Fwd: Presentación de observaciones técnico-legales, presupuestales y económicas al proyecto de pliego de condiciones y estudios previos.

1 mensaje

secgobierno lossantos-santander.gov.co <secgobierno@lossantos-santander.gov.co> 19 de octubre de 2026 a las 8:04
Para: LAURA G SANCHEZ C <lauraginetcadena@gmail.com>, Yolanda Bohorquez <bohorquezabogada22@gmail.com>

---------- Forwarded message ---------
De: **jose pereira rueda** <veedor.anticorrupcion@yahoo.com>
Date: lun, 19 oct 2026 a las 7:45
Subject: Presentación de observaciones técnico-legales, presupuestales y económicas al proyecto de pliego de condiciones y estudios previos.
To: secgobierno@lossantos-santander.gov.co <secgobierno@lossantos-santander.gov.co>, controlinterno@lossantos-santander.gov.co <controlinterno@lossantos-santander.gov.co>, contactenos@lossantos-santander.gov.co <contactenos@lossantos-santander.gov.co>, Sechacienda lossantos-santander.gov.co <sechacienda@lossantos-santander.gov.co>

Señores
ALCALDÍA MUNICIPAL DE LOS SANTOS (SANTANDER)
Secretaría de Gobierno / Comité Evaluador
Proceso: Licitación Pública No. LP-003-2026

Objeto: *"Adquisición de buses para fortalecer la prestación del servicio de transporte escolar en el municipio de Los Santos, Santander"*

Asunto: Presentación de observaciones técnico-legales, presupuestales y económicas al proyecto de pliego de condiciones y estudios previos.

En mi calidad de interesado y proponente dentro del proceso de selección de la referencia, en ejercicio del derecho que me asiste en el ordenamiento jurídico contractual, de manera respetuosa me dirijo a su despacho con el fin de formular observaciones formalmente fundamentadas al proyecto de pliego de condiciones y a los documentos definitivos de la etapa de planeación publicados en las plataformas oficiales.

Las presentes glosas se sustentan en la vulneración de los principios de libre concurrencia, planeación, transparencia, proporcionalidad y selección objetiva, consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política, la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, la Ley 1474 de 2011 y el Decreto 1082 de 2015. En consecuencia, se solicita de forma expresa la modificación y aclaración de los apartes que a continuación se detallan, a efectos de garantizar la legalidad del proceso y evitar futuras acciones de nulidad o intervenciones de los órganos de control fiscal y disciplinario.

PRIMERA OBSERVACIÓN: Vicios de legalidad por exigencia desproporcionada de antigüedad en el RUNT como requisito habilitante de orden técnico Ubicación en el documento:

Numeral 5.2.2, literal d) del proyecto de pliego de condiciones (y su correspondiente correlativo en el numeral 10.1.2.2, literal d de los estudios previos).

Sustento del hallazgo: El proyecto establece como requisito técnico habilitante obligatorio que el proponente cuente con una inscripción activa en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) como fabricante de carrocerías con una antigüedad mínima de quince (15) años, restringiendo la participación al prohibir de manera taxativa las alianzas o subcontrataciones con talleres o carroceros aliados formalmente homologados.

Fundamento legal: Esta exigencia constituye una flagrante violación al principio de proporcionalidad y libre concurrencia contenido en el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y en las subreglas del Decreto 1082 de 2015. Los requisitos habilitantes deben ser adecuados y proporcionales al objeto a contratar, destinados exclusivamente a medir la capacidad e idoneidad actual del oferente, y no a edificar barreras artificiales de entrada que impidan el acceso al mercado de firmas competidoras con menor tiempo de constitución pero con idéntica capacidad técnica y operativa.

La jurisprudencia unificada de la Sección Tercera del Consejo de Estado ha determinado de manera reiterada que la imposición de plazos de antigüedad desmesurados en registros específicos desnaturaliza la función de los requisitos habilitantes, mutándolos en factores de exclusión orientados a predeterminar el resultado de la licitación. Exigir quince años de permanencia registral para el suministro de ocho (8) vehículos escolares desborda los límites de la discrecionalidad de la administración y configura un indicio material de direccionamiento.

Solicitud: Modificar el numeral correspondiente reduciendo el término de antigüedad en el RUNT a un plazo razonable y proporcional en el mercado no superior a tres (3) o cinco (5) años, y suprimir la prohibición de acudir a carroceros aliados, permitiendo la acreditación de la capacidad técnica a través de la experiencia histórica de los miembros de consorcios, uniones temporales o esquemas de subcontratación autorizados por el Ministerio de Transporte.

SEGUNDA OBSERVACIÓN: Direccionamiento técnico en las especificaciones del chasis y motorización (Configuración de pliego sastre)

Ubicación en el documento: Numeral 4.2 del pliego de condiciones (Especificaciones técnicas de los ítems 1 y 2).

Sustento del hallazgo: El pliego determina para el Ítem 1 (Bus escolar) una potencia mínima obligatoria de 210 HP, y para el Ítem 2 (Buseta escolar) una potencia mínima de 175 HP, exigiendo adicionalmente transmisión mecánica y tracción 4x2 con un control de tracción específico. Al realizar el cotejo con el estudio de mercado publicado por la propia entidad en el numeral 4.9.1, se constata que dos de las tres cotizaciones comerciales utilizadas para fijar el presupuesto oficial corresponden de manera idéntica al chasis modelo Chevrolet MS 4.9 / NPR. Al amarrar las potencias mínimas obligatorias a los rangos exactos de 210 HP y 175 HP, la administración perfila los requisitos de los vehículos para que coincidan milimétricamente con la ficha técnica exclusiva de una única marca automotriz en el mercado nacional, impidiendo que fabricantes que emplean plataformas motoras de marcas competidoras (como Hino, Isuzu, Mitsubishi o Fuso) puedan concurrir en condiciones de igualdad.

Fundamento legal: El artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 y los desarrollos de Colombia Compra Eficiente prohíben expresamente a las entidades públicas establecer descripciones técnicas que correspondan a marcas comerciales específicas o que generen un monopolio de facto en la provisión de los bienes, salvo una justificación técnica excepcional que no se encuentra acreditada en los estudios previos. El principio de selección objetiva exige que las especificaciones sean genéricas, amplias y permitan la confrontación de diversas ofertas equivalentes en calidad, seguridad y rendimiento.

Solicitud: Ajustar los rangos de potencia mínima exigidos en el numeral 4.2, ampliando el espectro de participación a fin de permitir potencias de mínimo 150 HP para busetas y mínimo 190 HP para buses,

salvaguardando la neutralidad tecnológica y la pluralidad de oferentes.

TERCERA OBSERVACIÓN: Ilegalidad en la asignación de puntaje por factores de calidad fundados en elementos suntuarios y acabados de lujo

Ubicación en el documento: Capítulo VI, numeral 6.2 y subsiguientes del proyecto de pliego (Factores de ponderación técnica).

Sustento del hallazgo: Se diseña la distribución del puntaje otorgando un valor masivo de 21,25 puntos al Factor A, denominado *"Elementos plus de confort y lujo para un (1) bus y una (1) buseta"*. Este puntaje se adjudica en bloque al proponente que ofrezca silletería reclinable, aislamiento termoacústico con poliuretano inyectado, puerta pantográfica automática, iluminación interna 100% LED, ventanería tipo europeo sellada y porta-paquetes tipo europeo con ducto de ventilación.

Fundamento legal: La asignación de 21,25 puntos directos (casi la mitad del puntaje técnico disponible) por características puramente estéticas o accesorios suntuarios desvirtúa la esencia del factor técnico de calidad regulado por el Decreto 1082 de 2015. Los factores de ponderación técnica deben traducirse obligatoriamente en ventajas objetivas de eficiencia, durabilidad, rendimiento o costo operativo para el servicio público que se pretende satisfacer. Otorgar este volumen de puntuación a criterios como "ventanería tipo europeo" o "puertas pantográficas" carece de nexo causal y conexidad lógica con las necesidades reales del transporte escolar rural del municipio de Los Santos. Este esquema opera como un mecanismo indirecto de restricción para favorecer a constructores cuyas líneas de producción masiva integran estos componentes de manera estandarizada, afectando la eficiencia económica del gasto público.

Solicitud: Eliminar el Factor A como elemento de ponderación que otorga puntaje, o en su defecto, redistribuir los 21,25 puntos hacia factores que midan el desempeño técnico real de los vehículos, la eficiencia energética, extensiones de la garantía o el servicio de mantenimiento preventivo, transformando dichos acabados estéticos en especificaciones técnicas de carácter voluntario no puntuable.

CUARTA OBSERVACIÓN: Incumplimiento de las subreglas de la Ley 819 de 2003 en materia de consistencia fiscal para vigencias futuras

Ubicación en el documento: Numeral 4.8 del proyecto de pliego de condiciones y documentos financieros.

