MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
POLICÍA NACIONAL
DIRECCIÓN LOGÍSTICA Y FINANCIERA
GRUPO PRECONTRACTUAL

GS-2026- =035776= **/DILOF - ARCON -17.5**

Bogotá D.C. 04 NOV 2026

Señores
Interesados del Proceso PN DILOF SA 304 2026
Bogotá D.C.

Asunto: respuestas de las observaciones al proceso PN DILOF SA 304 2026.

En atención a las observaciones realizadas por las firmas SOLUCIONES INTEGRALES EMPRESARIAL S.A.S. - TRANLOGI S.A.S. y EXPRESO BRASILIA S.A., al proceso de Selección Abreviada PN DILOF SA 304 2026, cuyo objeto es el "*SUMINISTRO DE PASAJES (LOTE 1) Y SERVICIO DE EXPRESOS TERRESTRES NACIONALES (LOTE 2)*", conforme a lo consignado en la comunicación oficial GS-2026-081280-DITAH del 04/11/2026, la Dirección Logística y Financiera emite respuesta en los siguientes términos:

OBSERVACIONES REALIZADAS POR LA FIRMA SOLUCIONES INTEGRALES EMPRESARIAL S.A.S. - TRANLOGI S.A.S., MEDIANTE SECOP II EL 30/10/2026.

OBSERVACIÓN Nro. 1

"(…) ***A. OBSERVACIONES AL LOTE 1 – SUMINISTRO DE PASAJES TERRESTRES NACIONALES***

Observación No. 1. Naturaleza del contratista del Lote 1: la habilitación en la modalidad de pasajeros por carretera se predica de las empresas que operan las rutas, no del proponente.

I. FUNDAMENTO FÁCTICO

El numeral 1 de la Ficha Técnica y del anexo de Especificaciones Técnicas Mínimas dispone que "la expedición de pasajes terrestres nacionales (…) se realizará mediante empresas de transporte terrestre de pasajeros legalmente habilitadas por el Ministerio de Transporte". La redacción no precisa si esa habilitación es exigible al proponente o a las empresas transportadoras que operan las rutas, y esa ambigüedad podría conducir, en la evaluación, a exigir al oferente una habilitación en la modalidad de pasajeros por carretera que no figura como requisito habilitante en el capítulo II del proyecto de pliego.

El propio Análisis del Sector y del Mercado de la Entidad reconoce que el mercado del suministro de tiquetes está integrado por empresas transportadoras y por comercializadores o intermediarios de pasajes, que ninguna empresa cubre el 100 % de las 217 rutas requeridas, que el operador "puede realizar cualquier tipo de alianzas o convenios para satisfacer el 100 % de las rutas", y recomienda "admitir diferentes modelos empresariales —transportadores directos y comercializadores con capacidad demostrable—". Así mismo, el Lote 1 admite experiencia con el código UNSPSC 90121500 (agentes de viajes), lo que confirma que el contratista de este lote no tiene que ser el transportador que opera la ruta.

Lo anterior es relevante porque los tiquetes de la modalidad de pasajeros por carretera solo pueden ser expedidos por las empresas autorizadas para cada ruta; el contratista del Lote 1 los adquiere y suministra a la Entidad, pero no opera la ruta. Exigirle una habilitación propia en esa modalidad dejaría por fuera, sin justificación, a los comercializadores, a las empresas de transporte especial y a las agencias de viajes que la Entidad identificó como parte del mercado.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

De acuerdo con el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, los requisitos habilitantes deben ser adecuados y proporcionales a la naturaleza y al valor del contrato, y deben fijarse a partir del análisis del sector (artículo 2.2.1.1.1.6.1 del mismo decreto). El artículo 24, numeral 5, literal b), de la Ley 80 de 1993 ordena que los pliegos contengan reglas objetivas, justas, claras y completas, que no induzcan a error a los proponentes. Una exigencia implícita, no prevista expresamente como habilitante y contraria a las conclusiones del estudio del sector, no satisface ese estándar.

III. SOLICITUD

Precisar en el pliego definitivo o mediante adenda que: (i) para el Lote 1 no se exige al proponente habilitación en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera; (ii) la condición de "empresas legalmente habilitadas" se predica de las empresas transportadoras que operan cada ruta y que expiden el tiquete; (iii) pueden participar comercializadores, agencias de viajes, empresas de transporte especial y demás personas cuyo objeto social comprenda la comercialización, intermediación o gestión de pasajes o el transporte de pasajeros; y (iv) no se exige acreditar con la oferta convenios o alianzas con empresas transportadoras, sin perjuicio de que la cobertura se garantice durante la ejecución. (...)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 1 – ACLARA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional ACLARA que, la exigencia establecida en el numeral 1 del anexo técnico, relacionada con la habilitación legal por parte del Ministerio de Transporte en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, hace referencia exclusivamente a las empresas transportadoras que efectivamente operan las rutas y prestan el servicio de transporte, y no al proponente que presenta su oferta ni al contratista que resulte adjudicatario del Lote 1.

En ese sentido, se precisa que el contratista del Lote 1 no requiere ser directamente una empresa transportadora habilitada en dicha modalidad, toda vez que su obligación contractual consiste en gestionar, adquirir, suministrar y garantizar la expedición de los pasajes terrestres requeridos por la Entidad, a través de las empresas transportadoras legalmente habilitadas para operar las respectivas rutas.

En consecuencia, podrán participar en el proceso las personas naturales o jurídicas cuyo objeto y actividades les permitan desarrollar las obligaciones relacionadas con la gestión, comercialización, intermediación o suministro de pasajes terrestres, siempre que acrediten el cumplimiento de los requisitos habilitantes y las demás condiciones establecidas en los documentos del proceso. Lo anterior incluye agencias de viajes, comercializadores y empresas transportadoras, sin que resulte exigible al proponente contar directamente con habilitación en la modalidad de pasajeros por carretera por el solo hecho de presentar oferta para el Lote 1.

Así mismo, se aclara que no será exigible con la presentación de la oferta la acreditación de convenios, alianzas o acuerdos comerciales con las empresas transportadoras que operan las rutas requeridas. No obstante, el contratista deberá garantizar durante la ejecución contractual la gestión y disponibilidad de los pasajes solicitados por la Entidad, a través de empresas transportadoras debidamente habilitadas y autorizadas para operar las respectivas rutas.

OBSERVACIÓN Nro. 2

"(...) ***Observación No. 2. Modelo económico del Lote 1: el porcentaje máximo de comercialización del 20 % definido en el estudio de mercado no fue incorporado al pliego, y la base del descuento no está definida.***

I. FUNDAMENTO FÁCTICO

En el numeral 8.2 del Análisis del Sector y del Mercado, la Entidad comparó los precios por ruta con las tarifas faciales publicadas en portales web (183 rutas). Encontró un diferencial con mediana de 9,29 % y

concluyó que "la Entidad establece como porcentaje máximo adicional el veinte por ciento (20 %) sobre la tarifa facial o comercial verificable vigente al momento de adquisición del tiquete". Ese porcentaje refleja el costo real de la gestión: comercialización, atención 24/7, reportes quincenales, financiación de los tiquetes durante los 60 días previstos para el pago y demás costos indirectos.

Sin embargo, ni el Estudio Previo, ni el proyecto de pliego, ni la Ficha Técnica incorporan ese porcentaje. Por el contrario, prevén únicamente un "porcentaje único de descuento (…) [que] se aplicará al valor de cada tiquete efectivamente adquirido", que el supervisor verifique "que el valor del tiquete corresponda al menor valor del mercado", y que "no se podrán cobrar valores superiores a los autorizados mediante los canales oficiales". Además, no se define sobre qué valor se aplica el descuento: la tarifa facial del transportador, el "valor comercial del pasaje" que debe informar el contratista, o ese valor más los cargos que cobran los canales de venta (cargo por servicio o por asiento de las plataformas, tasa de uso de terminal, seguro de pasajero).

La consecuencia práctica es determinante para la pluralidad. Si el descuento se aplica sobre la tarifa facial y no se reconoce margen de gestión alguno, solo podrían ofrecer descuentos las empresas transportadoras sobre sus propias rutas. Un comercializador, que paga al transportador la tarifa facial, tendría que vender a pérdida en todas las rutas que no opera directamente. Ello favorece de hecho a un tipo de proponente y contradice la conclusión del propio estudio de mercado, que recomienda admitir a los comercializadores.

Adicionalmente, el gasto histórico citado por la Entidad muestra descuentos muy disímiles (40 % en 2023, 1 % en 2024 y 26,8 % en 2025), lo que confirma que, sin una base de cálculo definida, la variable económica de la subasta no es homogénea ni comparable entre oferentes.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

El artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 exige que el análisis del sector sustente las condiciones del proceso, y el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del mismo decreto exige que el estudio previo contenga el valor estimado y su justificación. Existe contradicción entre los documentos del proceso: el estudio de mercado fija un tope de remuneración que el pliego omite. De acuerdo con los principios de planeación y economía (artículo 25 de la Ley 80 de 1993) y el deber de establecer reglas claras y completas (artículo 24, numeral 5, ibídem), la Entidad debe definir con precisión la variable sometida a subasta, pues la subasta inversa exige que la competencia recaiga sobre una variable objetiva y comparable (artículo 2.2.1.2.1.2.2 del Decreto 1082 de 2015).

Mantener la redacción actual también expone el proceso al rechazo por precio artificialmente bajo (artículo 2.2.1.1.2.2.4 del Decreto 1082 de 2015) de ofertas que, en realidad, solo reflejarían la ausencia de reglas sobre el margen de comercialización.

III. SOLICITUD

PRIMERO. Incorporar expresamente al Estudio Previo, al pliego de condiciones y a la Ficha Técnica la regla económica definida en el estudio de mercado. En consecuencia, el valor de referencia de cada tiquete corresponderá a la tarifa facial o comercial verificable vigente al momento de la compra, comercialización, y el porcentaje de descuento ofertado en la subasta se aplicará sobre ese valor de referencia.

