, una de las alternativas metodológicas válidas y recomendadas por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente en su Guía para la Elaboración de Estudios del Sector y en el **Manual para la Determinación de los Requisitos Habilitantes**. Este método estadístico no paramétrico mide la dispersión de los datos dividiendo la muestra ordenada en cuatro partes iguales (cuartiles):

Cuartil 1 (Q1): Representa el percentil 25 (el 25% de los datos es menor o igual a este valor).

Cuartil 3 (Q3): Representa el percentil 75 (el 75% de los datos es menor o igual a este valor).

Rango Intercuartílico (RIC): Se calcula como la diferencia entre el tercer y el primer cuartil ($RIC = Q3 - Q1$).

Resulta pertinente precisar que el segundo cuartil (**Q2**) no se incluye explícitamente en el cálculo del Rango Intercuartílico ($RIC = Q3 - Q1$) debido a que corresponde conceptual y matemáticamente a la Mediana (percentil 50), valor que ya fue calculado dentro de las medidas de tendencia central. Dado que el objetivo del método del RIC según los lineamientos de Colombia Compra Eficiente es medir la dispersión del 50% central de los datos y delimitar los umbrales de depuración de valores atípicos, únicamente intervienen en la fórmula el primer cuartil (Q1) y el tercer cuartil (Q3).

Ahora bien, con base en la metodología expuesta y en estricto cumplimiento de los lineamientos de Colombia Compra Eficiente, la aplicación del **Método del Rango Intercuartílico (RIC)** sobre la muestra depurada de 65 empresas para la determinación de los límites de los indicadores financieros y organizacionales del proceso arrojó los siguientes resultados:

Respecto al **Índice de Liquidez**, este indicador evalúa la capacidad operativa y financiera de una empresa para respaldar y atender sus obligaciones a corto plazo. Un mayor indicador de liquidez refleja una menor probabilidad de riesgo de incumplimiento financiero frente a los compromisos operativos inmediatos, garantizando la solidez requerida para la ejecución del contrato y la sostenibilidad económica del proponente frente a nuevas obligaciones.

Para la determinación de este indicador, el análisis financiero analizado elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó un valor de **1,94** ubicada en el **primer cuartil (Q1)**, parámetro que representa el 25% de la muestra, cifra que constituyó el parámetro inicial de referencia estableciéndolo como límite inferior; no obstante, en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el

propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por flexibilizar la exigencia ajustando el indicador en **1,9**.

Bajo este parámetro, un total de **51 empresas** de la muestra cumplen de manera satisfactoria con el requisito habilitante, lo que representa una capacidad del **78%** del mercado analizado. Lo anterior garantiza un nivel óptimo de representatividad, suficiencia e idoneidad en la competencia, sin imponer barreras injustificadas a la participación.

En este sentido, la Entidad no considera procedente acoger su observación de exigir un indicador de liquidez mayor o igual a 1,2. Toda vez, que la Entidad considera que las condiciones fijadas actualmente aseguran que el futuro contratista cuente con la solvencia y el músculo financiero suficiente para atender las obligaciones de corto plazo, garantizando así el respaldo necesario para la correcta ejecución del contrato.

Respecto al **Nivel de Endeudamiento**, este indicador mide la proporción de los activos totales de la empresa que se encuentra financiada con acreedores o pasivo. Refleja el grado de apalancamiento financiero de la estructura del proponente y su solvencia a largo plazo, permitiendo a la Entidad verificar el margen de riesgo financiero, la solidez patrimonial y la capacidad del oferente para adquirir y respaldar nuevas obligaciones sin comprometer su estabilidad económica durante la ejecución contractual.

Para la determinación de este indicador, el análisis financiero elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó, mediante el análisis de medidas de posición, un valor de **45,72%** en el **tercer cuartil (Q3)** siendo este parámetro el que define el 75% de la muestra; no obstante, al comparar dicho resultado con el valor máximo de 54.97%, se evidenció que el **tercer cuartil (Q3)** resultaba considerablemente inferior a dicho límite. Por lo anterior, la entidad decidió tomar como parámetro inicial de referencia el valor que garantice una mayor pluralidad de proveedores, esto es, el **valor máximo de 54.97%**, con el fin de no restringir la participación de los oferentes. Adicionalmente, en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por flexibilizar aún más la exigencia, fijando el indicador definitivo en menor o igual a **60%**.

Bajo este parámetro, un total de **59 empresas** de la muestra cumplen de manera satisfactoria con el requisito habilitante, lo que representa una capacidad del **91%** del mercado analizado. Lo anterior garantiza un nivel óptimo de representatividad, suficiencia e idoneidad en la competencia, sin imponer barreras injustificadas a la participación.

Respecto a la **Razón de Cobertura de Intereses**, este indicador refleja la capacidad operativa del proponente para atender el pago de sus gastos financieros. Mide el número de veces que la utilidad operacional de la empresa cubre los costos derivados de sus obligaciones financieras, permitiendo a la Entidad determinar si el oferente genera el flujo operativo suficiente para respaldar la carga de su deuda sin comprometer la liquidez necesaria para la ejecución del contrato.

Para la determinación de este indicador, el análisis financiero elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó un valor de **4.68** ubicándose en el **primer cuartil (Q1)**, parámetro que representa el 25% de la muestra, cifra que constituyó el parámetro inicial de referencia estableciéndolo como límite inferior; no obstante, en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por flexibilizar la exigencia fijando el indicador en **4**.

Bajo este parámetro, un total de **54 empresas** de la muestra cumplen de manera satisfactoria con el requisito habilitante, lo que representa una capacidad del **83%** del mercado analizado. Lo anterior garantiza un nivel óptimo de representatividad, suficiencia e idoneidad en la competencia, sin imponer barreras injustificadas a la participación.

En este sentido, la Entidad no considera procedente acoger su observación de exigir un indicador de Razón de Cobertura de Intereses de mayor o igual a 2, toda vez que las condiciones fijadas actualmente aseguran que el futuro contratista cuente con el margen operativo y la capacidad de pago suficientes para atender sus costos

de financiamiento y cargas financieras, garantizando así el flujo de caja y la estabilidad operativa necesarios para la correcta ejecución del contrato.

En cuanto a la **Rentabilidad del Patrimonio**, este indicador de capacidad organizacional evalúa el rendimiento generado por la empresa sobre el capital aportado por sus accionistas o socios. Mide la eficiencia con la que la empresa utiliza su patrimonio neto para generar utilidades, permitiendo a la Entidad valorar la solidez operativa, la madurez financiera y la capacidad de la empresa para sostener un crecimiento económico estable frente al desarrollo del proyecto.