Sustento del hallazgo: El proyecto de pliego prescribe que la financiación del proceso compromete vigencias futuras ordinarias correspondientes al año 2027 por una cuantía de $1.955.945.986 (equivalente al 28,76% del proyecto total de $6.800.000.000), invocando la autorización del Acuerdo Municipal No. 018 del 28 de agosto de 2026. No obstante, los estudios previos omiten incorporar el análisis técnico e impacto financiero que valide la consistencia de dicha asunción de obligaciones con las metas fijadas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo del municipio.

Fundamento legal: El artículo 12 de la Ley 819 de 2003 de responsabilidad y sostenibilidad fiscal dictamina que la asunción de obligaciones que impacten presupuestos de anualidades subsiguientes requiere una concordancia estricta y explícita con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. La falta de justificación técnica sobre la capacidad de endeudamiento y la sostenibilidad del flujo de caja municipal para el año 2027, frente a compromisos contractuales de esta envergadura, configura una omisión en el deber de planeación económica de la etapa precontractual.

Solicitud: Requerir al Comité Técnico y Financiero la incorporación pública de la certificación de consistencia fiscal con el Marco Fiscal de Mediano Plazo debidamente expedida por la Secretaría de Hacienda, garantizando la viabilidad presupuestal de la operación sin menoscabar la estabilidad financiera de la entidad territorial.

QUINTA OBSERVACIÓN: Violación a las normas de seguridad de la información y transparencia por el uso de canales electrónicos comerciales privados

Ubicación en el documento: Numeral 2.3 del pliego de condiciones (Canales de comunicación oficiales).

Sustento del hallazgo: La entidad designa como canal oficial único para la radicación de observaciones y correspondencia del proceso la dirección de correo electrónico privado contratacionlossantos2025@gmail.com.

Fundamento legal: Esta disposición vulnera de forma directa la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional (Ley 1712 de 2014), el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA) y los lineamientos obligatorios de la Estrategia de Gobierno Digital en Colombia. Las entidades estatales tienen el deber imperativo de utilizar canales de comunicación oficiales alojados bajo el dominio institucional verificado (.gov.co). El uso de un correo comercial administrado por un tercero privado para gestionar un proceso de contratación de mayor cuantía ($6.800 millones) vulnera la trazabilidad inalterable de las actuaciones de la administración, no ofrece garantías respecto a la custodia y conservación de los mensajes de datos, y arriesga la reserva de la información.

Solicitud: Clausurar el uso del correo comercial privado y habilitar exclusivamente una dirección electrónica oficial bajo el dominio de la entidad territorial (ej. contratacion@lossantos-santander.gov.co), garantizando de manera armónica que la radicación y respuesta de todas las observaciones se centralice a través de la plataforma SECOP, conforme a la ley.

SEXTA OBSERVACIÓN: Incoherencia material frente a las metas físicas del Plan de Desarrollo Municipal

Ubicación en el documento: Aparte *"Articulación con el Plan de Desarrollo, el Acuerdo de vigencias futuras y el presupuesto"* (Página 6 de los estudios previos).

Sustento del hallazgo: La tabla técnica inserta en el documento indica textualmente en su casilla Meta de Producto: *"Adquisición de cinco (5) buses escolares como proyecto piloto para la implementación de rutas de transporte escolar"*. No obstante, el objeto contractual, las especificaciones técnicas generales y el presupuesto oficial de la licitación contemplan de manera contradictoria la adquisición de ocho (8) vehículos (3 buses y 5 busetas).

Fundamento legal: El artículo 152 de la Ley 152 de 1994 (Ley Orgánica del Plan de Desarrollo) y el principio de planeación contractual exigen que los gastos de inversión del Estado guarden estricta coherencia y correspondencia formal con las metas físicas registradas en los planes de desarrollo vigentes. Adquirir un número de unidades que difiere o supera la meta textualmente aprobada e invocada en el estudio previo genera una inconsistencia técnica de planeación.

Solicitud: Solicito a la entidad aclarar la discrepancia existente entre la meta física formalmente invocada (5 buses) y el objeto detallado de la licitación (8 vehículos), certificando la concordancia interna de las unidades frente a los programas de inversión municipal aprobados.

SÉPTIMA OBSERVACIÓN: Deficiencia en la estructuración del presupuesto oficial por inclusión de cotizaciones indeterminadas

Ubicación en el documento: Numeral 8.2.1, *"Consulta de los precios o condiciones del mercado"* (Página 16 de los estudios previos).

Sustento del hallazgo: En la matriz que sirvió de sustento para fijar el presupuesto oficial se incluye la cotización del proveedor Inversiones CarCóndor S.A.S. (de fecha 29/09/2026), la cual registra textualmente la anotación *"No indica"* en la columna *"Vehículo cotizado"*. A pesar de que el proveedor omitió especificar la marca, el chasis y las especificaciones técnicas del bien valorado, la administración incluyó sus valores ($1.020.000.000 para bus y $748.000.000 para buseta) dentro del promedio aritmético formal con el que se adoptó el valor final de la licitación.

Fundamento legal: El numeral 2 del artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082 de 2015 exige que el valor estimado del contrato cuente con un análisis del sector detallado que identifique con certeza los costos técnicos reales. Promediar una cotización indeterminada ("No indica") vulnera el deber de selección objetiva, ya que la entidad carece de certeza jurídica y técnica sobre si el precio ofertado por dicho tercero correspondía a la tecnología exigida, configurando un vicio en la estructura del cálculo del presupuesto.

Solicitud: Excluir del estudio de mercado la cotización del proveedor Inversiones CarCóndor S.A.S. debido a su indeterminación técnica, y recalcular el promedio del presupuesto oficial utilizando únicamente los soportes comerciales que identifiquen plenamente los bienes cotizados.

OCTAVA OBSERVACIÓN: Contradicción técnica insubsanable en el plazo mínimo de la garantía de calidad de los bienes

Ubicación en el documento: Sección V, *"Análisis de riesgos y forma de mitigarlos"*, Numeral 4.2 *"Clases de garantías"*, literal c) (Página 32 del análisis del sector).

Sustento del hallazgo: El párrafo regulador de la garantía de Calidad y Correcto Funcionamiento presenta una discrepancia cuantitativa interna:

1. En su segundo renglón, exige que la garantía esté vigente *"por un término igual al de la garantía técnica de fábrica ofrecido (mínimo dos (2) años)"*.
2. En su quinto renglón, de manera taxativa, afirma que este amparo no será *"en ningún caso inferior a treinta y seis (36) meses"*.

Fundamento legal: El principio de claridad y seguridad jurídica que rige los pliegos de condiciones prohíbe la inclusión de cláusulas ambiguas o contradictorias que trasladen al proponente la incertidumbre sobre el alcance de su oferta. Dos (2) años equivalen matemáticamente a veinticuatro (24) meses, lo cual entra en contradicción directa con el umbral mínimo de treinta y seis (36) meses exigido en el mismo texto, afectando además el cálculo de las primas de seguros correspondientes.

Solicitud: Aclarar de forma expresa cuál es el término mínimo obligatorio que rige para la constitución del amparo de Calidad y Correcto Funcionamiento de los Bienes, unificando el criterio en el pliego definitivo.

NOVENA OBSERVACIÓN: Inconsistencia y error material en la matriz económica del comportamiento del PIB

Ubicación en el documento: Sección I, *"Aspectos generales del mercado"*, Numeral 1.1 *"Contexto económico"*, *"Tabla: Crecimiento anual del PIB de Colombia"* (Página 3 del análisis del sector).

Sustento del hallazgo: La matriz de datos históricos registra de forma invertida la relación entre las vigencias anuales y los porcentajes de variación económica:

- *"Año: 2021 | Variación anual del PIB (%): -7,2% | Comportamiento: Contracción por la pandemia de COVID-19"*.
- *"Año: 2020 | Variación anual del PIB (%): 10,8% | Comportamiento: Recuperación económica"*.

Esta ordenación contradice el párrafo inmediatamente anterior del documento, el cual señala correctamente que la contracción del -7,2% ocurrió en 2020 y la recuperación del 10,8% en 2021.

Fundamento legal: El deber de debida diligencia y el principio de planeación obligan a que los documentos técnicos del sector público carezcan de errores materiales ostensibles, garantizando la rigurosidad del análisis macroeconómico que soporta la contratación.

Solicitud: Corregir la digitación de la referida tabla para alinear cronológicamente las anualidades con las variaciones reales de la actividad económica del país.