SEGUNDO. Subsidiariamente, si la Entidad decide no reconocer dicho porcentaje, explicar de forma motivada por qué se aparta de su propio estudio de mercado y precisar cómo un oferente que no opera directamente las rutas puede ofrecer un descuento sobre la tarifa facial de un tercero.

TERCERO. Definir qué conceptos integran el "valor comercial del pasaje" (tarifa facial, tasa de uso de terminal, cargos por servicio de los canales de venta, seguro de pasajero) y qué documento soporte se usará para verificarlo en cada tiquete, con el fin de que la verificación del supervisor sea objetiva. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 2 – NO ACEPTA Y ACLARA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional NO ACEPTA incorporar un porcentaje adicional de hasta el veinte por ciento (20%) sobre la tarifa facial o comercial del tiquete, ya que dicho porcentaje no constituye un margen de remuneración adicional que deba reconocerse automáticamente al contratista.

Lo anterior, teniendo en cuenta que el artículo 26 de la Ley 1480 de 2011 establece la obligación de informar al consumidor el precio de venta al público, incluidos los impuestos y costos adicionales, señalando que el consumidor únicamente estará obligado a pagar el precio anunciado.

En concordancia con lo anterior, el régimen aplicable al transporte público terrestre automotor de pasajeros por carretera, particularmente el Decreto 1079 de 2015 y la Resolución 3600 de 2001, modificada por la Resolución 20213040036325 de 2021, contempla la libertad tarifaria y la obligación de las empresas transportadoras de mantener informados a los usuarios sobre las tarifas de sus servicios mediante la correspondiente información pública de precios.

En consecuencia, las empresas transportadoras, en ejercicio de su autonomía tarifaria, determinan y publican los precios de sus servicios, los cuales deben corresponder a los valores efectivamente cobrados a los usuarios. El reconocimiento de un porcentaje adicional sobre dichos valores, sin que corresponda a un concepto previamente informado, verificable y debidamente justificado, podría generar situaciones contrarias a las obligaciones de información pública de precios y protección al consumidor, particularmente cuando implique cobrar valores superiores a los anunciados o no informados de manera clara, suficiente y oportuna.

Por lo anterior, la Entidad no incorpora el porcentaje adicional del veinte por ciento (20 %) solicitado, considerando que el modelo económico debe sujetarse a los precios comerciales verificables de los tiquetes y a las condiciones económicas establecidas, sin generar incrementos automáticos sobre las tarifas publicadas por las empresas transportadoras.

Ahora bien, se ACLARA que, la entidad no se está apartando del análisis del mercado, ya que en anexo "FORMATO ANÁLISIS DEL SECTOR Y DEL MERCADO" en el numeral 12.10 Conclusión general se indica lo siguiente:

"La variabilidad observada entre rutas y fuentes confirma que no es recomendable congelar durante toda la ejecución una tarifa contractual fija por trayecto. El modelo económico más consistente es reconocer la tarifa facial/comercial verificable vigente del transportador al momento de cada adquisición y aplicar sobre ella únicamente el porcentaje adicional que resulte adjudicado en la subasta. De esta manera, el contrato se ajusta al precio comercial real del servicio y la competencia se concentra en el componente económico controlable por el proveedor.

Para dimensionar la bolsa de consumo se calculó un valor promedio único de $183.187 por tiquete a partir de los 211 precios recomendados por ruta. Este valor se utiliza como proxy de planeación ante la imposibilidad de conocer ex ante la mezcla exacta de destinos y no constituye un precio de ejecución. La cantidad promedio utilizada en la hoja es de 811 tiquetes, obtenida del promedio de los promedios mensuales históricos de 2024 y 2025, generando un valor de consumo de referencia de $148.564.657. La determinación del presupuesto contractual total deberá corresponder al horizonte de ejecución y a la disponibilidad presupuestal definida por la institución.

En los servicios expresos, los precios unitarios deben operar como precios máximos de competencia

en tanto que la información disponible para expresos no permite fijar de manera objetiva un porcentaje mínimo de descuento.

Desde la perspectiva de estructuración, resulta conveniente mantener diferenciados los dos componentes económicos. Los tiquetes compiten sobre el porcentaje de descuento aplicable a una tarifa facial variable; los expresos compiten sobre descuentos a precios unitarios máximos fijos. Si los documentos del proceso se configuran como lotes independientes, cada lote podrá adjudicarse con una variable económica homogénea y comprensible, evitando ponderaciones artificiales entre magnitudes de naturaleza distinta.

Finalmente, el diseño propuesto preserva la función del estudio de mercado como instrumento de planeación, sin transformar sus estimaciones en tarifas rígidas. La combinación de análisis estadístico por ruta, revisión de dispersión, uso de medidas robustas, referencia a tarifas faciales verificables y competencia sobre factores económicos transparentes permite una estructura más trazable, auditable y alineada con los principios de planeación, economía y selección objetiva". (subrayado fuera de texto)

Por lo anterior, aunque si bien en varios apartes del análisis del mercado se indica una posible "tarifa adicional", en la conclusión de dicho análisis, después de revisarse algunas variables, se determinó como mejor alternativa la establecida en el proceso.

En relación con la solicitud de explicar cómo un oferente que no opera directamente las rutas puede presentar descuentos sobre tarifas de terceros, se ACLARA que, el suministro de pasajes terrestres en Colombia generalmente se realiza a través de agencias de viajes o intermediarios de transporte, por tanto, un oferente que no opera directamente las rutas puede ofrecer descuentos válidos y competitivos sobre las tarifas de terceros empleando, por ejemplo, descuentos aplicados sobre su ganancia comercial, o a través de acuerdos comerciales con las empresas de transporte, gestionando convenios o alianzas, donde se otorgan tarifas de distribuidor o un descuento preferencial, en ese caso, el oferente traslada un porcentaje de descuento a la entidad estatal al momento de presentar la oferta y en la subasta.

Por último, se entiende como valor comercial del pasaje, la tarifa pública o el precio de ventanilla, es decir, el precio estándar de venta al público en general que las empresas de transporte terrestre legalmente constituidas tienen autorizado cobrar y reportar en sus canales oficiales para una ruta y horario específicos. Por tanto, para verificar que la tarifa corresponda al valor comercial se revisará el tiquete expedido por la empresa de transporte.

OBSERVACIÓN Nro. 3

"(...) ***Observación No. 3. Obligaciones implícitas en la matriz de riesgos del Lote 1: "Gestor Operativo de Pasajes" y "plataforma tecnológica" que no exigen la Ficha Técnica ni el pliego.***

I. FUNDAMENTO FÁCTICO

El anexo "Análisis del riesgo y la forma de mitigarlo – Lote 1" incluye riesgos que suponen obligaciones del contratista que no aparecen en la Ficha Técnica, en las Especificaciones Técnicas Mínimas, en el anexo de Obligaciones del Contratista ni en el proyecto de pliego:

1. Riesgo No. 13: "Fallas en la plataforma tecnológica destinada a la gestión integral del servicio", asignado al proveedor, con el tratamiento de "implementar planes de contingencia, respaldo tecnológico y canales alternos".

2. Riesgo No. 14: "Indisponibilidad del Gestor Operativo de Pasajes Terrestres Nacionales dispuesto por el contratista", con el tratamiento de "exigir la designación de un reemplazo inmediato (...) conforme a las condiciones técnicas establecidas en el contrato".

3. Riesgo No. 15: tercerización laboral ilegal "en la operación del contratista o del Gestor Operativo", con la referencia a "actividades permanentes propias del objeto contractual".

Por el contrario, el Análisis del Sector y del Mercado concluyó que "no encontró fundamento suficiente para mantener como condiciones estructurales del nuevo modelo la disponibilidad de un software propio o la presencia permanente de un implant", y que su eliminación "resulta especialmente relevante para permitir la participación directa de empresas transportadoras, además de comercializadores". La matriz de riesgos conserva, en consecuencia, elementos del modelo anterior (gestor operativo o implant y plataforma propia), lo que genera incertidumbre sobre las obligaciones reales del contratista.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

Los documentos del proceso deben interpretarse como un todo y ser coherentes entre sí (numeral 8 del capítulo I del proyecto de pliego), y las reglas deben ser claras y completas (artículo 24, numeral 5, de la Ley 80 de 1993). Una obligación de disponer personal en las instalaciones de la Entidad o una plataforma

tecnológica propia tiene costo y condiciona la participación, de modo que solo puede exigirse si está expresamente prevista, justificada en el análisis del sector y valorada en el presupuesto (artículos 2.2.1.1.1.6.1 y 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015). Además, mantener esas referencias sin respaldo en la Ficha Técnica permitiría exigirlas en la ejecución o en la evaluación, lo que favorecería a quien ya opera bajo ese modelo.

III. SOLICITUD

PRIMERO. Ajustar la matriz de riesgos del Lote 1 para eliminar las referencias al "Gestor Operativo de Pasajes Terrestres Nacionales" y a la "plataforma tecnológica destinada a la gestión integral del servicio", en coherencia con el estudio del sector.

SEGUNDO. Aclarar expresamente que el contratista del Lote 1 no está obligado a disponer de personal permanente (implant o gestor operativo) en las instalaciones de la Entidad, ni de software o plataforma tecnológica propia, y que la atención se presta por los canales telefónico y de correo electrónico previstos en el numeral 3.2 de las Especificaciones Técnicas.

TERCERO. Subsidiariamente, si la Entidad considera necesarias tales figuras, incorporarlas en la Ficha Técnica y en las Obligaciones del Contratista, definir su alcance (perfil, horario, lugar, funciones), justificar su necesidad y reflejar su costo en el presupuesto oficial. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 3 – ACEPTA Y ACLARA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional ACEPTA la observación, con el propósito de precisar el alcance de las obligaciones relacionadas con los medios tecnológicos y operativos requeridos para la ejecución del contrato, garantizando la coherencia entre la matriz de riesgos, las especificaciones técnicas y las obligaciones del contratista.