Para la determinación de este indicador, el análisis financiero del sector elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas arrojó, mediante el análisis de medidas de posición, un valor de **15,49%** en el **primer cuartil (Q1)**; no obstante, con el fin de no restringir la participación de los oferentes y en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por flexibilizar aún más la exigencia, fijando el indicador definitivo en **12%**.

Bajo este parámetro, un total de **52 empresas** de la muestra cumplen de manera satisfactoria con el requisito habilitante, lo que representa una capacidad del **80%** del mercado analizado. Lo anterior garantiza un nivel óptimo de representatividad, suficiencia e idoneidad en la competencia, sin imponer barreras injustificadas a la participación.

En este sentido, la Entidad no considera procedente acoger su observación de solicitar un indicador de Rentabilidad del Patrimonio de 5%, teniendo en cuenta que la exigencia busca que el futuro contratista cuente con una gestión administrativa y operativa eficiente, que le permita rentabilizar sus recursos patrimoniales y, de esta manera, respaldar financieramente la correcta ejecución del contrato.

Respecto al **Rentabilidad del Activo**, este indicador de capacidad organizacional evalúa la efectividad operativa de la empresa para generar utilidades a partir de su estructura de activos. Mide la eficiencia económica con la que el oferente gestiona sus recursos e inversiones globales, reflejando que, a mayor valor del indicador, mayor es la capacidad directiva y operacional de la empresa para transformar sus inversiones en beneficios monetarios netos.

Para la determinación de este indicador, el análisis financiero del sector elaborado sobre la muestra depurada de 65 empresas, mediante el análisis de medidas de posición arrojó en el **primer cuartil (Q1)** un valor de **7,24%**, parámetro que representa el 25% de la muestra, cifra que constituyó el parámetro inicial de referencia estableciéndolo como límite inferior. No obstante, en aplicación de los principios de transparencia, libre concurrencia y selección objetiva, y con el propósito de maximizar la pluralidad de oferentes, la Corporación optó por flexibilizar la exigencia fijando el indicador en mayor igual a **7%**.

Bajo este parámetro, un total de **49 empresas** de la muestra cumplen de manera satisfactoria con el requisito habilitante, lo que representa una capacidad del **75%** del mercado analizado. Lo anterior garantiza un nivel óptimo de representatividad, suficiencia e idoneidad en la competencia, sin imponer barreras injustificadas a la participación.

En este sentido, la Entidad no considera procedente acoger su observación de solicitar un indicador para Rentabilidad de Activo de 3%, teniendo en cuenta la entidad busca su exigencia busca que el futuro contratista cuente con una gestión administrativa y operativa eficiente, que le permita rentabilizar sus activos y, de esta manera, respaldar financieramente la correcta ejecución del contrato.

Por otra parte, y en cumplimiento del artículo 2.2.1.1.6.2° del Decreto 1082 de 2015 “Determinación de los Requisitos Habilitantes”. “La entidad debe establecer los requisitos habilitantes en los pliegos de condiciones teniendo en cuenta”: **b) “El valor del contrato objeto del proceso de contratación”** subrayado y negrilla fuera de texto, como se puede observar el valor del contrato incide para determinar los requisitos habilitantes como es el caso de los indicadores financieros; a mayor valor del proceso la Entidad debe hacer más exigencia en los indicadores financieros ya que estos dan garantía de la solidez de los proponentes y más aún cuando la Corporación realizó un análisis del estudio del sector, es de indicar que el presente proceso tiene un



presupuesto oficial de \$ 37.018.364.452 y la Corporación debe velar que el futuro contratista cuente con la suficiente capacidad financiera y organizacional, con el ánimo de evitar incumplimientos en el contrato.

Conforme a los principios de selección objetiva, igualdad y libre concurrencia, la Entidad aplicó el procedimiento para determinar los indicadores financieros conforme a los lineamientos de Colombia Compra Eficiente expuestos en el **MANUAL PARA DETERMINAR Y VERIFICAR LOS REQUISITOS HABILITANTES EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN (CCE-EICP-MA-04)** y la **GUÍA PARA LA ELABORACIÓN DE ESTUDIOS DEL SECTOR**, identificando indicadores reales del mercado mediante la depuración de datos atípicos.

Asimismo, es preciso recordar que la normativa contempla figuras de asociación, en el cual los proponentes ya sea mediante Consorcio o Uniones temporales pueden aunar esfuerzos para dar cumplimiento con los indicadores financieros establecidos en el pliego de condiciones.

Por lo anterior, la Entidad estableció los Indicadores en primer lugar teniendo en cuenta el análisis del sector acorde al Manual de Colombia Compra Eficiente y, en segundo lugar, teniendo en cuenta el **valor del presupuesto oficial**, acorde a los Artículos 2.2.1.1.1.6.1° y 2.2.1.1.1.6.2° del Decreto 1082 de 2015; en todo caso **la Corporación se ciñe a un marco legal para determinar los indicadores financieros.**

Acorde a lo anteriormente expuesto, la entidad **NO ACEPTA SU OBSERVACIÓN**, toda vez, que la exigencia de los indicadores en cuestión es adecuada y proporcional al objeto a contratar y a la realidad del sector. Por lo anterior no es procedente su observación y se mantiene lo establecido en el numeral 3.2 del pliego de condiciones.

OBSERVACIÓN No. 9 – CERTIFICACIÓN DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

9. Se exige certificación de la "Superintendencia de Puertos y Transportes" con fundamento en el Decreto 3366 de 2003.

Solicitud: que la entidad precise el documento aceptado (certificación de paz y salvo por tasa de vigilancia, contribución especial y multas).

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca, en relación con la observación formulada, confirma que la interpretación del observante es correcta. El documento a aportar es la certificación expedida por la Superintendencia de Transporte, con fecha de expedición no mayor a treinta (30) días anteriores a la fecha de cierre del proceso, en la cual se acredite que el proponente se encuentra a paz y salvo por concepto de multas, tasa de vigilancia y contribución especial de vigilancia, conforme al numeral 3.3.3, numeral 6, del Pliego de Condiciones. Tratándose de consorcios o uniones temporales, todos los integrantes deberán aportar dicha certificación (Nota 1).

Por lo anterior, se aclara la observación.

II. OBSERVACIONES GENERALES A LOS FACTORES QUE OTORGAN PUNTAJE

OBSERVACIÓN No. 10 –



1. Literal A – Tractomula cama baja a gas (10 puntos)

Lo que establece el proyecto: 10 puntos al vehículo propio o en leasing y 5 puntos al no propio. Tractomula cama baja modelo 2024 o superior, motor a gas vehicular, 25 toneladas y 3 ejes. La Nota 1 exige que el vehículo sea de propiedad del proponente, y la Nota 3 que sea el mismo aportado para el requisito habilitante de carga.