DÉCIMA OBSERVACIÓN: Indebida contabilización del plazo mínimo para la presentación de ofertas frente a los Acuerdos Comerciales

Ubicación en el documento: Sección I, *"Aspectos generales del mercado"*, aparte *"Acuerdos comerciales – Plazo para la presentación de ofertas"* (Página 2 del análisis del sector).

Sustento del hallazgo: El documento señala que para cumplir con los tratados internacionales el cronograma preverá un plazo mínimo de cuarenta (40) días calendario, fijando para ello la publicación del aviso de convocatoria el 16 de octubre de 2026 y el cierre el 25 de noviembre de 2026. El error radica en que la administración computa dicho término desde la publicación del aviso preliminar de convocatoria.

Fundamento legal: Conforme al régimen de contratación pública en Colombia y las directrices vigentes de la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente, el plazo legal de un proceso de Licitación Pública para que los oferentes formulen y estructuren sus propuestas corre y se garantiza formalmente a partir de la publicación del **Pliego de Condiciones Definitivo**, el cual es un acto posterior al aviso de convocatoria. Computar el término desde el aviso preliminar restringe los días reales de consulta de las reglas definitivas del proceso, vulnerando los compromisos adquiridos en los Acuerdos Comerciales internacionales ratificados por Colombia.

Solicitud: Ajustar el cronograma general del proceso licitatorio para asegurar que el plazo mínimo de cuarenta (40) días calendario exigido por los Acuerdos Comerciales se contabilice estrictamente a partir del día siguiente a la publicación del pliego de condiciones definitivo en la plataforma oficial.

Por las razones expuestas, solicito formalmente al Comité Evaluador y a la entidad de la referencia que se incorporen las modificaciones, correcciones y aclaraciones requeridas en el pliego de condiciones definitivo, en aras de salvaguardar los principios que gobiernan la función administrativa y la contratación estatal.

Atentamente,

PROPONENTE INTERESADO

--

Jorge Luis Rodríguez Ordoñez

Secretario de Gobierno

Bucaramanga, a los 21 días del mes de octubre del 2026.

Señores.

MUNICIPIO DE LOS SANTOS, SANTANDER.

E.S.D.

C.Co: MINISTERIO PÚBLICO-PERSONERÍA LOS SANTOS, SANTANDER.

Asunto: Observaciones técnicas y jurídicas al proyecto de pliego de condiciones del Proceso de Licitación Pública No. LP-003-2026.

JUAN SEBASTIÁN MANOSALVA GONZALEZ, identificado como aparece al pie de mi firma, dentro del término de publicación del proyecto de pliego, presento observaciones concretas en los componentes jurídico, técnico, presupuestal y documental. El objeto contractual es la adquisición de vehículos para transporte escolar, actividad que involucra la seguridad de niños, niñas y adolescentes y exige el cumplimiento estricto de la normativa de tránsito y transporte. Las observaciones se formulan en ese contexto y buscan que el pliego definitivo sea legalmente sostenible y técnicamente ejecutable.

1. COMPONENTE JURÍDICO: RÉGIMEN APLICABLE Y AUTORIZACIONES

Observación 1.1. La homologación del Ministerio de Transporte no puede ser simultáneamente subsanable y causal de rechazo.

El numeral 5.2.2, literal e), exige la ficha de homologación del Ministerio de Transporte para la modalidad de transporte escolar y la declara subsanable hasta el traslado del informe de evaluación. Sin embargo, el numeral 7.9, literal x), establece como causal de rechazo la falta de acreditación de esa misma homologación con la oferta.

Esta contradicción vulnera el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, modificado por la Ley 1882 de 2018, que permite subsanar los requisitos habilitantes que no otorgan puntaje hasta el término de traslado del informe de evaluación. La homologación es un requisito técnico habilitante, no un factor de puntaje.

Solicitud: Eliminar el literal x) del numeral 7.9 o precisar que la homologación es subsanable en los términos del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007.

Observación 1.2. El pliego no exige ni regula las autorizaciones y permisos de operación que la normativa de transporte escolar impone.

El proyecto se limita a exigir la homologación de la carrocería, pero omite pronunciarse sobre las autorizaciones que el vehículo y su operación requieren conforme al Decreto 1079 de 2015 y al Decreto 348 de 2015. La normativa exige, entre otros: habilitación vigente ante el Ministerio de Transporte para la modalidad de transporte especial, permiso de operación expedido por la autoridad municipal, tarjeta de operación vigente por vehículo, pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, revisión técnico-mecánica y de emisiones vigente, y registro del vehículo ante la autoridad de tránsito de la jurisdicción donde circulará.

Para un contrato cuyo objeto es fortalecer el transporte escolar, la ausencia de estas previsiones es una omisión jurídica relevante. El pliego debe definir si el contratista asume la obligación de tramitar estas autorizaciones antes de la entrega, o si el Municipio las gestionará; y debe establecer los documentos que acreditarán su existencia para el recibo a satisfacción y el pago.

Solicitud: Incorporar en el pliego y en la minuta del contrato la obligación de tramitar y acreditar, antes de la entrega de cada vehículo, la habilitación, la tarjeta de operación, el permiso de operación municipal, las pólizas de responsabilidad civil y la revisión técnico-mecánica vigente, conforme al Decreto 1079 de 2015 y al Decreto 348 de 2015.

Observación 1.3. La exigencia de certificación del RUNT con quince (15) años de antigüedad como fabricante de carrocerías carece de fundamento normativo explícito y puede restringir la concurrencia.

El numeral 5.2.2, literal d), exige una certificación del RUNT que acredite que el proponente está inscrito como fabricante de carrocerías con antigüedad mínima de quince (15) años, y prohíbe aceptar certificaciones de "talleres ni de carroceros aliados". El pliego no identifica el acto administrativo, la resolución o el procedimiento mediante el cual el RUNT expide esa certificación de antigüedad, ni justifica por qué quince años es el término adecuado.

La Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015 exigen que los requisitos habilitantes sean proporcionales y estén directamente relacionados con el objeto. La exigencia de una antigüedad fija de quince años, sin justificación técnica, puede vulnerar los principios de libre concurrencia e igualdad.

Solicitud: Eliminar la exigencia de antigüedad de quince años o, en su defecto, justificarla técnicamente y precisar el documento oficial que la acredita, permitiendo que la certificado el proponente, el fabricante del chasis o el carrocero.

Observación 1.4. El régimen de desempate debe remitir a la normativa vigente y no a formatos que no están completos en el proyecto.

El numeral 9.2 contiene criterios de desempate que remiten a formatos (11 A a 11 H) y a condiciones que deben acreditarse bajo la gravedad de juramento. Sin embargo, el proyecto no desarrolla íntegramente todos los

formatos ni precisa la fecha de corte para las certificaciones. El artículo 35 de la Ley 2069 de 2020 y el Decreto 1860 de 2021 exigen que los criterios de desempate sean claros, sucesivos y excluyentes.

Solicitud: Verificar que todos los formatos de desempate estén completos en el pliego definitivo y que las fechas de expedición de las certificaciones (máximo 30 días antes del cierre) sean coherentes con el cronograma.

2. COMPONENTE TÉCNICO: SEGURIDAD DE LOS NIÑOS Y ESPECIFICACIONES DE LOS VEHÍCULOS.

Observación 2.1. El Anexo Técnico no está publicado íntegramente y el pliego no reproduce las condiciones mínimas de seguridad que la normativa exige para transporte escolar.

El pliego remite constantemente al "Anexo Técnico – Bus escolar con DPM (41 pasajeros)" y "Anexo Técnico – Buseta escolar con DPM (27 pasajeros)", pero en el proyecto no obra el texto completo de esos documentos. La normativa de transporte escolar exige condiciones específicas de seguridad que no pueden quedar solo en un anexo no verificado: prohibición de estudiantes de pie, dos puertas accionables solo por el conductor o el adulto acompañante, salidas de emergencia operables desde el interior y exterior con dispositivo de aviso, luces intermitentes ámbar y rojas que se activen al abrir las puertas, cinturones de seguridad conforme a la NTC, ventanas con abertura limitada para impedir que los niños saquen los brazos, sistema de comunicación bidireccional y velocidad máxima de 60 km/h durante la prestación del servicio.

Solicitud: Publicar íntegramente el Anexo Técnico y verificar que las especificaciones mínimas incluyan, de manera expresa, todas las condiciones de seguridad del Decreto 1079 de 2015 y del Decreto 348 de 2015. Si el Anexo Técnico no las contiene, debe ajustarse antes de la apertura.

Observación 2.2. La exigencia del DPM debe estar acompañada de la verificación de los espacios de anclaje y aseguramiento de sillas de ruedas conforme a la NTC 4279.