Por tanto, se modificarán los riesgos 13, 14 y 15 del anexo "ANÁLISIS DEL RIESGO Y LA FORMA DE MITIGARLO LOTE 1", el cual se publicará con el pliego de condiciones definitivo.

Asimismo, se ACLARA que, el contratista no está obligado a disponer de personal permanente, implant o Gestor Operativo en las instalaciones de la Entidad, ni de software o plataforma tecnológica propia, no se establece como requisito obligatorio la presencia permanente de personal del contratista en las instalaciones institucionales, ni la disponibilidad de software o plataforma tecnológica de propiedad exclusiva o desarrollo propio.

La atención de los requerimientos se realizará a través de los canales telefónicos y de correo electrónico establecidos en el numeral 3.2 de las Especificaciones Técnicas, sin perjuicio de que el contratista pueda disponer de los recursos humanos, administrativos y tecnológicos que considere necesarios para garantizar la adecuada prestación del servicio.

No obstante, se mantiene la necesidad de contar con una herramienta tecnológica que permita apoyar la gestión, consulta, trámite y emisión de los pasajes terrestres nacionales requeridos por la Entidad, la cual podrá ser propia, licenciada, contratada o puesta a disposición del contratista mediante los mecanismos que considere pertinentes, siempre que permita atender adecuadamente los requerimientos contractuales.

OBSERVACIÓN Nro. 4

"(…) ***Observación No. 4. Fórmula de aplicación del descuento resultante de la subasta.***

I. FUNDAMENTO FÁCTICO

En el acápite "Oferta económica inicial" del proyecto de pliego se establece que, en los procesos de tracto sucesivo, "al porcentaje de descuento resultado de la subasta, se le sumará el mejor porcentaje de descuento de las ofertas en la apertura de los sobres económicos". La suma aritmética de dos porcentajes calculados sobre bases distintas (el primero sobre el valor de la oferta inicial y el segundo sobre la tarifa) no corresponde al descuento efectivamente ofrecido. Por ejemplo, un descuento inicial del 10 % y un

descuento en subasta del 10 % equivalen a un descuento efectivo del 19 %, no del 20 %. Aplicado a cada uno de los tiquetes, esto alteraría el precio adjudicado frente al realmente ofertado.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

El principio de selección objetiva (artículo 5 de la Ley 1150 de 2007) y la regla de que la subasta inversa se adjudique al menor precio efectivamente ofrecido (artículo 2.2.1.2.1.2.2 del Decreto 1082 de 2015) exigen que la fórmula de conversión entre el resultado de la subasta y el precio unitario adjudicado sea clara y matemáticamente exacta.

III. SOLICITUD

Aclarar la fórmula de aplicación del descuento y adoptar una de composición multiplicativa: descuento efectivo = 1 − (1 − descuento inicial) × (1 − descuento obtenido en la subasta). Asimismo, publicar un ejemplo numérico para cada lote, y precisar si en SECOP II los lances se registran en valor o en porcentaje. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 4 – ACLARA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional ACLARA que, la metodología establecida para la determinación del porcentaje final de descuento, tal como se indica que en el pliego de condiciones, "PRESUPUESTO OFICIAL", Nota 2, por tratarse de un contrato de tracto sucesivo, la adjudicación se realizará por el valor total del presupuesto oficial asignado para cada lote, razón por la cual los oferentes deben registrar en el campo parametrizado "OFERTA ECONÓMICA" del SECOP II el valor correspondiente al presupuesto oficial.

De igual manera, las Notas 3 y 4 establecieron que los oferentes deberán presentar un porcentaje único de descuento, el cual será aplicado durante la ejecución contractual al valor de cada tiquete efectivamente adquirido para el Lote 1 y a cada uno de los ítems que conforman el listado de expresos para el Lote 2.

Por lo tanto, la parametrización del evento de subasta en la plataforma SECOP II fue estructurada conforme a dichas reglas, iniciando desde el valor total del presupuesto oficial y no desde el mejor porcentaje de descuento obtenido en la apertura de los sobres económicos.

Por tal razón, el resultado arrojado por la plataforma corresponde exclusivamente al porcentaje de descuento adicional obtenido durante la puja.

Así las cosas, para determinar el porcentaje definitivo de descuento adjudicado, la Entidad debe consolidar el resultado económico del proceso mediante la sumatoria de:

- El mejor porcentaje de descuento presentado en la oferta económica inicial.
- El mejor porcentaje de descuento obtenido como resultado del evento de subasta.

La suma de estos dos porcentajes constituye el porcentaje total y definitivo de descuento adjudicado, el cual será el único porcentaje aplicable durante la ejecución contractual sobre los servicios objeto del respectivo lote.

En ese sentido, no se está aplicando descuentos sucesivos o acumulativos sobre una misma base económica, sino consolidando el porcentaje total de descuento resultante de las dos etapas que conforman la oferta económica del proceso de selección, esto es, el porcentaje de descuento ofertado inicialmente y el porcentaje adicional obtenido durante el desarrollo de la subasta, de conformidad con las condiciones previamente definidas para el presente proceso.

OBSERVACIÓN Nro. 5

*"(…) **Observación No. 5. Rutas reguladas por el Ministerio de Transporte.***

I. FUNDAMENTO FÁCTICO

El anexo de Rutas Mínimas Requeridas incluye seis (6) "rutas reguladas Ministerio de Transporte" (entre ellas, Bogotá – Medellín), cuya tarifa, según el estudio de mercado, se rige por la Resolución 3600 de 2001 y sus modificaciones y por las resoluciones del Sistema Administrativo de Rutas, y que solo pueden servir las empresas expresamente autorizadas en el corredor. El proyecto de pliego no indica si el porcentaje único de descuento se aplica también a estas rutas, ni cómo se concilia ese descuento con una tarifa fijada por la autoridad de transporte.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

Las reglas del pliego deben ser claras y completas (artículo 24, numeral 5, de la Ley 80 de 1993) y no pueden imponer al contratista prestaciones contrarias a la regulación sectorial del transporte (Ley 336 de 1996 y Decreto 1079 de 2015).

III. SOLICITUD

Precisar el tratamiento económico de las seis rutas reguladas. En particular, aclarar si se excluyen de la aplicación del porcentaje de descuento y se reconocen a la tarifa regulada vigente, más el porcentaje de comercialización al que se refiere la Observación No. 2, o cuál es la regla aplicable. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 5 – ACLARA E INFORMA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional ACLARA que, las rutas identificadas en el anexo "RUTAS MÍNIMAS REQUERIDAS LOTE 1", como RUTAS REGULADAS MINISTERIO DE TRANSPORTE, son rutas que se encuentran sujetas al régimen tarifario y a las disposiciones especiales que regulan la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, en este sentido, las tarifas aplicables a dichas rutas deberán observar estrictamente las disposiciones legales y reglamentarias vigentes, particularmente lo establecido en la Resolución 3600 de 2001 y sus modificaciones, así como las demás disposiciones expedidas por el Ministerio de Transporte en materia de regulación tarifaria y autorización de rutas.

En consecuencia, el porcentaje único de descuento ofertado por el contratista no será aplicable a dichas rutas, por tanto, se INFORMA que se modificará el numeral 1.2 VALOR ESTIMADO para incluir una NOTA 5 así:

NOTA 5: *el porcentaje de descuento no se aplicará a las rutas reguladas Ministerio de Transporte relacionadas en el anexo "RUTAS MÍNIMAS REQUERIDAS LOTE 1".*

OBSERVACIÓN Nro. 6

"(…) ***Observación No. 6. Lugar de entrega, tiquete electrónico y disponibilidad de cupos.***

I*. FUNDAMENTO FÁCTICO*

El acápite "Lugar de entrega" del proyecto de pliego establece que los tiquetes "deberán estar disponibles en las oficinas de los puntos de venta de la empresa transportadora". La Ficha Técnica, por su parte, exige remitir quincenalmente "los tiquetes electrónicos de los pasajes". No es claro si basta el tiquete electrónico expedido por la plataforma o el canal de venta del transportador, o si el contratista debe contar con oficinas o puntos de venta propios. Tampoco se regula la situación en la que, para una fecha y una ruta determinadas, no existe oferta comercial o no hay cupos, riesgo que el estudio de mercado identifica expresamente ("disponibilidad de cupos, cancelación o modificación de rutas").

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

El análisis del sector concluyó que no existe fundamento para exigir estructuras accesorias, como software propio o implant, que no sean indispensables para satisfacer la necesidad. La exigencia implícita de oficinas propias resultaría desproporcionada (artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015). Además, los riesgos previsibles deben tipificarse y asignarse (artículo 4 de la Ley 1150 de 2007).

III. SOLICITUD

PRIMERO. Aclarar que el tiquete electrónico emitido por la empresa transportadora o por su canal de venta autorizado, remitido al pasajero y a la Entidad por medios digitales, cumple la obligación de entrega, y que no se exige al contratista contar con oficinas o puntos de venta propios.

SEGUNDO. Precisar que la inexistencia de oferta comercial o de cupos en una ruta y fecha determinadas, debidamente soportada, no constituye incumplimiento del contratista. En ese caso, el contratista ofrecerá la alternativa más próxima disponible para aprobación del supervisor. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 6 - ACEPTA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional ACEPTA la observación, toda vez que el tiquete electrónico emitido por la empresa transportadora o por sus canales de venta autorizados cumple con la obligación de entrega, cabe precisar que no se exige al contratista disponer de oficinas, puntos de venta propios o infraestructura física adicional para garantizar la adecuada prestación del servicio.