Observación: El literal es contradictorio: la tabla asigna 5 puntos al vehículo no propio, pero la Nota 1 exige propiedad, por lo que esos 5 puntos nunca podrían otorgarse. También hay contradicción con el Anexo No. 10, que para el mismo vehículo admite "3 ejes o más", mientras el puntaje exige exactamente 3 ejes.

El factor es desproporcionado, además de que irrespeta los principios de la contratación pública al premia con 10 puntos (casi lo mismo que el precio) un solo vehículo de servicio ocasional entre 180, y exige un modelo 2024 a gas cuya disponibilidad en el mercado nacional no está demostrada en el análisis del sector por lo cual carece de motivación y genera una posible nulidad del proceso.

Solicitud: (i) Eliminar la contradicción entre la tabla y la Nota 1, admitiendo vehículos no propios con aval del propietario; (ii) admitir 3 o más ejes y modelo 2020 o superior; (iii) sustentar en el análisis del sector la existencia de oferta de este tipo de vehículo, o suprimir el factor y redistribuir su puntaje al factor económico.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en atención a la observación presentada respecto del literal A del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones, se permite precisar lo siguiente:

La motorización a gas y el modelo 2024 o superior constituyen condiciones de un ofrecimiento voluntario que otorga puntaje, y no requisitos habilitantes. Para la ejecución contractual, el Anexo de Especificaciones Técnicas admite tractocamiones/ tractomula con cama baja modelo 2016 o superior y diferentes tipos de motorización, incluido diésel, así como camiones autocargables diésel modelo 2011 o superior. Por tanto, los vehículos que cumplan estas especificaciones podrán utilizarse en la ejecución del contrato, aunque no reúnan las condiciones para obtener el puntaje del factor.

El factor de ponderación busca incentivar tecnologías de transporte con potencial de reducir emisiones contaminantes, en concordancia con la política institucional de sostenibilidad ambiental descrita en el Estudio Previo. Adicionalmente, la Corporación requiere ocasionalmente vehículos de carga de mayor capacidad para transportar maquinaria, equipos y materiales destinados a sus actividades misionales, servicios que se remuneran con cargo a la bolsa de servicios ocasionales.

Frente a las inconsistencias advertidas, **la Entidad acoge parcialmente la observación** y ajustará el literal A en los siguientes términos:

1. Modificará la Nota 1 para permitir el ofrecimiento de vehículos no propios, siempre que se acredite su disponibilidad mediante autorización o aval del propietario para su utilización durante la ejecución contractual.
2. Precisar que la tractomula con cama baja podrá tener tres (3) ejes o más, en concordancia con el Anexo de Especificaciones Técnicas.
3. Modificará el factor para que el puntaje pueda obtenerse mediante el ofrecimiento de un camión de cuatro (4) a ocho (8) toneladas o de una tractomula con cama baja, modelo 2024 o superior y motor a gas.

No se acoge la solicitud de reducir el año-modelo a 2020 o superior, eliminar el factor ni trasladar su puntaje al componente económico, toda vez que la Entidad mantiene el propósito de incentivar tecnologías de menores emisiones. Modificaciones que se verán reflejadas en el Pliego de Condiciones Definitivo.

OBSERVACIÓN No. 11 –



2. Literal B – Vehículos híbridos gasolina-eléctrico (39 puntos)

Mínimo un híbrido doble cabina (ítem 1) y un híbrido campero o wagon 4x4 (ítem 2). Hasta 13 vehículos; 3,00 puntos por vehículo propio 2025 o superior y 1,50 por vinculado, con escala descendente según el año. Si se ofrecen más de 13, se toman "los trece (13) de año-modelo más reciente". Remite al "numeral 4.2 del Anexo de Especificaciones Técnicas".

Observación: Es el factor de mayor peso del proceso (39 puntos, más de tres veces el factor económico) y distingue entre vehículo propio y vinculado, con lo cual premia la titularidad de los activos y no la calidad del servicio (ver literal A de este capítulo).

La regla de selección induce a error: la Entidad toma los 13 vehículos de año-modelo más reciente, no los que otorgan más puntaje, de modo que un vehículo 2025 vinculado (1,50) desplaza a uno 2023 propio (2,50). Tampoco se define qué ocurre entre vehículos del mismo rango.

La justificación ambiental no es coherente: se premian únicamente híbridos gasolina-eléctrico y se excluyen tecnologías de iguales o menores emisiones, como los vehículos 100% eléctricos o a gas. Además, la oferta de camionetas doble cabina 4x4 híbridas con placa de servicio público y tarjeta de operación no está soportada en el análisis del sector.

Observaciones – Licitación Pública CAR-LP-009-2026 – Página 5

Finalmente, la remisión al "numeral 4.2 del Anexo" es errónea: el Anexo No. 10 regula las condiciones técnicas en su numeral 3.2.

Solicitud: (i) Reducir sustancialmente el peso del factor y trasladar la diferencia al factor económico; (ii) eliminar la distinción entre vehículo propio y vinculado; (iii) admitir vehículos 100% eléctricos y a gas; (iv) establecer que se toman los 13 vehículos que otorguen mayor puntaje; y (v) corregir la remisión al numeral 3.2 del Anexo No. 10.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en atención a la observación formulada respecto del literal B del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones, correspondiente al factor de ponderación de vehículos híbridos, se permite precisar lo siguiente:

El factor busca incentivar la incorporación progresiva de tecnologías de transporte con potencial de reducir las emisiones contaminantes, en concordancia con la política institucional de sostenibilidad ambiental descrita en el Estudio Previo. Su ponderación responde a este propósito y a las necesidades operativas de la Corporación; no constituye un requisito habilitante ni exige que la totalidad de la flota destinada al contrato sea híbrida.

El factor contempla un máximo de trece (13) vehículos, equivalentes aproximadamente al 7,4 % de los ciento setenta y seis (176) vehículos previstos para el componente recurrente. En consecuencia, el ofrecimiento es voluntario y permite reconocer atributos adicionales de la oferta, sin impedir la participación de quienes no dispongan de vehículos híbridos.

En relación con las observaciones específicas, la Entidad precisa:

1. **Ponderación del factor:** No se acoge la solicitud de reducir el puntaje y trasladar la diferencia al componente económico, toda vez que la distribución responde a las necesidades ambientales y operativas identificadas en la planeación del proceso.
2. **Vehículos propios y vinculados:** Se mantiene la diferenciación de puntaje prevista para vehículos propios y vinculados, conforme a las condiciones del factor. Esta regla corresponde exclusivamente a la asignación de puntaje y no implica una exigencia general de propiedad de los vehículos requeridos para la ejecución contractual.
3. **Tecnologías admitidas:** En atención a la observación, la Entidad acepta incluir los vehículos híbridos diésel-eléctricos en las mismas condiciones de evaluación previstas para los híbridos gasolina-eléctricos. Esta modificación se incorporará en el pliego definitivo. No se acoge la solicitud de extender

automáticamente el puntaje a vehículos cien por ciento eléctricos o a gas, dado que el factor busca incentivar específicamente la tecnología híbrida contemplada en sus condiciones técnicas.