El pliego exige el Dispositivo de Poltrona Móvil (DPM) lateral, pero no detalla los requisitos de anclaje y aseguramiento de sillas de ruedas que la NTC 4279 impone para garantizar la seguridad de los estudiantes con discapacidad o movilidad reducida. La sola presencia del DPM no asegura que el estudiante viaje protegido durante el trayecto.

Solicitud: Precisar en el Anexo Técnico y en el Formato 12 que el DPM debe cumplir la NTC 4279 y que cada vehículo debe contar con los anclajes y sistemas de aseguramiento de sillas de ruedas exigidos por esa norma.

Observación 2.3. El pliego no regula las condiciones de habilitación de los conductores ni el acompañante adulto, pese a que se trata de transporte de menores.

La normativa exige que los conductores de transporte escolar cuenten con licencia de conducción de categoría C1 o C2, según la clase de vehículo, y con cursos de seguridad vial. También exige que el vehículo cuente con un adulto acompañante mayor de edad, responsable del ascenso y descenso ordenado de los estudiantes.

El pliego no menciona quién designa al acompañante, cuáles son sus funciones, ni cómo se verificará que los conductores designados por el Municipio cumplan los requisitos. Esta omisión es especialmente sensible porque el objeto es el transporte de niños, niñas y adolescentes.

Solicitud: Incluir en el pliego y en el contrato: (i) la obligación del contratista de verificar que los conductores designados por el Municipio acrediten licencia C1 o C2 vigente y cursos de seguridad vial; (ii) la obligación de designar un adulto acompañante por vehículo, con funciones definidas; y (iii) la responsabilidad del contratista de capacitar a conductores y acompañantes en el uso seguro del DPM y en la atención de estudiantes con discapacidad.

Observación 2.4. El pliego debe precisar el límite de velocidad y los mecanismos de control que se incorporarán a los vehículos.

El Decreto 348 de 2015 establece que los vehículos de transporte escolar no podrán transitar a velocidades superiores a 60 km/h durante la prestación del servicio. El pliego exige limitador de velocidad, pero no define si el límite será de 60 km/h ni cómo se verificará su funcionamiento.

Solicitud: Precisar que el limitador de velocidad debe estar calibrado a un máximo de 60 km/h y que su verificación será requisito para el recibo a satisfacción de cada vehículo.

3. COMPONENTE PRESUPUESTAL: VALOR ESTIMADO, PAGOS Y GARANTÍAS

Observación 3.1. El capital de trabajo exigido (60 % del presupuesto oficial) es desproporcionado y puede restringir la participación.

El numeral 5.3 exige un capital de trabajo mínimo de **$4.080.000.000**, equivalente al 60 % del presupuesto oficial. La justificación —ausencia de anticipo y pagos contra entrega— es válida, pero el porcentaje es excesivo. Un contrato de compraventa de vehículos nuevos puede financiarse con cupos de crédito, leasing o certificaciones financieras, sin que el proponente deba registrar un capital de trabajo de esa magnitud en el RUP.

Además, para proponentes plurales el pliego suma el capital de trabajo de cada integrante sin ponderar por su porcentaje de participación, lo que contradice la regla aplicada a los demás indicadores financieros y puede distorsionar la evaluación.

Solicitud: Reducir el capital de trabajo exigido a un porcentaje razonable (no superior al 20 % o 30 % del presupuesto oficial) o permitir su acreditación mediante cupos de crédito vigentes o certificaciones

financieras idóneas. Para proponentes plurales, aplicar la misma regla de ponderación por participación utilizada para los demás indicadores.

Observación 3.2. La acumulación de dos garantías de calidad del 20 % cada una debe justificarse y precisarse para evitar duplicidades.

El numeral 11.4.1 exige una garantía de "calidad y correcto funcionamiento de los bienes" por el 20 % del valor del contrato y otra de "calidad del servicio (mantenimiento preventivo)" por otro 20 %. Aunque la Entidad puede exigir garantías, la acumulación de dos amparos del 20 % con vigencias amplias debe estar justificada y debe precisarse que no hay doble indemnización por el mismo hecho.

Solicitud: Justificar técnicamente la necesidad de cada amparo, precisar los riesgos cubiertos y establecer expresamente que no procede doble indemnización por el mismo siniestro.

Observación 3.3. El método de evaluación económica debe ser claro, completo y no puede depender de una tabla ilegible.

El numeral 6.1 establece que el método de evaluación económica se escogerá con los dos primeros decimales de la TRM del día hábil anterior a la publicación del informe de evaluación. La tabla que indica el número de veces que se incluye el presupuesto oficial en la media aritmética alta aparece incompleta en el proyecto, y la fórmula puede arrojar puntajes negativos para ofertas muy bajas sin que se establezca un piso de cero puntos.

El artículo 2.2.1.1.2.2.2 del Decreto 1082 de 2015 exige que el pliego señale de manera clara y completa los criterios de evaluación y la metodología para asignar puntaje.

Solicitud: Publicar íntegramente la tabla y la fórmula, precisar el número de veces que se incluye el presupuesto oficial, establecer un piso de cero puntos y justificar la selección del método por decimales de la TRM. Si no es posible justificarla, fijar un solo método en el pliego definitivo.

4. COMPONENTE DOCUMENTAL: EXPEDIENTE, FORMATOS Y TRAZABILIDAD.

Observación 4.1. El expediente del proceso debe estar completo y ser verificable en el SECOP I.

El proyecto remite a estudios previos, estudio del sector, matriz de riesgos, Anexo Técnico y minuta del contrato, pero en el archivo disponible no obran todos esos documentos de manera íntegra. Para que los proponentes puedan preparar su oferta y para que la evaluación sea objetiva, el expediente debe estar completo y publicado.

Solicitud: Garantizar que todos los documentos citados estén publicados íntegramente en el SECOP I y que su contenido coincida con el proyecto de pliego.

Observación 4.2. Los formatos de la oferta deben estar completos, con instrucciones claras y sin remisiones a documentos no publicados.

Los formatos 11 A a 11 H, el Formato 12, el Formato 16 y los demás deben estar completos en el pliego definitivo. La remisión a formatos que no se reproducen íntegramente impide que los proponentes conozcan con certeza qué deben acreditar y cómo se evaluará.

Solicitud: Verificar que todos los formatos estén completos, con campos diligenciables, instrucciones de acreditación y fechas de expedición coherentes con el cronograma.

Observación 4.3. La regla de experiencia para proponentes plurales es confusa y debe precisarse.

El numeral 5.2.1 exige que "todos los integrantes, excepto uno, deberán aportar mínimo dos (2) contratos" y que "los integrantes restantes aportarán las demás experiencias hasta completar el número máximo de contratos permitido", pero no define cuál es ese número máximo ni cómo se distribuye la experiencia cuando el proponente plural tiene dos, tres o más integrantes.

Solicitud: Precisar de manera completa la regla de acumulación y distribución de experiencia para consorcios y uniones temporales, indicando número máximo de contratos, documentos exigidos y forma de verificación.

5. INVIABILIDAD DE LA ADQUISICIÓN EN LAS CONDICIONES ACTUALES DEL PLIEGO

El proyecto de pliego, tal como está redactado, no solo contiene requisitos que restringen indebidamente la concurrencia, sino que, en su conjunto, configura un escenario en el que la compra de los vehículos es **jurídica, técnica y económicamente inviable**. Las razones son las siguientes:

5.1. Inviabilidad por falta de estudios de viabilidad.

El principio de planeación exige que la compra esté precedida de estudios serios y completos que demuestren su viabilidad técnica y económica. En el expediente disponible no obra un análisis que justifique que sea viable adquirir ocho vehículos escolares con DPM con un capital de trabajo del 60 % del presupuesto, una experiencia equivalente al 100 % del presupuesto oficial, dos garantías de calidad del 20 % cada una y un método de evaluación económica cuya tabla es ilegible y cuya fórmula puede arrojar puntajes negativos. Sin ese análisis, la compra no está debidamente planeada.

5.2. Inviabilidad por requisitos que conducen a la declaratoria de desierta o a la nulidad del pliego.

Si el pliego exige requisitos que ningún proponente en el mercado puede acreditar —como la certificación de quince años como fabricante de carrocerías, el capital de trabajo de $4.080 millones o la experiencia del 100 % del presupuesto—, el proceso necesariamente terminará en

desierta, no por falta de interés del mercado, sino por un defecto de planeación imputable a la Entidad. Además, los requisitos manifiestamente desproporcionados o arbitrarios exponen el pliego a nulidad, lo que hace inviable la compra en términos jurídicos.

5.3. Inviabilidad financiera.

El capital de trabajo exigido obliga al contratista a financiar con recursos propios o de crédito la totalidad de la producción antes de recibir el primer pago. Para una Mipyme o un carrocero mediano, esta exigencia es materialmente imposible de cumplir, lo que reduce la concurrencia a un grupo muy reducido de empresas y, en la práctica, hace inviable la compra para el Municipio.