En consecuencia, el tiquete electrónico emitido por la empresa transportadora o por su canal de venta autorizado, remitido al pasajero o al supervisor por medios digitales, constituye un medio válido para cumplir con la obligación de entrega. Así mismo, la entrega de los pasajes podrá efectuarse mediante los mecanismos tecnológicos que disponga el contratista, siempre que se garantice la expedición, disponibilidad y entrega oportuna de los tiquetes requeridos.

Respecto al tratamiento de las situaciones en las que no exista oferta comercial o disponibilidad de cupos para una ruta y fecha determinadas, el contratista deberá gestionar oportunamente la adquisición de los tiquetes requeridos, a través de las empresas transportadoras habilitadas para prestar el servicio. No obstante, la disponibilidad efectiva de cupos dependerá de la oferta existente en el mercado para la fecha y ruta solicitadas, circunstancia que puede ser ajena al control del contratista cuando se encuentre debidamente demostrada mediante los soportes correspondientes.

En estos eventos, el contratista deberá informar oportunamente al supervisor del contrato sobre la situación presentada y proponer la alternativa de transporte más próxima disponible, procurando mantener las condiciones de la solicitud inicial, para revisión y aprobación previa del supervisor antes de proceder con su adquisición.

En consecuencia, se modificará el numeral 5.1 LUGAR DE ENTREGA del estudio previo, y donde corresponda en el pliego de condiciones, el cual quedará así:

LOTE 1: los tiquetes solicitados al contratista deberán estar disponibles en las oficinas de los puntos de venta de la empresa transportadora (ubicadas en las ciudades o municipios que indique el supervisor del contrato), o también podrán ser entregados por medio electrónico al correo del supervisor del contrato, previa coordinación entre las partes.

Asimismo, se modificará el numeral 1.2 del anexo "ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS", el cual quedará así:

NOTA 1: Cuando existan múltiples opciones en el mercado el contratista debe garantizar que sea la ruta más expedita, directa y la reducción efectiva del tiempo de desplazamiento entre los puntos de origen y destino, seleccionará la de menor valor comercial y que tenga los elementos mínimos de confort.

NOTA 2: cuando no exista oferta comercial o disponibilidad de cupos para una ruta y fecha determinadas, el contratista deberá gestionar oportunamente la adquisición de los tiquetes requeridos, a través de las empresas transportadoras habilitadas para prestar el servicio. No obstante, la disponibilidad efectiva de cupos dependerá de la oferta existente en el mercado para la fecha y rutas solicitadas, circunstancia que puede ser ajena al control del contratista cuando se encuentre debidamente demostrada mediante los soportes correspondientes. En estos eventos, el contratista deberá informar oportunamente al supervisor del contrato sobre la situación presentada y proponer la alternativa de transporte más próxima disponible,

procurando mantener las condiciones de la solicitud inicial, para revisión y aprobación previa del supervisor antes de proceder con su adquisición.

OBSERVACIÓN Nro. 7

"(…) ***B. OBSERVACIONES AL LOTE 2 – SERVICIO DE EXPRESOS TERRESTRES NACIONALES***

Observación No. 7. El servicio del Lote 2 corresponde a la modalidad de transporte terrestre automotor especial, y así debe definirse en el pliego.

I. FUNDAMENTO FÁCTICO

El numeral 2 de la Ficha Técnica describe el Lote 2 como el servicio "prestado mediante vehículos destinados a la movilización de grupos específicos de funcionarios o beneficiarios de la Policía Nacional que deban desplazarse de manera colectiva (…) hacia un mismo destino o cumplir una ruta común previamente definida por la Entidad", y lo titula "Servicio expreso terrestre o transporte especial". Sin embargo, el numeral 2.4 de las Especificaciones Técnicas señala que el contratista prestará el servicio "con los diferentes tipos de vehículos de transporte de pasajeros por carretera", y la experiencia se identifica con la denominación "transporte de pasajeros por carretera" del código UNSPSC 78111800.

Un servicio contratado por una entidad para trasladar a un grupo determinado de sus funcionarios, en el vehículo, la fecha, el horario y el recorrido que ella define, no es un servicio de pasajeros por carretera sobre rutas y horarios autorizados. Es, por definición legal, un servicio público de transporte terrestre automotor especial. La propia matriz de riesgos del Lote 2 (riesgo No. 2) lo reconoce, al referirse a "la capacidad real del parque automotor disponible en el mercado de transporte terrestre especial".

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

El artículo 2.2.1.6.4 del Decreto 1079 de 2015, modificado por el artículo 1 del Decreto 431 de 2017, define el servicio público de transporte terrestre automotor especial como el que se presta bajo la responsabilidad de una empresa legalmente constituida y debidamente habilitada en esa modalidad, a un grupo específico de personas con una característica común y homogénea en su origen y destino, como los empleados. La contratación de este servicio por un vehículo prestado por una empresa que no tenga habilitación en la modalidad especial expone a la Entidad y al contratista a las consecuencias previstas en la Ley 336 de 1996 por prestar el servicio en una modalidad distinta de la autorizada.

Por otro lado, la clase UNSPSC 78111800 (transporte de pasajeros por carretera) es una categoría estadística del clasificador de Naciones Unidas que agrupa todo el transporte terrestre de pasajeros por vía. Como reconoce el estudio del sector, en ella conviven empresas de transporte especial, escolar y de pasajeros por carretera; no equivale a la modalidad de "pasajeros por carretera" del Decreto 1079 de 2015.

III. SOLICITUD

PRIMERO. Ajustar la Ficha Técnica, las Especificaciones Técnicas y el pliego para definir el servicio del Lote 2 como servicio público de transporte terrestre automotor especial, en los términos del artículo 2.2.1.6.4 del Decreto 1079 de 2015, y sustituir la expresión "vehículos de transporte de pasajeros por carretera" por "vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial".

SEGUNDO. Incluir como requisito habilitante del Lote 2 el acto administrativo de habilitación expedido por el Ministerio de Transporte para la modalidad especial, o su inscripción en el certificado de existencia y representación legal, exigible al proponente o, en caso de proponente plural, al menos a uno de sus integrantes.

TERCERO. Aclarar que la experiencia en contratos de transporte terrestre automotor especial clasificados en la clase UNSPSC 78111800 es válida para acreditar la experiencia del Lote 2 y, en lo pertinente, la del Lote 1. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 7 – ACEPTA PARCIALMENTE Y ACLARA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional ACEPTA PARCIALMENTE la observación, teniendo en cuenta que se verificará en los documentos del proceso la denominación **"servicio público de transporte terrestre automotor especial"** para el LOTE 2 y se modificará donde corresponda, de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.6.4 del Decreto 1079 de 2015 y las disposiciones que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

En relación con la solicitud de incorporar como requisito habilitante la acreditación de la habilitación para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, se ACLARA que en el numeral 2.1 del anexo técnico se establece que "*La prestación del servicio se realizará a través de empresas legalmente habilitadas por el Ministerio de Transporte, garantizando que los vehículos utilizados cumplan las condiciones técnicas, operativas, legales, documentales y de seguridad exigidas por la normativa vigente*" por tanto, este requisito lo debe cumplir el contratista y será verificado por el supervisor del contrato en la ejecución del contrato, por lo cual no es requisito habilitante.

Frente a la solicitud de aclarar la validez de la experiencia clasificada bajo el código UNSPSC 78111800 para el LOTE 2, se precisa que dicho código es general para los servicios de transporte, por tanto, como no existe un código para el servicio público de transporte terrestre automotor especial, serán válidos los contratos que consten en el RUP con el código 78111800.

OBSERVACIÓN Nro. 8

"(…) ***Observación No. 8. Vinculación de los vehículos: admitir vehículos de empresas habilitadas mediante convenios de colaboración empresarial, y exigir los documentos de los vehículos en la ejecución y no con la oferta.***

I. FUNDAMENTO FÁCTICO

El numeral 2.8 de las Especificaciones Técnicas exige que los vehículos cuenten con tarjeta de operación "que acredite su vinculación legal a la empresa transportadora habilitada", SOAT, revisión técnico-mecánica, pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual "de la empresa transportadora a la cual se encuentre vinculado", y licencia del conductor. Las Notas 2 de los numerales 2.1 y 2.8 añaden que "en caso de ser necesario se podrá solicitar la capacidad transportadora expedida por el Ministerio de Transporte".

La redacción no precisa si la "empresa transportadora habilitada" debe ser necesariamente el contratista, ni en qué momento se verifican estos documentos. Tampoco aclara si la capacidad transportadora es un requisito habilitante. Dado que los expresos se requieren "a cualquier territorio a nivel nacional", según el Estudio Previo, la operación eficiente del servicio supone articular vehículos de empresas habilitadas en distintas regiones, figura que la normativa de transporte especial prevé expresamente. La propia matriz de riesgos del Lote 2 (riesgo No. 15) admite que el contratista disponga de los vehículos "mediante propiedad o contrato".

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

El artículo 2.2.1.6.3.4 del Decreto 1079 de 2015, modificado por el Decreto 431 de 2017, autoriza a las empresas de transporte especial a celebrar convenios de colaboración empresarial con el objeto de racionalizar el uso del equipo automotor y mejorar la prestación del servicio, bajo la responsabilidad de la empresa contratante. Exigir que todos los vehículos estén vinculados directamente al proponente, o exigir con la oferta documentos de vehículos que solo se asignan cuando se presenta cada solicitud, resultaría desproporcionado frente a un contrato de tracto sucesivo y a demanda (artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015).

III. SOLICITUD

PRIMERO. Aclarar que los vehículos pueden estar vinculados al contratista o a otra empresa habilitada en la modalidad especial con la que el contratista haya celebrado convenio de colaboración empresarial en

los términos del artículo 2.2.1.6.3.4 del Decreto 1079 de 2015, caso en el cual la tarjeta de operación y las pólizas serán las de la empresa a la que esté vinculado el vehículo.