4. **Selección de los trece (13) vehículos:** Respecto de la regla de selección de los vehículos objeto de evaluación, la Entidad precisa que la Nota 1 del literal B establece que, cuando el proponente oferte más de trece (13) vehículos que cumplan las condiciones del factor, se tomarán únicamente los trece (13) de año-modelo más reciente para efectos de la asignación del puntaje.
5. **Remisión al Anexo de Especificaciones Técnicas:** Se corregirá la referencia normativa interna para que remita al numeral 3.2 del Anexo No. 10, conforme a la estructura del documento.

Respecto de la disponibilidad de vehículos híbridos que cumplan las condiciones técnicas y de operación exigidas, la Entidad estructuró el proceso con fundamento en los Estudios Previos y el análisis del sector. El factor no constituye una condición habilitante ni obliga a todos los proponentes a disponer de esta tecnología; su finalidad es reconocer las ofertas que incorporen el atributo ambiental previsto.

En consecuencia, la observación se acoge parcialmente, en lo relativo a la inclusión de vehículos híbridos diésel-eléctricos, se aclara lo relativo al número de ejes.

Respecto a la regla de selección de los trece (13) vehículos, no se modificará, toda vez que establece un criterio objetivo de selección basado en la antigüedad de los vehículos, privilegiando aquellos de modelos más recientes, en coherencia con el propósito de incentivar la incorporación de tecnologías vehiculares más modernas. La asignación del puntaje se efectuará aplicando a los vehículos seleccionados la escala correspondiente al año-modelo y a su condición de propios o vinculados, según lo previsto en el pliego de condiciones.

No se acogen las solicitudes de reducir la ponderación, eliminar la diferenciación entre vehículos propios y vinculados ni extender automáticamente el puntaje a vehículos cien por ciento eléctricos o a gas. Los ajustes aceptados se incorporarán en el Pliego de Condiciones Definitivo.

OBSERVACIÓN No. 12 –

3. Literal C – Vehículos blindados nivel II (20 puntos)

Mínimo un blindado doble cabina y uno campero o wagon, modelo 2025 o superior, blindaje nivel II inscrito en el RUNT, a disposición durante todo el plazo sin costo adicional; 4 o más vehículos = 20 puntos. Se exige contrato y factura de blindaje, habilitación de la blindadora e inspección física de cada vehículo, cuya fecha será comunicada por la Entidad.

Observación: Los estudios previos no contienen un análisis de riesgo de seguridad que justifique que el servicio de transporte de servidores de una autoridad ambiental requiera vehículos blindados. Sin esa justificación, el factor no se relaciona con la calidad del servicio contratado.

La inspección física no figura en el cronograma, y su inasistencia implica la pérdida del puntaje. Una etapa decisiva cuya fecha, lugar y reglas fija la Entidad a su arbitrio es una regla que depende de la voluntad exclusiva de la entidad.

No se aclara si los blindados hacen parte de los 180 vehículos contratados o son adicionales. Si son adicionales, el proponente debe asumir, sin remuneración, el costo de vehículos blindados durante todo el contrato. Por último, el modelo 2025 o superior restringe todavía más una oferta ya limitada.

Solicitud: (i) Sustentar en los estudios previos la necesidad de vehículos blindados o suprimir el factor; (ii) si se mantiene, incluir la inspección en el cronograma con fecha, lugar, duración y reglas; (iii) aclarar que los blindados hacen parte de los 180 vehículos y se remuneran con la tarifa del ítem correspondiente; y (iv) admitir modelo 2023 o superior.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en atención a la observación presentada respecto del literal C del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones, correspondiente al factor de ponderación de vehículos blindados nivel II, se permite precisar lo siguiente:

La necesidad se encuentra sustentada en el Estudio Previo, teniendo en cuenta las funciones de control, vigilancia y seguimiento ambiental que ejerce la Corporación, de conformidad con los numerales 2 y 17 del artículo 31 de la Ley 99 de 1993 y las medidas preventivas previstas en el artículo 36 de la Ley 1333 de 2009.

Estas actividades incluyen operativos de aprehensión preventiva, decomiso e incautación de productos forestales, carbón vegetal y fauna silvestre, que se desarrollan en gran medida en zonas rurales y de difícil acceso, donde el personal comisionado puede estar expuesto a situaciones de alteración del orden público o confrontación con presuntos infractores ambientales que comprometan su seguridad e integridad.

En este contexto, el blindaje nivel II constituye una alternativa de protección para el traslado del personal durante los operativos de mayor exposición. El factor se limita a un número reducido de vehículos de las tipologías requeridas para el trabajo de campo y no constituye un requisito habilitante. Por tanto, no ofrecer vehículos blindados no impide la participación en el proceso.

La inspección física busca verificar características que no pueden comprobarse suficientemente mediante documentos, en particular la identidad del vehículo, el blindaje de las ventanas, el modelo y el estado general.

La diligencia se realizará conforme a las reglas establecidas en el literal C, previa citación al proponente mediante el canal de mensajes a través de la plataforma Secop II, con indicación de fecha, hora y lugar, y su resultado se documentará mediante acta y registro fotográfico. En consecuencia, la verificación no queda sujeta a la voluntad arbitraria de la Entidad, sino a condiciones previamente definidas y aplicables de manera uniforme a los participantes.

Los vehículos deben estar disponibles para su inspección durante la evaluación, dado que el puntaje se asigna sobre aquellos efectivamente ofrecidos y que deberán corresponder a los dispuestos para la ejecución contractual.

La Corporación aclara que los vehículos blindados ofrecidos deben corresponder a las tipologías del ítem 1 (camioneta doble cabina platón 4x4) y del ítem 2 (campero o camioneta wagon 4x4) del Anexo de Especificaciones Técnicas, y serán los mismos que se pondrán a disposición del contrato en caso de adjudicación.

En consecuencia, estos vehículos hacen parte de la flota del componente recurrente y se remuneran con la tarifa unitaria del ítem correspondiente, sin que el blindaje genere un costo adicional para la Entidad.