5.4. Inviabilidad técnica y jurídica por falta de autorizaciones de operación.

El pliego no regula las autorizaciones de operación del transporte escolar: habilitación, permiso de operación municipal, tarjeta de operación por vehículo, pólizas de responsabilidad civil, revisión técnico-mecánica y de emisiones, y registro ante la autoridad de tránsito. Sin estas autorizaciones, los vehículos no pueden operar legalmente para transportar niños. La compra de ocho buses escolares que no puedan prestar el servicio por falta de permisos es, por definición, una adquisición inviable: se estarían destinando $6.800 millones a unos bienes que no cumplirían la finalidad para la cual se adquieren.

5.5. Inviabilidad presupuestal por acumulación de garantías y falta de claridad en los pagos.

La acumulación de dos garantías de calidad del 20 % cada una, más la garantía de cumplimiento del 10 % y la de salarios del 5 %, eleva el costo de las pólizas a un nivel que puede hacer inviable la oferta para muchos proponentes. Si a ello se suma que el pliego no precisa con claridad si los pagos están sujetos a la disponibilidad de recursos de vigencias futuras y que el capital de trabajo exigido es desproporcionado, el resultado es una estructura financiera que no se compadece con la naturaleza de una compraventa de bienes muebles y que dificulta la ejecución.

Conclusión del numeral 5: la compra de los vehículos en las condiciones actuales del pliego no es viable: no está debidamente planeada, conduce necesariamente a la declaratoria de desierta o a la nulidad por requisitos desproporcionados, impide la ejecución financiera por el capital de trabajo exigido y la estructura de pagos, y no garantiza que los vehículos puedan operar legalmente por la falta de autorizaciones de transporte escolar. Solicito que, antes de la apertura, se ajuste el pliego en los términos de las observaciones 1 a 4 y se incorporen los estudios de viabilidad que el principio de planeación exige.

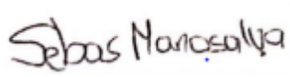
PETICIÓN

Con fundamento en lo expuesto, solicito respetuosamente al Municipio de Los Santos – Santander:

1. **Responder de fondo** cada una de las observaciones.
2. **Modificar el pliego definitivo** en los aspectos jurídicos, técnicos, presupuestales y documentales señalados, especialmente en lo relativo a las autorizaciones de operación, las condiciones de seguridad de los vehículos, el capital de trabajo, las garantías y la claridad de los formatos y métodos de evaluación.
3. **Publicar en el SECOP I** la respuesta a las observaciones y el pliego definitivo ajustado antes de la apertura del proceso.
4. **Notificarme** las decisiones que se adopten.

Notificaciones: recibo al correo sebasmanosalva10@gmail.com

Atentamente,



JUAN SEBASTIAN MANOSALVA GONZALEZ
C.C. No 1.234.338.307 expedida en Floridablanca (S)
Celular: 3102997623

Bogotá D. C., octubre 30 de 2026

Señores
MUNICIPIO DE LOS SANTOS – SANTANDER
Secretaría de Gobierno / dependencia encargada del proceso
Proceso de Licitación Pública No. LP-003-2026
Ciudad

ASUNTO: Observación y solicitud de modificación del proyecto de pliego de condiciones – inclusión de anticipo equivalente al cuarenta por ciento (40%) del valor contractual, con las garantías y mecanismos de control correspondientes.

Respetados señores:

En ejercicio del derecho de los interesados a formular observaciones al proyecto de pliego de condiciones, y con el propósito de contribuir a la adecuada planeación y ejecución del proceso de la referencia, cuyo objeto corresponde a la adquisición de ocho (8) vehículos escolares nuevos con Dispositivo de Poltrona Móvil, respetuosamente solicitamos a la Entidad estudiar e incorporar en el pliego definitivo la posibilidad de entregar al contratista un anticipo equivalente al cuarenta por ciento (40%) del valor total del contrato, sujeto a su destinación exclusiva, amortización y constitución de las garantías legales correspondientes.

1. FUNDAMENTOS TÉCNICOS, ECONÓMICOS Y DE PLANEACIÓN

El proyecto de pliego establece un presupuesto oficial de SEIS MIL OCHOCIENTOS MILLONES DE PESOS ($6.800.000.000) y un plazo contractual de ocho (8) meses, señalando, además, que los vehículos deberán entregarse dentro de los ciento veinte (120) días calendario siguientes al acta de inicio. Se trata, por tanto, de una adquisición de cuantía significativa, que exige una gestión anticipada y coordinada de la cadena de suministro para asegurar la disponibilidad de los chasis, su adecuación y la posterior entrega de los vehículos en las condiciones técnicas exigidas.

En este tipo de adquisición, la compra de los chasis constituye una actividad inicial determinante para el cumplimiento del cronograma. Su disponibilidad depende de inventarios, cupos de producción, importaciones, tasas de cambio, costos logísticos y políticas comerciales de los fabricantes o distribuidores. La falta de una apropiación financiera inicial suficiente puede obligar al contratista a diferir la orden de compra, exponiéndolo a variaciones de precio, cambios en las listas comerciales al inicio de una nueva vigencia y eventuales demoras en la asignación o entrega de unidades.

Esta circunstancia adquiere especial relevancia cuando la ejecución y el respaldo presupuestal del proyecto involucran vigencias futuras o compromisos que se extienden entre periodos fiscales. La transición de una vigencia a otra puede coincidir con actualizaciones de precios de fabricantes, distribuidores e importadores. Por ello, contar con recursos iniciales destinados a asegurar oportunamente los chasis permitiría reducir la exposición a tales variaciones y facilitar la programación de la producción, transformación y entrega de los vehículos.

La solicitud no pretende trasladar a la Entidad riesgos comerciales ordinarios del contratista ni modificar el objeto, las especificaciones o el precio ofertado. Busca, por el contrario, habilitar un instrumento de administración contractual que permita asegurar desde el inicio los bienes de mayor incidencia en la ejecución, reducir el riesgo de desabastecimiento o de retrasos y favorecer el cumplimiento del plazo de entrega previsto por la propia Entidad.

El anticipo solicitado se destinaría exclusivamente a erogaciones directamente vinculadas con el contrato, principalmente la adquisición y aseguramiento de los chasis requeridos, así como los pagos iniciales indispensables para reservar

inventario o programar su suministro. Su inversión estaría soportada documentalmente y sometida a los controles de la Entidad, sin que pueda entenderse como un pago libre o como un reconocimiento anticipado de utilidad al contratista.

2. FUNDAMENTO JURÍDICO

El artículo 40, parágrafo, de la Ley 80 de 1993 autoriza expresamente que en los contratos estatales se pacte la entrega de anticipos y establece como límite que su monto no exceda el cincuenta por ciento (50%) del valor del respectivo contrato. En consecuencia, el porcentaje del cuarenta por ciento (40%) que aquí se propone se encuentra dentro del límite legal previsto por el legislador, sin perjuicio de la valoración que corresponde efectuar a la Entidad de acuerdo con las características, riesgos y necesidades del contrato.

La misma disposición, en concordancia con los principios de autonomía de la voluntad y de buena administración que orientan la contratación estatal, permite que las partes incorporen las estipulaciones necesarias y convenientes para el cumplimiento de los fines estatales, siempre que sean compatibles con la Constitución y la ley. En ese marco, la Entidad puede evaluar la conveniencia de pactar un anticipo cuando la naturaleza de la adquisición y la programación de suministros lo justifiquen.

Por su parte, el artículo 25 de la Ley 80 de 1993 recoge el principio de economía y exige que las actuaciones contractuales se adelanten con eficiencia y planeación. A su vez, el artículo 26 consagra el principio de responsabilidad, que impone a los servidores públicos procurar la correcta ejecución del objeto contratado y proteger los intereses de la Entidad. La previsión de un anticipo sujeto a controles, garantías y amortización puede constituir una herramienta compatible con dichos principios cuando se justifica en las necesidades reales de ejecución y se acompaña de medidas suficientes para proteger los recursos públicos.

De manera específica, el artículo 91 de la Ley 1474 de 2011 dispone que en los contratos celebrados mediante licitación pública el contratista debe constituir una fiducia o un patrimonio autónomo irrevocable para el manejo de los recursos recibidos a título de anticipo, con el fin de garantizar su aplicación exclusiva a la ejecución del contrato. El costo de la comisión fiduciaria está a cargo del contratista. Esta regla resulta particularmente pertinente para el presente proceso, por tratarse de una licitación pública, y ofrece un mecanismo adicional de trazabilidad, control y destinación específica de los recursos.