SEGUNDO. Aclarar que los documentos de los vehículos y conductores del numeral 2.8 se verificarán durante la ejecución, con cada servicio asignado, y que con la oferta solo se exige la certificación juramentada prevista en la Nota 1.

TERCERO. Precisar que la capacidad transportadora no es un requisito habilitante ni de verificación con la oferta. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 8 - ACLARA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional ACLARA que, el contratista podrá disponer de vehículos propios o pertenecientes a diferentes empresas transportadoras, siempre que se encuentren habilitadas para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor especial, dicha disponibilidad se encuentra soportada en los mecanismos de colaboración empresarial permitidos por la normativa vigente, particularmente en lo establecido en el artículo 2.2.1.6.3.4 del Decreto 1079 de 2015.

Por tanto, los vehículos deberán contar con la tarjeta de operación y los demás documentos y pólizas exigibles, correspondientes a la empresa transportadora bajo cuya operación se preste el servicio. Lo anterior no exime al contratista de su responsabilidad frente a la Entidad por el cumplimiento de las obligaciones contractuales, ni de garantizar que los vehículos y conductores asignados cumplan las condiciones legales, técnicas y de seguridad exigidas para la prestación del servicio.

Respecto de la oportunidad para presentar y verificar los documentos de los vehículos y conductores, se ACLARA que los documentos relacionados en el numeral 2.8 del anexo técnico, tales como tarjeta de operación, SOAT, revisión técnico-mecánica, pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, y licencia de conducción, no deberán aportarse con la presentación de la oferta, toda vez que los vehículos que se destinarán a cada desplazamiento serán determinados de acuerdo con las necesidades y requerimientos de servicio de la Entidad, por tanto, dichos documentos serán verificados por el supervisor.

Por lo anterior, con la presentación de la oferta se deberá acreditar únicamente lo establecido en la Nota 1.

Asimismo, la capacidad transportadora no constituye un requisito habilitante adicional ni un documento que deba aportarse con la presentación de la oferta.

OBSERVACIÓN Nro. 9

"(…) ***Observación No. 9. Antigüedad máxima de los vehículos (ocho años).***

I. FUNDAMENTO FÁCTICO

El numeral 2.3 de la Ficha Técnica y de las Especificaciones Técnicas exige que los vehículos registren una antigüedad igual o menor a ocho (8) años desde su año de modelo. Ni el Estudio Previo ni el estudio del sector explican por qué la necesidad de la Entidad exige ese límite, que es considerablemente inferior al previsto en la reglamentación del transporte especial, y que reduce la flota disponible, en especial en las regiones apartadas a las que la Policía requiere desplazar personal.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

El artículo 2.2.1.6.2.2 del Decreto 1079 de 2015, modificado por el Decreto 431 de 2017, fija en veinte (20) años el tiempo de uso de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial. La seguridad del servicio se garantiza con la revisión técnico-mecánica, el SOAT, las pólizas y los elementos de seguridad que la propia ficha exige. Las exigencias técnicas que restringen la participación deben estar justificadas en el análisis del sector y ser proporcionales (artículos 2.2.1.1.1.6.1 y 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015).

III. SOLICITUD

Ampliar la antigüedad máxima de los vehículos a diez (10) años contados desde el año de modelo. Subsidiariamente, justificar en el Estudio Previo, con base en el análisis del sector, la razón técnica del límite de ocho (8) años. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 9 – ACEPTA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional ACEPTA la solicitud, teniendo en cuenta que por regla general los vehículos tienen un tiempo de uso máximo de 20 años, según lo definido por la normativa vigente, además, el Decreto 1048 de 2026 mantuvo el plazo de 20 años, no obstante, una vez verificado el requisito se definió un límite máximo de antigüedad de 10 años ya que la ley de contratación pública faculta a las entidades del Estado para exigir estándares superiores en atención a la autonomía contractual.

Por lo anterior, se requieren vehículos más modernos para mitigar riesgos mecánicos, disminuir emisiones o garantizar el confort de los funcionarios y beneficiarios del servicio, en consecuencia, se modificará el numeral 2.3 del anexo "ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS", el cual quedará así:

"*Requisito de flota: Los vehículos para el servicio de transporte de pasajeros deben registrar una antigüedad igual o menor a diez (10) años desde su año de modelo/fabricación, y no se podrá transportar en el vehículo más personal que el que tenga permitido en su tarjeta de operación, garantizando la silla individual para cada pasajero.*"

OBSERVACIÓN Nro. 10

"(…) ***Observación No. 10. Inconsistencias del estudio de mercado del Lote 2 y vacíos en la forma de remuneración de los expresos.***

I. FUNDAMENTO FÁCTICO

Los precios unitarios máximos del anexo "Listado de Expresos – Lote 2", sobre los cuales se aplicará el descuento, presentan inconsistencias internas verificables:

1. La buseta de 20 a 29 pasajeros y el bus de 30 a 40 pasajeros tienen el mismo precio por hora ($250.000), pese a ser vehículos de capacidad y costo de operación distintos.

2. El valor del día (máximo 8 horas) es muy superior al de ocho horas de servicio en varias categorías: buseta, $3.315.000 por día frente a $2.000.000 por ocho horas; bus de 30 a 40 pasajeros, $5.265.000 frente a $2.000.000; y bus de 40 a 50 pasajeros, $7.000.000 frente a $2.800.000. Esta relación indica que los precios por hora están subestimados o que no son comparables con los precios por día.

3. El propio estudio reconoce que en cuatro de los diez ítems la depuración estadística dejó un solo dato ("referencia puntual de robustez limitada"), y que en el bus de 40 a 50 pasajeros persiste una dispersión del 71,43 % con solo dos cotizaciones.

Además, la remuneración se fija únicamente por hora o por día, sin componente de distancia, pese a que los expresos son nacionales. Tampoco se precisa cómo se remunera un servicio que excede ocho horas o varios días (por ejemplo, Bogotá – Cartagena), ni si el precio incluye peajes, combustible, viáticos y alojamiento del conductor, parqueaderos o el retorno del vehículo vacío. Con el descuento único que exige el pliego, estas falencias pueden hacer inviable la prestación de algunos ítems.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

El artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 impone a la Entidad el deber de conocer el sector desde la perspectiva económica y técnica, y el principio de planeación exige que el presupuesto y los precios unitarios máximos reflejen la realidad del mercado (artículos 25 y 26 de la Ley 80 de 1993). Unos precios techo internamente contradictorios y sustentados en datos únicos no permiten una competencia objetiva y aumentan el riesgo de incumplimiento o de que el proceso se declare desierto.

III. SOLICITUD

PRIMERO. Revisar y ajustar los precios unitarios máximos del Lote 2, en especial los valores por hora de buseta y de buses, con cotizaciones adicionales que permitan una muestra suficiente para cada ítem, y publicar en el SECOP II la matriz de cálculo.

SEGUNDO. Definir la forma de remuneración de los servicios que superen ocho horas o se extiendan por varios días, e incorporar un componente por kilómetro o por trayecto para los desplazamientos intermunicipales de larga distancia.

TERCERO. Precisar qué costos se entienden incluidos en el precio (peajes, combustible, viáticos y alojamiento del conductor, parqueaderos, retorno en vacío) y cuáles, si es el caso, se reconocerán por separado. (…)" (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 10 – NO ACEPTA Y ACLARA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional NO ACEPTA la solicitud de modificar los precios unitarios máximos establecidos para el Lote 2, teniendo en cuenta que los valores no fueron obtenidos mediante una relación aritmética entre capacidad del vehículo y precio, ni mediante la multiplicación de la tarifa horaria por ocho horas. Cada combinación de tipo de vehículo y unidad de servicio fue analizada independientemente con base en las cotizaciones efectivamente obtenidas durante la consulta al mercado, lo cual consta en el SECOP II.

Para cada "tipo de vehículo y servicio" se calcularon medidas de tendencia central y dispersión y, cuando se identificaron niveles elevados de variabilidad, se aplicó la metodología de tratamiento estadístico documentada en el Análisis del Sector. En los eventos en que el conjunto final quedó integrado por un número reducido de observaciones, el estudio dejó expresamente registrada la menor robustez estadística del resultado, circunstancia que no equivale, por sí sola, a demostrar que el precio obtenido sea incorrecto o inviable.

Tampoco resulta técnicamente procedente inferir que la tarifa correspondiente a un día máximo de ocho horas deba ser igual a ocho veces la tarifa horaria. Ambas constituyen unidades comerciales independientes, cuya formación de precio puede reflejar condiciones diferentes de disponibilidad, reserva del vehículo y del conductor, tiempos improductivos y demás condiciones operativas asociadas a la jornada.

La observación formulada no incorpora cotizaciones alternativas, estructuras de costos ni soportes objetivos de mercado que permitan establecer que los precios máximos definidos por la Entidad se encuentran por debajo de las condiciones vigentes del mercado. Por esta razón, no existe soporte económico suficiente para modificar los precios establecidos, máxime, cuando estos fueron obtenidos a partir de los valores que aportaron los proveedores del sector que enviaron las cotizaciones.

Frente a definir la forma de remuneración de servicios que superen 8 horas o se extiendan por varios días, se ACLARA que no se requiere el servicio en dichas condiciones, por tanto, no hace parte del presente proceso, adicionalmente, el precio establecido para el servicio público de transporte terrestre automotor especial incluye todo los costos directos e indirectos, por tanto, no se reconocerán pagos adicionales.