Se mantiene la exigencia de modelo 2025 o superior, considerando que se trata de vehículos sometidos a una transformación para incorporar el blindaje y que deben conservar condiciones adecuadas de funcionamiento durante el plazo contractual. Esta condición, junto con el nivel II y las normas técnicas de referencia NTC 6498:2020 y NTC 6534:2021, corresponde al ofrecimiento voluntario objeto de evaluación y podrá verificarse mediante la documentación exigida en el Pliego de Condiciones.

La Entidad aclara que no se exige que los vehículos sean propiedad del proponente, pues pueden pertenecer a terceros, siempre que se acredite su disponibilidad y se cumplan las condiciones de vinculación establecida en el Pliego de Condiciones, tarjeta de operación y demás documentos exigidos. Por tanto, el factor puede acreditarse mediante vehículos blindados disponibles en el mercado, sin que necesariamente deban adquirirse o someterse a un nuevo proceso de blindaje para participar.

Por lo anterior, no se acoge la solicitud de suprimir el factor, modificar el procedimiento de inspección ni admitir vehículos modelo 2023 o superior. La Entidad mantiene el factor de ponderación por su relación con las necesidades operativas y de seguridad identificadas.

OBSERVACIÓN No. 13 –

4. Literal D – Internet satelital WiFi (2,5 puntos)

Velocidad de descarga ≥ 40 Mbps, carga ≥ 8 Mbps, "latencia de 20 milisegundos", en un porcentaje $\geq 5\%$ de los "vehículos fijos de la entidad", instalado y en funcionamiento en "vehículos propios", acreditado con certificación del proveedor expedida antes del cierre.

Observación: Una latencia de 20 milisegundos no es alcanzable de manera consistente por los servicios satelitales disponibles comercialmente, por lo que la condición es de imposible cumplimiento en la práctica. No se define la base del 5% ($\angle 176$ o 180 vehículos?) ni si la condición de "propios" excluye a los vinculados, pese a que la Nota 4 admite vehículos afiliados. Además, se exige invertir en equipos y servicio antes de la adjudicación.

Solicitud: Fijar la latencia como valor máximo razonable (por ejemplo, 100 ms), definir la base de cálculo del 5% sobre los 176 vehículos de servicio permanente, admitir vehículos vinculados, y permitir acreditar el criterio con carta de compromiso de instalación antes del acta de inicio, además de justificar técnica y jurídicamente la necesidad, toda vez que en

Observaciones – Licitación Pública CAR-LP-009-2026 – Página 6

ninguno de los documentos del proceso se entiende por qué el operador de transporte debe atender las necesidades de conectividad de la entidad.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en atención a la observación presentada respecto del literal D del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones, correspondiente al factor de ponderación de internet satelital Wi-Fi, se permite precisar lo siguiente:

El factor tiene como finalidad mejorar las condiciones de comunicación durante las actividades de transporte desarrolladas en zonas rurales, apartadas o de difícil acceso, en las que la cobertura de las redes móviles terrestres puede ser limitada o insuficiente. Esta herramienta facilita la coordinación operativa del personal comisionado durante el desarrollo de las actividades misionales de la Corporación, en ejercicio de sus funciones como autoridad ambiental. En consecuencia, se mantiene el carácter satelital de la solución, sin restringir su acreditación a marcas, modelos o proveedores específicos, toda vez que el pliego permite utilizar cualquier tecnología o proveedor de internet satelital disponible en el mercado que cumpla las condiciones técnicas mínimas exigidas.

En relación con la latencia, la Entidad acoge parcialmente la observación y modificará el pliego de condiciones definitivo para establecer una latencia máxima de cien (100) milisegundos, con el propósito de fijar un parámetro técnicamente razonable y verificable, acorde con las condiciones de prestación de los servicios de internet satelital. Se mantendrán las demás condiciones técnicas mínimas previstas para el factor.

Respecto de la base de cálculo, el porcentaje mínimo del cinco por ciento (5 %) se calculará sobre los ciento setenta y seis (176) vehículos fijos requeridos por la Entidad para el componente recurrente. En consecuencia, para obtener dos punto cinco (2,5) puntos, el servicio de internet satelital deberá estar disponible en, por lo menos, nueve (9) vehículos, teniendo en cuenta que el cinco por ciento (5 %) de ciento setenta y seis (176) equivale a ocho coma ocho (8,8) vehículos. Cuando el servicio se encuentre disponible en un número inferior de vehículos, se asignará un (1,0) punto, de conformidad con el criterio de ponderación establecido.

En cuanto a los vehículos propios y vinculados al oferente, se aclara que el factor podrá acreditarse mediante vehículos propios o vinculados, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el Pliego de

Condiciones y se garantice la disponibilidad del servicio en los vehículos comprometidos durante todo el plazo de ejecución contractual.

En relación con la forma de acreditación, debe ir acompañada de la certificación del prestador del servicio y de la ficha técnica del equipo, con el fin de verificar desde la etapa de evaluación que la solución ofrecida cumple las condiciones técnicas mínimas exigidas. Por tanto, no se exigirá que el servicio se encuentre instalado antes de la adjudicación. Sin embargo, una vez celebrado el contrato, su disponibilidad constituirá una obligación contractual durante todo el plazo de ejecución, de manera que el servicio de internet satelital se mantenga operativo en los vehículos comprometidos, en los términos ofertados.

Finalmente, se recuerda que el internet satelital constituye un **factor de ponderación voluntario y no un requisito habilitante**. En consecuencia, su ofrecimiento no es obligatorio para participar en el proceso de selección; no obstante, quienes aspiren a obtener el puntaje correspondiente deberán acreditar el cumplimiento de las condiciones establecidas para su asignación.

Por lo anterior, la observación se **acoge parcialmente** en lo relacionado con la modificación de la latencia máxima a cien (100) milisegundos, la precisión de la base de cálculo del porcentaje mínimo del cinco por ciento (5 %), la admisión de vehículos vinculados al oferente. En consecuencia, se efectuarán los ajustes pertinentes en el pliego de condiciones definitivo. Se mantiene la finalidad del factor y la exigencia de acreditar el cumplimiento de las condiciones técnicas mínimas.

OBSERVACIÓN No. 14 –

5. Literal E – Plantación de árboles (5 puntos)

Suministro y plantación de hasta 6.000 árboles nativos de 80 cm, en bolsa, "de acuerdo con el anexo de especificaciones técnicas", sin costo para la Corporación, con registro ICA del vivero.

Observación: El factor no se relaciona con la calidad del servicio de transporte que se contrata, sino con una prestación ajena al objeto. Adicionalmente, el Anexo No. 10 no contiene ninguna relación de especies nativas, ni el pliego indica zonas de plantación, plazos ni responsable del mantenimiento posterior, lo que impide cuantificar el ofrecimiento y compararlo en igualdad de condiciones.