En concordancia con lo anterior, los artículos 2.2.1.2.3.1.7 y 2.2.1.2.3.1.10 del Decreto 1082 de 2015 regulan el amparo de buen manejo y correcta inversión del anticipo. Este amparo cubre los perjuicios que pueda sufrir la Entidad por la no inversión, el uso indebido o la apropiación indebida de los recursos entregados como anticipo. Su valor asegurado debe corresponder al cien por ciento (100%) de la suma entregada y su vigencia debe extenderse hasta la liquidación del contrato o hasta la amortización del anticipo, según lo determine la Entidad.

Así, el ordenamiento jurídico no solo permite pactar anticipos dentro del límite señalado, sino que contempla instrumentos específicos para controlar su manejo y proteger el patrimonio público. La solicitud se formula precisamente bajo ese entendimiento: que la entrega del anticipo no opere de manera desprovista de controles, sino condicionada a la aprobación de las garantías, a la constitución del mecanismo fiduciario exigible y a la presentación y aprobación de un plan de inversión.

3. MEDIDAS DE CONTROL Y PROTECCIÓN PROPUESTAS

Con el fin de salvaguardar los recursos públicos y brindar a la Entidad mecanismos verificables de seguimiento, proponemos que el anticipo del cuarenta por ciento (40%) se sujete, como mínimo, a las siguientes condiciones:

- Constitución y aprobación previa de la garantía única de cumplimiento, incluyendo el amparo de buen manejo y correcta inversión del anticipo por una cuantía equivalente al cien por ciento (100%) del valor efectivamente entregado, con la vigencia prevista en el artículo 2.2.1.2.3.1.10 del Decreto 1082 de 2015.
- Constitución de una fiducia mercantil o patrimonio autónomo irrevocable para la administración de los recursos del anticipo, en los términos del artículo 91 de la Ley 1474 de 2011. Los recursos deberán permanecer destinados exclusivamente a la ejecución del contrato y su manejo deberá permitir la trazabilidad y verificación por parte de la Entidad.
- Presentación por parte del contratista de un plan de inversión del anticipo, discriminado por conceptos, valores, proveedores, hitos y fechas estimadas, para revisión y aprobación de la supervisión o interventoría, según corresponda.
- Destinación prioritaria de los recursos a la adquisición, separación, reserva o aseguramiento de disponibilidad de los chasis requeridos para los ocho (8) vehículos, con soporte en cotizaciones, órdenes de compra, facturas, contratos, comprobantes de pago y demás documentos que permitan acreditar la aplicación de los recursos al objeto contractual.
- Desembolso sujeto al cumplimiento de los requisitos de ejecución, aprobación de la garantía y constitución y puesta en funcionamiento del mecanismo fiduciario correspondiente, además de los demás requisitos que establezca la Entidad.
- Amortización del anticipo mediante descuentos proporcionales en los pagos que se efectúen al contratista, conforme al cronograma y al mecanismo que se establezcan en la minuta, de manera que el anticipo se encuentre totalmente amortizado antes de la liquidación del contrato.
- Facultad de la Entidad para requerir informes, soportes y certificaciones sobre la inversión de los recursos, así como para impartir instrucciones sobre los desembolsos fiduciarios y adoptar las medidas contractuales y legales pertinentes ante cualquier desviación de la destinación autorizada.

4. SOLICITUD CONCRETA

Con fundamento en las razones técnicas, económicas y jurídicas expuestas, respetuosamente solicitamos al Municipio de Los Santos:

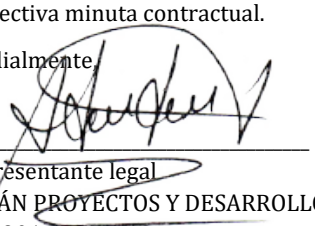
- Incluir en el proyecto de pliego de condiciones y en la minuta contractual la posibilidad de entregar al contratista un anticipo equivalente al cuarenta por ciento (40%) del valor total del contrato, esto es, hasta DOS MIL SETECIENTOS VEINTE MILLONES DE PESOS ($2.720.000.000), calculado sobre el presupuesto oficial como referencia y sujeto al valor final de adjudicación.
- Establecer que el anticipo estará destinado exclusivamente a la ejecución contractual, con prioridad en la adquisición y aseguramiento oportuno de los chasis de los vehículos objeto del proceso.
- Exigir el amparo de buen manejo y correcta inversión del anticipo por el cien por ciento (100%) del valor desembolsado, con vigencia hasta su amortización total o hasta la liquidación del contrato, según lo determine la Entidad, además de la fiducia o patrimonio autónomo irrevocable previsto en el artículo 91 de la Ley 1474 de 2011.
- Regular en la minuta el procedimiento de presentación, aprobación, desembolso, seguimiento y amortización del anticipo, de forma que las condiciones sean claras, objetivas y conocidas por todos los interesados desde la etapa precontractual.

La presente solicitud se formula de manera respetuosa y constructiva, en procura de que la Entidad valore una alternativa que contribuya a asegurar la disponibilidad de los vehículos dentro del plazo previsto, mitigue la exposición a variaciones

comerciales propias del cambio de vigencia y, simultáneamente, conserve la protección de los recursos públicos mediante garantías y controles expresamente previstos en la normativa vigente. La inclusión del anticipo no supone una modificación del objeto ni de las obligaciones técnicas, sino una herramienta financiera para facilitar su ejecución oportuna y satisfactoria.

Agradecemos que la observación sea estudiada y que la decisión que se adopte sea incorporada y explicada en el documento de respuestas a observaciones y, de considerarse procedente, en el pliego de condiciones definitivo y su respectiva minuta contractual.

Cordialmente,



_____

Representante legal
TUCÁN PROYECTOS Y DESARROLLOS S.A.S.
NIT. 901.193.157-3
Correo: tucanpyd@gmail.com

CARROCERÍAS CONDOR

Entidad: LOS SANTOS - SANTANDER

Proceso: PROCESO No. LP-003-2026

Plataforma: SECOP I

Objeto: ADQUISICIÓN DE BUSES PARA FORTALECER LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN EL MUNICIPIO DE LOS SANTOS SANTANDER

OBSERVACIONES

Observación sobre los tributos aplicables durante la ejecución contractual

En el proyecto de pliego de condiciones no se establece de manera expresa si la retención por concepto de estampillas departamentales se liquidará sobre el valor total de la oferta **incluyendo** el IVA, o sobre el valor **antes de IVA** (base gravable del contrato, sin el componente tributario del impuesto sobre las ventas).

Esta precisión resulta determinante para la estructuración económica de la propuesta, y no es un asunto menor: la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) ha sido reiterativa en que los impuestos generados por un hecho económico, por su propia naturaleza, no pueden constituir base para liquidar otros tributos (Oficio DIAN 13288 de 2025; Oficio DIAN 22515 de 2019). En el mismo sentido, el Consejo de Estado ha reconocido expresamente que liquidar estampillas incluyendo el IVA dentro de la base gravable constituye un cobro en exceso, ordenando su recálculo sobre el valor del contrato sin dicho impuesto.

Adicionalmente, tomar el IVA como parte de la base gravable de la estampilla configura una doble tributación sobre un mismo hecho económico (impuesto sobre impuesto), contraria a los principios de equidad y justicia tributaria del artículo 363 de la Constitución Política, en la medida en que el IVA es un valor que el contratista únicamente recauda y traslada a la DIAN —no hace parte de su ingreso ni de la contraprestación real del contrato— y por tanto no debería incrementar artificialmente la base sobre la que se calculan otros gravámenes.

Con fundamento en lo anterior, solicitamos respetuosamente a la entidad:

1. Precisar en el pliego definitivo, de manera expresa, cuál es la base gravable para la liquidación y retención de las estampillas departamentales aplicables a este proceso, indicando la ordenanza o acuerdo que las crea y regula.
2. Confirmar que dicha base gravable corresponderá al valor del contrato **antes de IVA**, en concordancia con la doctrina de la DIAN y la jurisprudencia del Consejo de Estado citadas, evitando que se grave un impuesto sobre otro impuesto.
3. En caso de que la entidad considere procedente incluir el IVA dentro de la base de retención, indicar expresamente el fundamento normativo (ordenanza/acuerdo) que lo autoriza de forma diferente a la regla general antes descrita.

Observación experiencia diferencial para MiPyme.

1.1. Lo que establece el proyecto de pliego

El numeral 5.2.1 exige acreditar experiencia mediante **cuatro (4) contratos** (dos de vehículos tipo escolar y dos de vehículos con Dispositivo de Poltrona Móvil –DPM– y/o rampa), cuya sumatoria sea igual o superior al 100 % del presupuesto oficial, expresada en SMMLV. El parágrafo del mismo numeral reconoce un criterio diferencial para las Mipyme, que reduce la sumatoria al 80 % del presupuesto oficial, pero **mantiene el mismo número de contratos (cuatro)** y precisa que se conservan "el número de contratos, objeto general, experiencia específica […]". Además, la nota 5 de dicho numeral habla de un "número máximo de contratos permitido".