OBSERVACIÓN Nro. 11

"(…) ***Observación No. 11. Tiempo de reemplazo del vehículo (tres horas) en todo el territorio nacional.***

I. FUNDAMENTO FÁCTICO

La Ficha Técnica y las Especificaciones Técnicas exigen que, ante una falla, el contratista gestione el reemplazo del vehículo "bajo las mismas condiciones en un término máximo de tres (3) horas". Como el servicio se presta en cualquier lugar del país, incluidas zonas apartadas o con oferta limitada de transporte, ese tiempo no es materialmente alcanzable en todos los casos y expone al contratista a un incumplimiento que no depende de su diligencia.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

Las obligaciones deben ser proporcionales y posibles de cumplir, y los riesgos previsibles deben tipificarse y asignarse según quién está en mejor posición de controlarlos (artículo 4 de la Ley 1150 de 2007).

III. SOLICITUD

Mantener el término de tres (3) horas para las ciudades capitales y áreas metropolitanas, y fijar un término razonable diferenciado (por ejemplo, hasta ocho horas) para los demás municipios y zonas apartadas. Asimismo, precisar que el término no corre cuando el reemplazo se impide por fuerza mayor, orden público o cierre de vías. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 11 – NO ACEPTA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional NO ACEPTA la observación, por cuanto el término máximo de tres (3) horas establecido para el reemplazo del vehículo ante una eventual falla tiene como finalidad garantizar la continuidad y oportunidad en la prestación del servicio de transporte, así como minimizar las afectaciones al desplazamiento del personal de la Policía Nacional.

Al respecto, es importante señalar que, si bien el servicio tiene cobertura en todo el territorio nacional, la mayor parte de las rutas requeridas se desarrolla a través de vías nacionales, las cuales cuentan con condiciones de conectividad y acceso que permiten gestionar alternativas de transporte para atender este tipo de contingencias.

Así mismo, corresponde al contratista, en virtud de su experiencia y capacidad operativa, prever y disponer de los mecanismos de coordinación y respuesta necesarios para atender oportunamente las eventualidades que puedan presentarse durante la ejecución del contrato, incluyendo las fallas mecánicas o situaciones que impidan la continuidad del servicio.

En ese sentido, el plazo establecido constituye una condición operativa necesaria para garantizar la adecuada prestación del servicio y no se considera desproporcionado frente a las necesidades de la Entidad y las responsabilidades asumidas por el contratista.

OBSERVACIÓN Nro. 12

"(…) ***Observación No. 12. Plazos mínimos de anticipación para solicitar, modificar y cancelar expresos, y reglas de reconocimiento.***

I. FUNDAMENTO FÁCTICO

La matriz de riesgos del Lote 2 identifica como riesgos altos la "indisponibilidad de vehículos (…) en las fechas, horarios y rutas requeridos" (riesgo No. 9) y la "modificación o cancelación de última hora de servicios de expresos previamente programados" (riesgo No. 14). Como tratamiento, prevé "establecer plazos de anticipación para la programación de los servicios" y "definir en el contrato plazos mínimos de anticipación para programar, modificar y cancelar servicios, y reglas claras de reconocimiento".

Sin embargo, ni la Ficha Técnica ni las Especificaciones Técnicas fijan esos plazos. Solo exigen que el contratista responda en dos (2) horas con la asignación del vehículo, la placa y el conductor, sin señalar con cuánta anticipación debe la Entidad presentar la solicitud ni qué se reconoce cuando un servicio se cancela después de movilizado el vehículo. El riesgo No. 9 menciona además una "flota o capacidad de respaldo suficiente" que no está definida en ningún otro documento.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

Los riesgos previsibles deben tipificarse, estimarse y asignarse en los documentos del proceso (artículo 4 de la Ley 1150 de 2007 y artículo 2.2.1.1.1.6.3 del Decreto 1082 de 2015). Un tratamiento que la propia matriz considera necesario y que no se incorpora a las condiciones del contrato deja el riesgo, en la práctica, a cargo exclusivo del contratista.

III. SOLICITUD

PRIMERO. Incorporar en la Ficha Técnica un plazo mínimo de anticipación para la solicitud de expresos; por ejemplo, veinticuatro (24) horas para servicios con origen en ciudades capitales y cuarenta y ocho (48) horas para los demás municipios. Las solicitudes con menor anticipación se atenderían según disponibilidad, sin que su no atención constituya incumplimiento.

SEGUNDO. Establecer reglas de cancelación y modificación, con el reconocimiento de los costos causados cuando la cancelación se produzca con menos de la anticipación pactada o una vez el vehículo se haya desplazado.

TERCERO. Aclarar que la "flota o capacidad de respaldo" a la que alude el riesgo No. 9 no es un requisito habilitante y que puede garantizarse mediante vehículos vinculados a otras empresas habilitadas con las que el contratista tenga convenio de colaboración empresarial. (...)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 12 – ACEPTA PARCIALMENTE Y ACLARA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional ACEPTA PARCIALMENTE la primera solicitud de establecer un plazo mínimo de anticipación para solicitar los servicios de expresos, por tanto, se fija un plazo mínimo de doce (12) horas de anticipación para la presentación de las solicitudes, sin establecer distinción según el municipio o ciudad de origen del servicio.

Este plazo se establece teniendo en cuenta las necesidades operativas de la Entidad y la necesidad de permitir al contratista realizar oportunamente las gestiones necesarias para disponer de los vehículos y conductores requeridos. Lo anterior, sin perjuicio de que, ante situaciones urgentes o necesidades especiales, la Entidad pueda formular solicitudes con una anticipación inferior, las cuales deberán ser atendidas por el contratista de acuerdo con la disponibilidad operativa y las condiciones del servicio requerido.

Por tanto, se modificará el numeral 2.1 del anexo "ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS", así:

NOTA 1: por necesidades del servicio, el plazo mínimo de anticipación para solicitar los servicios de expresos será de doce (12) horas para la presentación de las solicitudes, sin establecer distinción según el municipio o ciudad de origen del servicio; sin perjuicio que, ante situaciones urgentes o necesidades especiales, la Entidad pueda formular solicitudes con una anticipación inferior, las cuales deberán ser atendidas por el contratista de acuerdo con la disponibilidad operativa y las condiciones del servicio requerido.

NOTA 2: en caso de ser necesario se podrá solicitar la capacidad trasportadora expedida por el Ministerio de Transporte y demás documentación requerida.

Frente a la segunda solicitud sobre de establecer reglas de cancelación y modificación, se ACLARA que, a la fecha no se tienen antecedentes de cancelaciones del servicio, no obstante, si se llegare a presentar, como regla general se reconocerá el tiempo de desplazamiento del vehículo, en caso que aplique. Además, teniendo en cuenta que la programación de los servicios deberá realizarse con la anticipación mínima establecida, no se contemplan cancelaciones o modificaciones imprevistas, precisamente con el propósito de facilitar la planeación y coordinación operativa del servicio.

En ese sentido, no se contempla el reconocimiento automático de valores adicionales por la modificación o cancelación de servicios programados, por cuanto la ejecución y el pago estarán sujetos a las condiciones contractuales y a los servicios efectivamente prestados y recibidos a satisfacción por la Entidad.

Sobre la flota o capacidad de respaldo, se ACLARA que no constituye un requisito habilitante que deba acreditarse con la presentación de la oferta. El contratista podrá disponer de vehículos pertenecientes a otras empresas, siempre que estas se encuentren debidamente habilitadas para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial y que dicha disponibilidad se encuentre soportada en los mecanismos de colaboración empresarial permitidos por la normativa vigente.

En consecuencia, los vehículos asignados podrán encontrarse vinculados a la empresa contratista o a otra empresa habilitada con la cual se haya celebrado el correspondiente convenio de colaboración empresarial u otro, según corresponda. En este último caso, los vehículos deberán contar con la tarjeta de operación y los demás documentos y pólizas exigibles, correspondientes a la empresa transportadora bajo cuya operación se preste el servicio.

Lo anterior no exime al contratista de su responsabilidad frente a la Entidad por el cumplimiento de las obligaciones contractuales, ni de garantizar que los vehículos y conductores asignados cumplan las condiciones legales, técnicas y de seguridad exigidas para la prestación del servicio.

OBSERVACIÓN Nro. 13

"(...) ***C. OBSERVACIONES COMUNES A LOS DOS LOTES***

Observación No. 13. Asignación de riesgos externos exclusivamente al contratista en la matriz del Lote 1.

I. FUNDAMENTO FÁCTICO

En la matriz del Lote 1, el riesgo No. 10 ("cancelación o suspensión de rutas de transporte terrestre", causado por "situaciones operativas o climáticas, cierres viales, situaciones de orden público o decisiones de los operadores de transporte") y el riesgo No. 11 ("falta de disponibilidad de cupos", causada por temporadas de alta demanda o eventos masivos) se asignan exclusivamente al proveedor.

Se trata de hechos externos que el contratista no controla: el cierre de una vía, una alteración del orden público o la decisión de una empresa transportadora de suspender una ruta. La propia Entidad, en la matriz del Lote 2, asigna de forma compartida ("Policía Nacional – DILOF + Proveedor") el riesgo equivalente de cierres viales, condiciones climáticas y orden público (riesgo No. 13), lo que evidencia un tratamiento desigual de un mismo riesgo.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

Conforme al artículo 4 de la Ley 1150 de 2007, los riesgos deben asignarse a la parte que esté en mejor capacidad de gestionarlos. Los hechos de un tercero, el orden público y las condiciones climáticas no son imputables al contratista y, cuando impiden la prestación, configuran eventos de fuerza mayor o caso fortuito que excluyen su responsabilidad.

III. SOLICITUD

Modificar la asignación de los riesgos No. 10 y No. 11 del Lote 1 para que sean compartidos entre la Entidad y el contratista, en los mismos términos del riesgo No. 13 del Lote 2. Asimismo, precisar que el contratista solo responde por gestionar alternativas disponibles en el mercado, y no por la inexistencia de ruta, de cupos o de servicio causada por terceros, por el orden público o por el clima. (...)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 13 – ACEPTA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional ACEPTA la observación, con el propósito de precisar el alcance de las obligaciones relacionadas con la distribución del riesgo entre el contratista y la entidad, toda vez que las causas que los origina corresponden, en gran medida, a circunstancias externas ajenas al control directo del contratista, tales como cierres viales, condiciones climáticas, alteraciones del orden público, restricciones operativas o decisiones adoptadas por las empresas transportadoras respecto de sus rutas y frecuencias.