Solicitud: Suprimir el factor o, si se mantiene, publicar la lista de especies, las zonas y plazos de plantación y las condiciones de mantenimiento, y reducir el número de individuos exigidos.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en relación con la observación formulada al literal E del numeral 4.1 del Pliego de Condiciones, correspondiente al factor de evaluación denominado "Plantación de árboles", se permite manifestar lo siguiente:

La Entidad no acoge la solicitud de suprimir el factor, toda vez que su inclusión responde a los principios de sostenibilidad y responsabilidad ambiental que orientan la gestión institucional, así como al propósito de contribuir al cumplimiento de las metas ambientales previstas en el Plan de Acción Cuatrienal de la Corporación. En ese sentido, aunque la plantación de árboles no constituye el componente principal del servicio de transporte contratado, se contempla como una acción ambiental complementaria que busca incentivar prácticas sostenibles y contribuir a la recuperación ambiental, la restauración ecológica, el fortalecimiento de la cobertura vegetal y la captura de CO₂ durante la ejecución contractual.

Se precisa que este criterio corresponde a un **factor de ponderación voluntario y no a un requisito habilitante**, por lo que su ofrecimiento no es obligatorio para participar en el proceso de selección. La asignación del puntaje se realiza conforme a la escala prevista en el pliego de condiciones: uno punto cinco (1,5) puntos por el ofrecimiento de entre mil (1.000) y dos mil (2.000) árboles; tres (3) puntos por el ofrecimiento entre dos mil uno (2.001) y cuatro mil (4.000) árboles; y cinco (5) puntos por el ofrecimiento entre cuatro mil uno (4.001) y seis mil (6.000) árboles. Por tanto, el proponente podrá decidir voluntariamente si asume este compromiso, de acuerdo con su capacidad para cumplirlo, sin que se exija a todos los participantes el ofrecimiento de la cantidad máxima prevista.

En cuanto a la solicitud de publicar un listado de especies nativas admisibles, la CAR aclara que no cuenta con una lista única y predeterminada aplicable a toda su jurisdicción, debido a la diversidad de condiciones geográficas, climáticas y ecológicas de los territorios en los que ejerce sus funciones. En consecuencia, la selección de las especies deberá atender las características específicas del lugar de plantación, considerando, entre otros aspectos, la ubicación, el clima, las condiciones del suelo y la pertinencia ecológica de las especies para el área correspondiente. La selección estará sujeta a la validación, seguimiento y aprobación del supervisor del contrato, con el fin de procurar que la intervención sea ambientalmente adecuada.

Respecto de las características del material vegetal, se mantienen las condiciones establecidas en el factor de evaluación, entre ellas, el uso de especies nativas, una altura mínima de ochenta (80) centímetros, la presentación en bolsa y la acreditación del registro o certificación correspondiente del vivero proveedor ante el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), conforme a los documentos del proceso y la normativa aplicable.

En relación con las zonas y los plazos de plantación, se precisa que la ejecución de este compromiso deberá coordinarse con la supervisión del contrato, atendiendo las condiciones del lugar en el que se determine realizar la actividad y las necesidades ambientales correspondientes. La supervisión verificará la cantidad de árboles ofrecida, las características técnicas exigidas, la procedencia del material vegetal y la pertinencia de las especies seleccionadas. El ofrecimiento que haya sido objeto de puntuación será obligatorio para el contratista, de conformidad con la Nota 1 del factor de evaluación.

En cuanto al mantenimiento posterior, las actividades deberán desarrollarse conforme a las obligaciones expresamente previstas en los documentos del proceso y a las instrucciones impartidas por la supervisión dentro del marco contractual. La verificación de la plantación deberá permitir comprobar el cumplimiento del compromiso ofrecido y las condiciones técnicas y ambientales aplicables, sin que ello implique incorporar obligaciones distintas de las establecidas contractualmente.

Finalmente, frente a la solicitud de reducir el número máximo de individuos, la Entidad mantiene la escala de ponderación prevista, teniendo en cuenta que esta permite diferenciar los compromisos ambientales voluntariamente asumidos por los proponentes y asignar el puntaje de manera proporcional a la cantidad ofrecida.

Por lo anterior, **no se acoge la solicitud de suprimir el factor ni de reducir las cantidades previstas en la escala de ponderación**. No obstante, se aclara que la selección de las especies estará determinada por las condiciones particulares del sitio de plantación y deberá contar con la validación, el seguimiento y la aprobación de la supervisión contractual. La aplicación del factor se sujetará a las condiciones establecidas en los documentos del proceso, garantizando que el compromiso ambiental ofrecido sea verificable durante la ejecución del contrato. Modificación que se verá reflejada en el Pliego de Condiciones.

OBSERVACIÓN No. 15 –

6. Factor económico (11 puntos) y topes de precio (capítulo IV y causales de rechazo)

El factor económico vale 11 puntos. La oferta se rechaza si excede el presupuesto total, el valor de cada vigencia (2026: \$5.014.543.732) o los "valores unitarios promedio" del estudio de mercado.

Observación: Por las razones del literal A de este capítulo, el peso del precio es insuficiente. Además, fijar como tope el promedio y no el valor máximo del estudio de mercado obliga a ofertar por debajo de precios que la propia Entidad encontró en el mercado, justo cuando se exigen prestaciones adicionales sin costo.

El estudio de mercado con los valores unitarios por ítem, al que remiten las causales de rechazo, debe publicarse con el proyecto para que los interesados puedan observarlo.

Solicitud: Aumentar el peso del factor económico, establecer como tope el valor máximo del estudio de mercado por ítem, y publicar el estudio de mercado con los valores unitarios por ítem y vigencia.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en atención a la observación formulada, se permite precisar que la definición de los factores de ponderación y la asignación de puntajes corresponden a la Entidad Estatal, en ejercicio de su deber de planeación y dentro del marco de la autonomía que le asiste para estructurar el proceso de selección, con sujeción a los principios y disposiciones que rigen la contratación pública. En este sentido, el numeral 2 del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 88 de la Ley 1474 de 2011, establece que la oferta más favorable será aquella que resulte de la ponderación precisa y detallada de los factores técnicos y económicos de escogencia, de conformidad con las condiciones establecidas en los documentos del proceso. A su vez, el artículo 2.2.1.1.2.2 del Decreto 1082 de 2015 contempla la posibilidad de determinar el ofrecimiento más favorable mediante la ponderación de los elementos de calidad y precio. Ninguna de estas disposiciones establece porcentajes mínimos o máximos de asignación de puntaje para el factor económico o para los factores de calidad, por lo que corresponde a la Entidad definir su distribución atendiendo a las particularidades del objeto contractual, las condiciones del servicio requerido y las necesidades que pretende satisfacer, garantizando que los criterios adoptados sean objetivos, proporcionales, verificables y debidamente justificados.