1.2. Solicitud

Se solicita a la Entidad que, para los proponentes que acrediten la condición de Mipyme (individuales o plurales, en los términos del Decreto 1082 de 2015), el pliego definitivo:

a) Permita acreditar la experiencia con **hasta ocho (8) contratos**, en lugar de cuatro (4);
b) Mantenga la sumatoria de los valores de los contratos aportados en un mínimo del **ochenta por ciento (80 %) del presupuesto oficial**, expresada en SMMLV (es decir, $5.440.000.000 a la fecha de referencia del presupuesto), y no el 100 %; y
c) Conserve, dentro de esos ocho (8) contratos, la experiencia específica ya prevista (mínimo dos contratos de vehículos tipo escolar y mínimo dos con DPM y/o rampa), así como el objeto general, la clasificación UNSPSC y las demás reglas de verificación.

1.3. Propuesta de redacción para el parágrafo del numeral 5.2.1

"PARÁGRAFO. Requisitos diferenciales para Mipyme. Los proponentes que acrediten la condición de Mipyme podrán acreditar la experiencia mediante hasta ocho (8) contratos, de los cuales al menos dos (2) deberán incluir dentro de su objeto o alcance la compraventa o el suministro de bus, buseta o microbús tipo escolar y al menos dos (2), distintos de los anteriores, deberán incluir la compraventa o el suministro de bus, buseta o microbús con Dispositivo de Poltrona Móvil (DPM) y/o rampa para personas con discapacidad o movilidad reducida. La sumatoria de los valores de los contratos aportados, expresada en SMMLV, deberá ser igual o superior al ochenta por ciento (80 %) del presupuesto oficial del proceso, expresado en SMMLV. Las demás condiciones del numeral se mantienen."

En consonancia, se solicita ajustar la nota 5 (proponentes plurales) para que el "número máximo de contratos permitido" sea de ocho (8) cuando el proponente plural esté conformado por Mipyme que acrediten tal condición.

1.4. Fundamentos jurídicos

1. **Los requisitos habilitantes deben ser adecuados y proporcionales.** El artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015 ordenan que la capacidad jurídica, la experiencia, la capacidad financiera y la organización se verifiquen como requisitos habilitantes "adecuados y proporcionales a la naturaleza del contrato y a su valor". El propio pliego (capítulo V) reconoce este límite. La experiencia es un requisito para **demostrar aptitud**, no un mecanismo para restringir la competencia; lo que importa es que el proponente haya vendido o suministrado vehículos de las características requeridas por un valor acumulado suficiente, no que lo haya hecho en un número reducido de contratos.
2. **La normativa de compras públicas autoriza expresamente el trato diferencial a las Mipyme.** El artículo 31 de la Ley 2069 de 2020 y el artículo 2.2.1.2.4.2.18 del Decreto 1082 de 2015 (adicionado por el Decreto 1860 de 2021) facultan —y orientan— a las Entidades Estatales a incorporar **requisitos habilitantes diferenciales** a favor de las Mipyme, entre los cuales se cuentan el valor y el número de contratos con que se acredita la experiencia. El proyecto de pliego ya reconoce la rebaja en el valor (80 %), pero deja sin efecto práctico el criterio al mantener el mismo número de contratos que se exige a una gran empresa. Un trato diferencial que solo se aplica a una de las variables no cumple a cabalidad la finalidad de la norma.
3. **La limitación a cuatro contratos tiene efectos desproporcionados sobre las Mipyme.** El objeto del proceso es la compra de **ocho (8) vehículos** con valores unitarios adoptados de $1.020.552.000 (bus) y $747.668.800 (buseta). Si la sumatoria exigida a una Mipyme es del 80 % ($5.440.000.000) y solo pueden aportarse cuatro contratos, cada contrato debería valer en promedio **$1.360.000.000**, es decir, **más que el precio de un bus completo**. Con ocho contratos, el promedio exigible baja a $680.000.000, valor inferior al de una sola buseta del proceso. Las Mipyme del sector, por su tamaño, suelen ejecutar contratos de una o pocas unidades; exigirles que concentren la experiencia en cuatro contratos de gran valor equivale a excluirlas de hecho, aun cuando sumadas sus ventas de vehículos escolares superen con holgura el valor requerido.
4. **Se preserva la finalidad del requisito.** Ocho contratos que, en conjunto, igualen o superen el 80 % del presupuesto oficial, con al menos dos de transporte escolar y dos con DPM/rampa, inscritos en el RUP y soportados documentalmente, demuestran la misma capacidad técnica y comercial que cuatro contratos de mayor valor. La Entidad conserva todas las garantías de verificación (RUP, clasificación UNSPSC, soportes y facturas), por lo que el riesgo del proceso no aumenta.

5. **Se promueve la pluralidad de oferentes y la libre competencia.** Los artículos 13, 209 y 333 de la Constitución Política, el artículo 24 de la Ley 80 de 1993 (reglas objetivas, justas, claras y completas) y las leyes 590 de 2000 y 905 de 2004 (fomento de la micro, pequeña y mediana empresa) imponen a las Entidades adoptar condiciones que faciliten la participación efectiva de las Mipyme. Ampliar el número de contratos admisibles amplía el universo de oferentes habilitados sin afectar la calidad del bien a adquirir y favorece la obtención del precio más favorable para el Municipio (principio de economía).

RESPUESTA A LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES
LICITACIÓN PÚBLICA No. LP-003-2026

OBJETO: "ADQUISICIÓN DE BUSES PARA FORTALECER LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN EL MUNICIPIO DE LOS SANTOS SANTANDER"

PRESUPUESTO OFICIAL: SEIS MIL OCHOCIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE ($6.800.000.000), IVA incluido.

El Municipio de Los Santos – Santander publicó en el SECOP I, el 16 de octubre de 2026, el aviso de convocatoria, los estudios y documentos previos, el estudio del sector, los anexos técnicos y el proyecto de pliego de condiciones de la Licitación Pública No. LP-003-2026. Dentro del plazo previsto en el cronograma para presentar observaciones al proyecto de pliego (del 19 al 30 de octubre de 2026) se recibieron cuatro (4) documentos de observaciones, a los que la Entidad da respuesta en los términos del artículo 2.2.1.1.2.1.4 del Decreto 1082 de 2015, así:

No.	Observante	Fecha	Medio
1	José Pereira Rueda (veedor.anticorrupcion@yahoo.com)	19 de octubre de 2026	Correo electrónico
2	Juan Sebastián Manosalva González	21 de octubre de 2026	Correo electrónico
3	Inversiones CarCóndor S.A.S. (Carrocerías Cóndor)	30 de octubre de 2026, 12:50 p.m.	Correo electrónico
4	Tucán Proyectos y Desarrollos S.A.S. – NIT 901.193.157-3	30 de octubre de 2026, 2:42 p.m.	Correo electrónico

Las modificaciones que resultan de las observaciones acogidas se incorporan en el pliego de condiciones definitivo y se relacionan al final de este documento.

1. OBSERVANTE: JOSÉ PEREIRA RUEDA

Correo electrónico del 19 de octubre de 2026, dirigido a secgobierno@lossantos-santander.gov.co.

OBSERVACIÓN No. 1. Antigüedad de quince (15) años en el RUNT como fabricante de carrocerías (numeral 5.2.2, literal d).

Resumen: Solicita reducir la antigüedad exigida a un término no superior a tres (3) o cinco (5) años y suprimir la prohibición de acudir a carroceros aliados.

Respuesta: SE ACOGE PARCIALMENTE.

El requisito busca que la carrocería, de la que depende la seguridad estructural de un vehículo destinado al transporte de niños, niñas y adolescentes, sea fabricada por un carrocero inscrito en el RUNT, con trayectoria verificable y que responda directamente ante la Entidad por la homologación y la garantía de la carrocería y del DPM. No obstante, la Entidad revisó la proporcionalidad del término frente al objeto y al valor del contrato y reduce la antigüedad mínima a diez (10) años. No se acoge la

reducción a tres (3) o cinco (5) años, porque el contrato tiene por objeto vehículos destinados al transporte de niños, niñas y adolescentes, incluidos estudiantes con discapacidad, por un valor de $6.800.000.000, y las obligaciones del carrocero se extienden varios años después de la entrega (garantía de calidad de la carrocería y del DPM, mantenimiento preventivo y suministro de repuestos por un mínimo de cinco (5) años). Una trayectoria de diez (10) años como fabricante inscrito en el RUNT permite verificar que el carrocero ha sostenido su actividad y su respaldo posventa por un periodo superior al de esas obligaciones, sin impedir la participación de carroceros con experiencia, que además pueden concurrir en consorcio o unión temporal con concesionarios o comercializadores de chasis.