Por tanto, se modificarán los riesgos 10 y 11 del anexo "ANÁLISIS DEL RIESGO Y LA FORMA DE MITIGARLO LOTE 1", el cual se publicará con el pliego de condiciones definitivo.

No obstante lo anterior, no se exime al contratista de desplegar todas las acciones de gestión, coordinación y búsqueda de alternativas comerciales razonables para garantizar la prestación oportuna del servicio

requerido. En los eventos en que la materialización del riesgo obedezca a una falla en la gestión del contratista, dicho riesgo continuará siendo de su exclusiva responsabilidad.

OBSERVACIÓN Nro. 14

"(…) ***Observación No. 14. Porcentajes de la garantía única de cumplimiento: cumplimiento del 20 % y calidad del servicio del 50 %.***

PRIMERO. Reducir el amparo de cumplimiento al diez por ciento (10 %) del valor del contrato, y el de calidad del servicio a un porcentaje proporcional al riesgo, que no supere el veinte por ciento (20 %).

SEGUNDO. Subsidiariamente I. FUNDAMENTO FÁCTICO

El anexo "Estimación, tipificación, asignación de riesgos y determinación de garantías" exige, para la etapa contractual, una garantía única con los siguientes amparos: cumplimiento del contrato por el veinte por ciento (20 %) del valor del contrato; calidad del servicio por el cincuenta por ciento (50 %) del valor del contrato; y pago de salarios y prestaciones por el cinco por ciento (5 %). Cada amparo tiene una vigencia igual al plazo del contrato y sesenta (60) días o tres (3) años más, según el caso. A ello se suma la cláusula penal pecuniaria del veinte por ciento (20 %).

En el Lote 1, el valor asegurado por calidad del servicio sería de $260.525.000 y el de cumplimiento de $104.210.000. Es decir, se exige asegurar el 75 % del valor del contrato, además de la cláusula penal. Estos porcentajes encarecen la prima, consumen el cupo de afianzamiento de las empresas medianas y pequeñas ante las aseguradoras y restringen la participación, sin que el Estudio Previo explique por qué la Entidad necesita amparar la calidad del servicio por la mitad del valor del contrato.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

El artículo 2.2.1.2.3.1.12 del Decreto 1082 de 2015 fija el amparo de cumplimiento en al menos el diez por ciento (10 %) del valor del contrato, y el artículo 2.2.1.2.3.1.15 del mismo decreto ordena que el valor del amparo de calidad del servicio se determine de acuerdo con el objeto, el valor, la naturaleza y las obligaciones del contrato. La suficiencia de las garantías debe guardar proporción con los riesgos efectivamente identificados, en especial cuando, como aquí, la Entidad conserva el control del pago contra servicios efectivamente prestados y verificados por el supervisor.

III. SOLICITUD

, motivar en el Estudio Previo, con base en la matriz de riesgos, la razón por la que se exigen los porcentajes actuales. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 14 – NO ACEPTA E INFORMA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional NO ACEPTA la solicitud, por tanto, se mantiene los porcentajes establecidos para los amparos de cumplimiento del contrato (20%) y calidad del servicio (50%), toda vez que estos responden a la necesidad de proteger los intereses patrimoniales de la Entidad frente a los riesgos asociados a la ejecución contractual, de conformidad con lo previsto en el Decreto 1082 de 2015.

En este sentido, los porcentajes establecidos constituyen mecanismos de cobertura frente a eventuales incumplimientos y deficiencias en la calidad del servicio contratado, cuya materialización podría afectar la adecuada ejecución de las obligaciones y la satisfacción de las necesidades institucionales. Asimismo, debe precisarse que los valores asegurados no constituyen pagos anticipados ni costos equivalentes a dichos porcentajes, sino límites de cobertura de los respectivos amparos, cuya prima es determinada por las aseguradoras conforme a sus criterios técnicos y comerciales.

Además, los porcentajes exigidos se encuentran dentro del marco normativo aplicable y están orientados a salvaguardar los recursos públicos y garantizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales.

OBSERVACIÓN Nro. 15

"(…) ***Observación No. 15. Garantía de seriedad de la oferta: contradicción entre el pliego y el anexo de garantías.***

I. FUNDAMENTO FÁCTICO

El anexo "Estimación, tipificación, asignación de riesgos y determinación de garantías" fija la garantía de seriedad en el diez por ciento (10 %) del presupuesto oficial del lote o lotes a ofertar, con una vigencia desde la presentación de la oferta y por cuatro (4) meses más. El numeral 1.1.18 del proyecto de pliego también exige el 10 %, pero remite, para la vigencia, a "la vigencia señalada en el capítulo primero", donde no se indica. A su vez, la recomendación 14 del capítulo I dispone que "el valor asegurado deberá coincidir con el valor del presupuesto oficial para el proceso de forma total o por lote", es decir, el 100 %.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

La no entrega de la garantía de seriedad es insubsanable (parágrafo 3 del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, adicionado por la Ley 1882 de 2018), por lo que sus condiciones deben ser inequívocas y coherentes en todos los documentos del proceso (artículos 2.2.1.2.3.1.6 y 2.2.1.2.3.1.9 del Decreto 1082 de 2015).

III. SOLICITUD

Corregir la recomendación 14 del capítulo I y precisar en el numeral 1.1.18 que el valor asegurado es el diez por ciento (10 %) del presupuesto oficial del lote o lotes a los que se presente oferta, con vigencia de cuatro (4) meses contados desde la fecha de presentación de las ofertas, en concordancia con el anexo de garantías. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 15 – ACLARA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional ACLARA que, el valor asegurado de la garantía de seriedad de la oferta corresponde al diez por ciento (10%) del presupuesto oficial del lote o lotes a los cuales presente propuesta el oferente, conforme a lo establecido en el capítulo I CONDICIONES GENERALES – numeral 14 el cual establece *"El valor asegurado deberá coincidir con el valor del presupuesto oficial para el proceso de forma total o por lote y/o ítem, según corresponda"*, así como en el CAPÍTULO II CRITERIOS DE SELECCIÓN Y EVALUACIÓN DE LAS PROPUESTAS – numeral 1.1.18 donde se indica "(…) por un valor equivalente al **diez por ciento (10%) del valor del presupuesto a ofertar lote o lotes**", tal como se señaló en el anexo "ESTIMACIÓN, TIPIFICACIÓN, ASIGNACIÓN DE RIESGOS Y DETERMINACIÓN DE GARANTÍAS".

OBSERVACIÓN Nro. 16

"(…) ***Observación No. 16. Formularios y documentos del proceso: minuta del contrato y acreditación de la experiencia.***

I. FUNDAMENTO FÁCTICO

El numeral 11 del Formulario "Carta de presentación de la propuesta" obliga al proponente a aceptar "plena, incondicional e irrestrictamente los términos del contrato que se nos ofrece, conforme al formulario 'minuta del contrato'", y a suscribirlo sin modificaciones. Sin embargo, la minuta no está publicada con el proyecto de pliego. El numeral 22 del mismo formulario remite, además, a un anexo "Criterios de Selección" que no forma parte de los documentos publicados.

Por su parte, el Formulario "Experiencia del proponente" exige indicar el "folio en que se encuentra la certificación presentada en la oferta", además del folio del RUP. Ello sugiere que se exigirán certificaciones de los contratos, aunque las Especificaciones Técnicas señalan que la experiencia se verifica con el Registro Único de Proponentes.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

Los proponentes no pueden aceptar de manera irrevocable condiciones contractuales que no conocen (artículo 24, numeral 5, de la Ley 80 de 1993). En cuanto a la experiencia, el artículo 6 de la Ley 1150 artículo 5 de esa ley se demuestra con el certificado del RUP, de manera que no procede exigir documentos adicionales para acreditar información que ya consta en él.

III. SOLICITUD

PRIMERO. Publicar la minuta del contrato con suficiente antelación al cierre, o eliminar del numeral 11 de la carta de presentación la referencia a ese formulario; y corregir la remisión del numeral 22 al anexo "Criterios de Selección".

SEGUNDO. Aclarar que la experiencia se acredita exclusivamente con el RUP y que la columna "folio en que se encuentra la certificación presentada en la oferta" del Formulario de Experiencia solo debe diligenciarse cuando la Entidad, en ejercicio de la Nota 6 del numeral 3.9, solicite información adicional. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 16 – INFORMA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional INFORMA que, respecto a la publicación de la minuta contractual, se precisa que el modelo de minuta del contrato fue publicado en la plataforma SECOP II el 03/11/2026, con el fin de que los interesados conozcan las condiciones contractuales propuestas por la Entidad. No obstante, dicho documento podrá ajustarse conforme a las condiciones definitivas del proceso de selección.

Por otra parte, con relación al numeral 22 del formulario "CARTA DE PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA" se informa que se realizará la corrección correspondiente, toda vez que los criterios de selección se encuentran establecidos en el pliego de condiciones, por tanto, dicho formulario se publicará con el pliego definitivo.

Así mismo, respecto del formulario de "EXPERIENCIA GENERAL DEL PROPONENTE", se informa que por error se publicó un documento que no corresponde, por lo tanto, el formulario que aplica se publicará con el pliego definitivo.