En concordancia con lo anterior, la estructuración de los factores de ponderación previstos en el pliego de condiciones responde a las necesidades institucionales debidamente identificadas en el Estudio Previo. En efecto, la CAR, en su condición de máxima autoridad ambiental dentro de su jurisdicción, de conformidad con el artículo 31 de la Ley 99 de 1993, ejerce sus funciones en un territorio que comprende el área rural de Bogotá, D. C., y 104 municipios. Así mismo, entre el 1 de enero y el 30 de junio de 2026, la Corporación atendió 28.273 comisiones mediante una flota vehicular propia conformada por 39 vehículos, circunstancia que evidencia la intensidad y amplitud de los desplazamientos requeridos para el cumplimiento de sus funciones. En desarrollo de sus actividades misionales, la Entidad debe adelantar operativos de control y vigilancia ambiental, así como actuaciones de aprehensión preventiva y decomiso de productos forestales y fauna silvestre, incluso en zonas rurales y de difícil acceso. Estas condiciones exponen al personal comisionado a riesgos asociados con las características geográficas del territorio y con eventuales situaciones de alteración del orden público o de confrontación con presuntos infractores ambientales, aspectos que deben ser considerados al establecer las condiciones de prestación del servicio de transporte.

Bajo este contexto, los factores de calidad incorporados en el proceso de selección no obedecen a criterios arbitrarios ni a una ponderación carente de justificación, sino que se encuentran directamente relacionados con las necesidades operativas, ambientales y de seguridad de la Corporación. En particular, dichos factores persiguen tres finalidades objetivas y verificables: (i) promover la reducción de las emisiones generadas en la operación contractual, mediante el reconocimiento de alternativas como tractomula y camión a gas, vehículos híbridos y plantación de árboles; (ii) fortalecer las condiciones de seguridad e integridad del personal que participa en operativos que presentan mayores niveles de riesgo, mediante la disponibilidad de vehículos blindados; y (iii) favorecer la comunicación permanente en zonas rurales o de difícil acceso, a través de la disponibilidad de internet satelital. En consecuencia, estos elementos responden a condiciones concretas del servicio y aportan valor a su ejecución, en consonancia con las responsabilidades ambientales y operativas de la Entidad.

Adicionalmente, la metodología para la asignación de puntajes se encuentra expresamente desarrollada en cada uno de los literales del numeral 4.1 del pliego de condiciones, mediante reglas de evaluación escalonadas, objetivas y susceptibles de verificación documental, lo que permite a los interesados conocer previamente los criterios de calificación y las condiciones para acceder a los puntajes previstos. Por tanto, la distribución de la ponderación entre los factores económicos y de calidad obedece a una decisión de estructuración contractual sustentada en las particularidades de la necesidad identificada y en las condiciones requeridas para garantizar una prestación adecuada del servicio.

En consecuencia, no se considera procedente modificar la ponderación del proceso con el propósito de incrementar el peso del factor económico, toda vez que la distribución establecida responde a las necesidades institucionales identificadas y busca valorar, además del componente económico, atributos que inciden directamente en la seguridad del personal, la continuidad de las comunicaciones en zonas rurales y la reducción del impacto ambiental de la operación contratada. Lo anterior, sin perjuicio de que la evaluación económica

deba desarrollarse conforme a las reglas previstas en el pliego de condiciones y bajo criterios de selección objetiva.

Adicional a ello, la Entidad garantizó el principio de publicidad en la plataforma SECOP II con el anexo "Anexo 10 - Análisis de Precios Servicio Transporte - Análisis de precios valor unitario máximo a ofertar", documento en el cual todos los interesados pueden consultar los valores unitarios techos para cada uno de los ítems de la contratación.

Frente a la solicitud de fijar los valores techo con base en el valor máximo de las cotizaciones comerciales recibidas, la Corporación aclara que el uso de los antecedentes contractuales e históricos de la Entidad constituyo la base para poder determinar los valores mensuales de los servicios a contratar y posteriormente para determinar el presupuesto oficial del proceso.

La Entidad realizó un sondeo de mercado y un análisis riguroso de las cotizaciones recibidas, contrastándolas con los costos de la operación vigente. Como resultado, se determinó utilizar los precios actuales de ejecución como base para definir los valores mensuales estimados, actualizándolos anualmente según el Índice de Precios al Consumidor (IPC) acumulado y certificado por el DANE.

Por consiguiente, la observación se atiende indicando que los valores máximos son los establecidos en el "Anexo 10- Análisis de precios Servicio transporte" como Análisis de precios de valor unitario máximo a ofertar.

OBSERVACIÓN No. 16 –

OBSERVACIONES SOBRE CONDICIONES DE EJECUCIÓN

1. Plazos para acreditar personal y documentación de conductores

Lo que establece el proyecto: Las hojas de vida del personal deben entregarse dentro de los 3 días hábiles siguientes al inicio, y la documentación de los 180 conductores (cursos, exámenes ocupacionales y paz y salvo de comparendos) antes del acta de inicio.

Observación: Los plazos no son proporcionales al volumen de personal y documentos exigidos, y exponen al contratista a incumplimientos desde el primer día.

Solicitud: Ampliar a 10 días hábiles el plazo para la entrega de hojas de vida y documentación de los conductores.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en atención a la observación relacionada con los plazos para la presentación de las hojas de vida del personal y la documentación de los conductores, no acoge la solicitud de ampliar a diez (10) días hábiles los términos establecidos en el pliego de condiciones, por las siguientes razones:

Los plazos previstos obedecen a la necesidad de garantizar que la operación inicie de manera inmediata, continua y en condiciones adecuadas de seguridad a partir de la suscripción del acta de inicio, con la totalidad de la flota vehicular y del personal requerido para atender las comisiones de la Corporación dentro de su jurisdicción.

En particular, los conductores deberán estar disponibles y operar los vehículos desde el primer día de ejecución contractual. Por esta razón, la verificación previa de la documentación exigida, incluidos los cursos correspondientes, los exámenes ocupacionales y el paz y salvo de comparendos, resulta necesaria para comprobar el cumplimiento de las condiciones establecidas y contribuir a la seguridad de los servidores públicos, contratistas y terceros transportados. En consecuencia, no resulta procedente permitir que dicha documentación se entregue con posterioridad al inicio de la operación, pues ello podría afectar la verificación de las condiciones requeridas para la prestación del servicio.