OBSERVACIÓN Nro. 17

"(…) ***Observación No. 17. Plazo de pago.***

I. FUNDAMENTO FÁCTICO

El pliego prevé pagos mensuales "dentro de los sesenta (60) días siguientes a la presentación de la factura", sujetos además al "derecho a turno" y a la disponibilidad del PAC. En el Lote 1, el contratista paga de contado a las empresas transportadoras cada tiquete que adquiere para la Entidad, de modo que puede llegar a financiar hasta tres meses de consumo, costo que necesariamente se traslada al precio y reduce el descuento posible.

II. FUNDAMENTO JURÍDICO

Los principios de economía y de equilibrio en las cargas contractuales (artículos 25 y 27 de la Ley 80 de 1993) aconsejan que el plazo de pago guarde relación con la estructura de costos del servicio, la cual, según el análisis del sector, depende de tarifas que se pagan al momento de la compra.

III. SOLICITUD

Reducir el plazo de pago a treinta (30) días calendario siguientes a la radicación de la factura con el lleno de los requisitos. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 17 – NO ACEPTA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional NO ACEPTA la solicitud ya que, el plazo de pago previsto se encuentra acorde con los procedimientos administrativos, presupuestales y financieros que rigen la gestión contractual de la Policía Nacional. Asimismo, dicho término se estableció considerando los controles de verificación, supervisión y trámite interno requeridos para el reconocimiento y pago de las obligaciones contractuales.

En consecuencia, el plazo establecido resulta razonable y proporcional frente a la naturaleza del contrato, el derecho a turno y a la disponibilidad del Plan Anual de Caja (PAC).

OBSERVACIONES REALIZADAS POR LA EMPRESA EXPRESO BRASILIA S.A., MEDIANTE EL SECOP II EL 30/10/2026.

OBSERVACIÓN Nro. 18

*"(…) **1. Indicadores financieros***

Solicitamos a la entidad aclarar si para el presente proceso se establecerán indicadores financieros habilitantes y, en caso afirmativo, informar cuáles serán los indicadores exigidos, sus respectivos porcentajes o rangos y los criterios de evaluación. Lo anterior, teniendo en cuenta la necesidad de conocer las condiciones financieras que deberán acreditar los posibles oferentes. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 18 – INFORMA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional INFORMA que, los indicadores financieros establecidos en el presente proceso se encuentran en el pliego de condiciones, CAPÍTULO II – numeral 1.2 ECONÓMICOS - 1.2.1. INDICADORES FINANCIEROS A EVALUAR, así:

Rentabilidad del patrimonio	Rentabilidad del activo	Índice liquidez	Razón de endeudamiento	Cobertura de Intereses
>=0,03	>=0,02	>=0,86	<=0,73	>=1,48

Adicionalmente, los criterios de evaluación se encuentran relacionados en las notas de numeral antes citado.

OBSERVACIÓN Nro. 19

*"(…) **2. Experiencia requerida***

Solicitamos precisar cuál es el valor mínimo de experiencia que deberán acreditar los proponentes, así como las condiciones específicas de los contratos que serán válidos para demostrarla, incluyendo su objeto, cuantía y características. De igual manera, agradecemos indicar si se aceptará experiencia en contratos relacionados con la prestación de servicios de transporte terrestre especial, empresarial e institucional. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 19 - INFORMA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional INFORMA que, la experiencia del proponente se encuentra plenamente establecida en el numeral 3.9 del anexo "ESPECIFICACIONES TÉCNICAS MÍNIMAS", donde se indica el mínimo y máximo de contratos con los que se podrá acreditar la experiencia, los códigos UNSPSC requeridos para cada lote y el valor en salarios.

OBSERVACIÓN Nro. 20

*"(…) **3. Capital de trabajo***

Solicitamos informar cuál será el capital de trabajo mínimo requerido para participar en el presente proceso y la metodología que utilizará la entidad para su verificación. Esta información es fundamental para que los

interesados puedan validar oportunamente su capacidad financiera y evitar inconvenientes durante el desarrollo del proceso contractual. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 20 – INFORMA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional INFORMA que, para el presente proceso no se exige el indicador de capital de trabajo, conforme al análisis financiero realizado, por lo que la verificación de la capacidad financiera y organizacional de los proponentes se realizará mediante los indicadores establecidos.

OBSERVACIÓN Nro. 21

*"(…) **4. Revisión de precios techo – Lote 2 (Servicio de expresos terrestres nacionales)***

Solicitamos respetuosamente a la entidad revisar los precios techo establecidos para los servicios de expresos relacionados en el Lote 2, teniendo en cuenta que los valores publicados presentan diferencias frente a las condiciones y tarifas actuales del mercado.

Adicionalmente, observamos que la estructura de costos está planteada por horas, pero no se especifica claramente si corresponde a servicios de disponibilidad y desplazamiento dentro de una misma ciudad o si contempla expresos que requieren desplazamientos intermunicipales o nacionales.

Es importante considerar que los servicios que implican desplazamientos fuera de la ciudad generan costos adicionales asociados a combustible, peajes, tiempos de recorrido, viáticos y, dependiendo de la distancia y duración del servicio, la necesidad de disponer de más de un conductor.

Por lo anterior, solicitamos aclarar el alcance de las tarifas por hora y evaluar la posibilidad de establecer condiciones diferenciadas para los servicios urbanos y los desplazamientos fuera de la ciudad, de manera que los precios techo reflejen los costos reales de operación y permitan garantizar la prestación adecuada del servicio. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 21 – ACLARA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional ACLARA que, los precios unitarios establecidos para el Lote 2, no fueron obtenidos mediante una relación aritmética entre capacidad del vehículo y precio, ni mediante la multiplicación de la tarifa horaria por ocho horas. Cada combinación de tipo de vehículo y unidad de servicio fue analizada independientemente con base en las cotizaciones efectivamente obtenidas durante la consulta al mercado, lo cual consta en el SECOP II.

Para cada "tipo de vehículo y servicio" se calcularon medidas de tendencia central y dispersión y, cuando se identificaron niveles elevados de variabilidad, se aplicó la metodología de tratamiento estadístico documentada en el Análisis del Sector. En los eventos en que el conjunto final quedó integrado por un número reducido de observaciones, el estudio dejó expresamente registrada la menor robustez estadística del resultado, circunstancia que no equivale, por sí sola, a demostrar que el precio obtenido sea incorrecto o inviable.

La observación formulada no incorpora cotizaciones alternativas, estructuras de costos ni soportes objetivos de mercado que permitan establecer que los precios máximos definidos por la Entidad se encuentran por debajo de las condiciones vigentes del mercado. Por esta razón, no existe soporte económico suficiente para modificar los precios establecidos, máxime, cuando estos fueron obtenidos a partir de los valores que aportaron los proveedores del sector que enviaron las cotizaciones.

OBSERVACIÓN Nro. 22

*"(…)**5. Ampliación de las condiciones técnicas del proceso***

Solicitamos a la entidad ampliar y precisar las especificaciones técnicas del servicio requerido, especialmente en lo relacionado con las características de los vehículos, capacidades, cobertura

geográfica, tiempos de disponibilidad, condiciones de operación, programación de los servicios y responsabilidades del contratista.

Lo anterior, con el propósito de conocer de manera integral las necesidades de la entidad, validar nuestra capacidad operativa y garantizar que la prestación del servicio se realice bajo condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, sin afectar las necesidades de movilidad de la Policía Nacional.

Agradecemos a la entidad dar respuesta a las anteriores observaciones y considerar los ajustes solicitados, con el fin de promover la pluralidad de oferentes, la transparencia y la participación de empresas con capacidad técnica, financiera y operativa para cumplir satisfactoriamente el objeto contractual. (…)". (Copia textual)

RESPUESTA OBSERVACIÓN Nro. 22 – NO ACEPTA

La Dirección Logística y Financiera de la Policía Nacional NO ACEPTA la observación ya que, las condiciones y especificaciones técnicas del servicio se encuentran definidas en la Ficha Técnica, las Especificaciones Técnicas, los Estudios Previos y los demás documentos que integran el proceso de contratación.

En dichos documentos se establecen las características de los vehículos requeridos, las condiciones de operación, la cobertura del servicio, los tiempos de disponibilidad, la programación de los desplazamientos y las obligaciones a cargo del contratista, atendiendo las necesidades de movilidad de la Policía Nacional y las condiciones particulares de la prestación del servicio.

En ese sentido, los documentos del proceso contienen la información necesaria para que los interesados conozcan el alcance del objeto contractual, identifiquen los requerimientos técnicos y operativos y evalúen su capacidad para participar y asumir las obligaciones derivadas de la ejecución contractual.

Así mismo, es importante precisar que las condiciones técnicas establecidas obedecen a las necesidades identificadas por la Entidad y buscan garantizar la prestación del servicio bajo criterios de oportunidad, calidad, seguridad y continuidad.

Atentamente,

Coronel **WILSON GILBERTO BARRIOS PERDOMO**
Director Logístico y Financiero de la Policía Nacional
Administrador Policial T.P. 3380

Elaboró: Intendente **MARISOL BELTRAN LEYDA**
Analista Precontractual
Grupo Precontractual

Revisó: Mayor **ELIANA YULIET GARCIA**
Jefe Grupo Asuntos Jurídicos
Dirección Logística y Financiera

Revisó: Teniente coronel **WILLIAM GABRIEL DIAZ CIFUENTES**
Jefe Grupo Precontractual
Área de Contratación

Revisó: Teniente coronel **CESAR ALFONSO GELVES MENDOZA**
Jefe Área de Contratación
Dirección Logística y Financiera

Revisó: Teniente coronel **MARTIN JAIME CASTILLO MOREIRA**
Subdirector Logístico y Financiero (E)

Fecha de elaboración 03/11/2026
Ubicación: Z:\14 - DIRAF - BANCO DE PROCESOS PRECONTRACTUALES\PROCESOS 2026

Carrera 59 26-21 CAN, Bogotá
Teléfonos 601 5159000 Ext 9013
dilof.arcon-sec@policia.gov.co
www.policia.gov.co