De igual manera, la preparación y organización de las hojas de vida y de los soportes del personal hacen parte de las actividades de planeación que corresponde adelantar al proponente al estructurar su oferta. Las condiciones y los plazos previstos son conocidos desde la publicación del proceso, por lo que el futuro contratista dispone del período comprendido entre la adjudicación y el inicio de la ejecución para realizar las gestiones necesarias y garantizar la disponibilidad del personal y de la documentación exigida.

Por lo anterior, no se acoge la observación y se mantienen los plazos establecidos en el Pliego de Condiciones, esto es, la entrega de las hojas de vida dentro de los tres (3) días hábiles siguientes al inicio de la ejecución contractual y la presentación de la documentación exigida para los conductores antes de la suscripción del acta de inicio, con el fin de garantizar la continuidad de la operación y el cumplimiento de las condiciones de seguridad requeridas para la prestación del servicio

OBSERVACIÓN No. 17 –

2. Reemplazo de vehículos en tres horas

Observaciones – Licitación Pública CAR-LP-009-2026 – Página 7

Lo que establece el proyecto: Si el reemplazo de un vehículo varado supera tres horas, la Entidad no paga el día.

Observación: El mismo tiempo se exige en zona urbana y en zonas rurales o de difícil acceso, que el propio pliego describe como parte de la operación. En estas últimas el plazo es de muy difícil cumplimiento.

Solicitud: Diferenciar el tiempo de reemplazo: tres horas en zona urbana y ocho horas en zona rural o de difícil acceso.

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN

La Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca – CAR, en atención a la observación presentada respecto del tiempo establecido para el reemplazo de los vehículos que presenten fallas durante la ejecución contractual, no acoge la solicitud de diferenciar el plazo de respuesta entre zonas urbanas y rurales, ni de ampliarlo a ocho (8) horas en sectores rurales o de difícil acceso, por las siguientes razones:

El término máximo de tres (3) horas para el reemplazo del vehículo responde a la necesidad de garantizar la continuidad, oportunidad, disponibilidad y seguridad del servicio de transporte, teniendo en cuenta que los vehículos se requieren para atender desplazamientos y comisiones programadas, así como las actividades misionales de la Corporación que demandan una respuesta oportuna durante la ejecución del contrato.

Si bien la jurisdicción de la CAR comprende zonas urbanas, rurales y sectores de difícil acceso, esta circunstancia no elimina la necesidad de asegurar la disponibilidad del servicio ni justifica establecer tiempos de respuesta que puedan generar períodos prolongados de indisponibilidad. En particular, ampliar el plazo a ocho (8) horas en determinadas zonas podría afectar el desarrollo de las comisiones y el cumplimiento oportuno de las actividades institucionales que requieren transporte.

La Entidad ha establecido esta condición con fundamento en sus necesidades operativas y en la obligación de asegurar una prestación continua y eficiente del servicio. Por tanto, corresponde al contratista organizar los recursos logísticos y operativos necesarios para atender los requerimientos de reemplazo dentro del plazo previsto, considerando las condiciones territoriales en las que se desarrollará la operación.



En consecuencia, no se acoge la observación y se mantiene el término máximo de tres (3) horas para el reemplazo del vehículo, independientemente de que la novedad se presente en zona urbana, rural o de difícil acceso, conforme a las condiciones establecidas en el pliego de condiciones.

Señores
CHICO SOLUCIONES LOGÍSTICAS S.A.S
E. S. D.

Referencia de mensaje: CO1.MSG.10059172
Fecha y hora: 8/10/2026 8:54:30 AM

Respetados Señores:

En atención a su solicitud formulada el día 08 de octubre **a las 08:54 am**, es de señalar que:

“Como oferente interesado del proceso, solicitamos por favor publicar el LINK para ingresar a la audiencia de asignación de riesgos programada para las 10:00 AM

Agradecemos su amable atención y oportuna colaboración.

Muchas gracias”

Señores
CAMARCA S.A.S.
E. S. D.

Referencia de mensaje: CO1.MSG.10059691
Fecha y hora: 8/10/2026 9:56:25 AM

Respetados Señores:

En atención a su solicitud formulada el día 08 de octubre **a las 09:56 am**, es de señalar que:

*“Agradecemos nos compartan el link de la audiencia de riesgos.
Gracias”*

RESPUESTA DE LA CORPORACIÓN:

Dada la similitud de las observaciones presentadas, la Corporación procede a emitir respuesta de manera unificada, informando que el Proceso de Selección que nos ocupa, se encuentra en la etapa de publicación del Aviso de Convocatoria Pública, así como del Proyecto de Pliego de Condiciones.

De tal modo que, conforme a los artículos 2.2.1.1.2.1.4. y 2.2.1.1.2.1.5. del Decreto 1082 de 2015 transcurrido el término estipulado en el cronograma del proceso para manifestar las observaciones respecto al proyecto de Pliego de Condiciones, la Entidad procederá a dar respuesta a cada una de ellas y de esta manera será expedido el Acto Administrativo de Apertura del Proceso de Selección, ante lo cual se ceñirá al procedimiento establecido en el artículo 2.2.1.2.1.2.22 de la citada norma.



No obstante, es importante señalar que la Ley 1150 de 2007, en su artículo 8 Inciso primero, establece: “Artículo 8. DE LA PUBLICACIÓN DE PROYECTOS DE PLIEGOS DE CONDICIONES, Y ESTUDIOS PREVIOS (...) **La publicación de los proyectos de pliegos de condiciones o sus equivalentes no genera obligación para la entidad de dar apertura al proceso de selección** (...)”. (Subrayado y negrilla fuera de texto), razón por la cual una vez se surtan las etapas acotadas con anterioridad, será debidamente publicado para conocimiento de todos los interesados el Acto Administrativo de Apertura del Proceso, junto al Pliego Definitivo de Condiciones, documentos que indicarán las fechas y horas en su respectivo cronograma para el desarrollo de cada una de las actividades, entre ellas la Audiencia de Asignación de Riesgos, de igual manera se efectuará la respectiva modificación al cronograma en la Plataforma Secop II, en la referencia del proceso que nos ocupa, esto es, CAR-LP-008-2026, por ello, se le invita a verificar constantemente el Portal Único de Contratación www.colombiacompra.gov.co, Plataforma Secop II, a través de la cual se publicará la documentación que respecto al proceso de selección corresponda.

NELLY YOLANDA RUSSI QUIROGA
DIRECTORA ADMINISTRATIVA Y DE SERVICIO AL CIUDADANO - DASC

Revisó: Mauricio Carrillo López – Contratista DASC

Sandra Viviana Garzón Moreno - Contratista DASC

Doris Antonia Aguilar Pinilla – Contratista DGC

Isabel Ingrina Portilla Jaimes – Contratista DGC

Diana Lorena Moscoso Alarcón – Contratista DGC