Se mantiene la exigencia de que la certificación corresponda al proponente o, en el caso de proponentes plurales, a uno de sus integrantes. Esta regla no impide que un concesionario o comercializador de chasis participe en asocio con un carrocero, siempre que lo haga como integrante de un consorcio o una unión temporal, porque en ese caso el carrocero responde solidariamente por la ejecución del contrato. Lo que no se admite es acreditar el requisito con la certificación de un tercero ajeno al proponente, que no asumiría ninguna responsabilidad frente al Municipio.

OBSERVACIÓN No. 2. Potencia mínima de 210 HP para buses y 175 HP para busetas (numeral 4.2).

Resumen: Considera que las potencias coinciden con la ficha técnica de una sola marca de chasis y solicita reducirlas a 190 HP para buses y 150 HP para busetas.

Respuesta: NO SE ACOGE.

Las potencias exigidas son mínimos, no valores exactos: el pliego admite cualquier chasis que las iguale o las supere, sin importar su marca, y no menciona ninguna marca comercial. Las cotizaciones del estudio de mercado sirvieron para estimar el precio de referencia y no definen las especificaciones, que se fijaron a partir de la necesidad del servicio.

La potencia mínima responde a las condiciones de operación del municipio de Los Santos: las rutas escolares recorren vías terciarias, en buena parte destapadas, con pendientes pronunciadas entre la meseta y las veredas, y los vehículos operarán con su capacidad completa de estudiantes, con el peso adicional del DPM y del equipamiento exigido. Reducir la potencia afectaría la capacidad de ascenso con carga y la seguridad de la operación, que en este caso es una condición esencial porque los usuarios son niños, niñas y adolescentes.

OBSERVACIÓN No. 3. Puntaje del Factor A – Elementos plus de confort y lujo (numeral 6.2.3).

Resumen: Considera que los 21,25 puntos del Factor A premian elementos suntuarios y solicita eliminarlo o redistribuirlo hacia desempeño técnico, garantía o mantenimiento.

Respuesta: NO SE ACOGE.

Los factores de calidad son definidos por la Entidad a partir de su necesidad, con criterios objetivos y relacionados con el objeto. Los elementos del Factor A no son suntuarios: la puerta pantográfica automática se acciona desde el puesto del conductor y mejora el control del ascenso y descenso de los estudiantes; la ventanería sellada y los porta-paquetes con ducto de ventilación reducen el ingreso de polvo y ruido en vías destapadas y mejoran las condiciones de viaje en recorridos rurales largos; la silletería reclinable y la iluminación LED contribuyen a la comodidad y la visibilidad interior de los estudiantes.

El factor se aplica solo a un (1) bus y una (1) buseta, de modo que su incidencia en el precio es limitada, y es opcional: el proponente que no lo ofrezca no es rechazado. Además, el pliego ya asigna puntaje a la garantía adicional de la carrocería y del DPM (Factor C), al mantenimiento preventivo adicional (Factor B) y al monitoreo satelital (Factor D), que son los aspectos que el observante propone.

Sin perjuicio de lo anterior, al revisar el factor frente a las especificaciones mínimas, la Entidad excluye del Factor A el aislamiento termoacústico con poliuretano inyectado, porque los anexos técnicos ya lo exigen a todos los vehículos y, por tanto, no puede otorgar puntaje. El factor conserva su puntaje para los demás elementos.

OBSERVACIÓN No. 4. Consistencia de las vigencias futuras con el Marco Fiscal de Mediano Plazo (Ley 819 de 2003).

Resumen: Solicita incorporar la certificación de consistencia fiscal con el Marco Fiscal de Mediano Plazo expedida por la Secretaría de Hacienda.

Respuesta: NO SE ACOGE. SE ACLARA.

La autorización de vigencias futuras ordinarias para la vigencia 2027, por $1.955.945.986, consta en el Acuerdo Municipal No. 018 del 28 de agosto de 2026, publicado con los documentos del proceso. El trámite se surtió conforme al artículo 12 de la Ley 819 de 2003: el Consejo Municipal de Política Fiscal (CONFIS) aprobó previamente la solicitud en la sesión que consta en el Acta No. 025 del 11 de agosto de 2026 (considerando 18 del Acuerdo), y el Concejo Municipal dejó constancia de que la autorización se encuentra dentro de los límites de la Ley 358 de 1997 y del artículo 7 de la Ley 819 de 2003, no afecta la estabilidad financiera del Municipio y está dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo (considerando 24). La vigencia 2026 cuenta con la apropiación mínima del 15 % exigida por la ley, según el Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. CDP202609020000001 del 2 de septiembre de 2026.

La verificación de esos requisitos corresponde al CONFIS y al Concejo Municipal, que ya la realizaron. Para mayor transparencia, con el pliego definitivo se publicará en el SECOP I copia del Acta No. 025 del 11 de agosto de 2026 del CONFIS.

OBSERVACIÓN No. 5. Uso de un correo electrónico comercial como canal del proceso (numeral 2.3).

Resumen: Solicita usar exclusivamente un correo con dominio institucional (.gov.co) y centralizar las comunicaciones en el SECOP.

Respuesta: NO SE ACOGE. SE ACLARA.

El SECOP I es el medio oficial de publicación de todos los documentos del proceso, y todas las observaciones recibidas y sus respuestas se publican allí, lo que garantiza su publicidad y trazabilidad. El Municipio no cuenta con un correo institucional dedicado a la gestión contractual, por lo que designó en el pliego de condiciones el buzón contratacionlossantos2025@gmail.com como canal oficial del proceso para recibir observaciones y comunicaciones. Ninguna norma impide a la Entidad designar un correo de este tipo, siempre que se informe en los documentos del proceso y que lo recibido se publique en el SECOP I, como ocurre en este caso. Los interesados también pueden radicar sus comunicaciones de forma física en la Secretaría de Gobierno, Carrera 7ª N° 2-22, Los Santos.

OBSERVACIÓN No. 6. Diferencia entre la meta de producto (cinco buses) y el objeto del proceso (ocho vehículos).

Resumen: Solicita aclarar la diferencia entre la meta del Plan de Desarrollo y el número de vehículos del proceso.

Respuesta: SE ACLARA.

La meta de producto del Plan de Desarrollo “Con amor por Los Santos 2024–2027” asociada al proyecto es la “adquisición de cinco (5) buses escolares como proyecto piloto”. Esa meta fija un mínimo de unidades por alcanzar, no un tope. El proceso adquiere ocho (8) vehículos escolares —tres (3) buses y cinco (5) busetas— con los recursos autorizados por el Acuerdo No. 018 de 2026 y registrados en el proyecto BPIN 2026-0000000-2507, de modo que cumple y supera la meta sin exceder los recursos aprobados. La combinación de buses y busetas responde a la necesidad y a las rutas descritas en los estudios previos. Superar una meta física con los mismos recursos es consistente con los principios de eficiencia y economía.

OBSERVACIÓN No. 7. Inclusión de la cotización de Inversiones CarCóndor S.A.S. en el estudio de mercado.

Resumen: Solicita excluir la cotización porque en la tabla figura “No indica” en la columna de vehículo cotizado, y recalcular el presupuesto.

Respuesta: NO SE ACOGE. SE ACLARA.

La cotización de Inversiones CarCóndor S.A.S. del 29 de septiembre de 2026 se presentó sobre la totalidad de las especificaciones del Anexo Técnico, que reproduce íntegramente (incluidas la potencia mínima de 210 HP y 175 HP, el DPM, la homologación para transporte escolar y los demás elementos),

con valores unitarios de $1.020.000.000 por bus y $748.000.000 por buseta, IVA incluido. La anotación “No indica” significa que el cotizante no identificó la marca del chasis, lo cual no hace indeterminada la cotización, porque el bien cotizado es el que describe el Anexo Técnico y el pliego no exige una marca.

Además, la exclusión no modificaría el presupuesto: si se promediaran solo las otras dos cotizaciones, los valores serían $1.020.830.000 por bus y $747.500.000 por buseta, para un total de $6.799.990.000, es decir, $10.000 menos que el presupuesto oficial ($6.800.000.000), una diferencia del 0,00015 %. En el estudio del sector se aclarará que la cotización se presentó sobre las especificaciones del Anexo Técnico, sin indicar la marca del chasis.

OBSERVACIÓN No. 8. Supuesta contradicción en el plazo de la garantía de calidad de los bienes.

Resumen: Señala que el texto exige “mínimo dos (2) años” y a la vez “no inferior a treinta y seis (36) meses”.

Respuesta: NO SE ACOGE. SE ACLARA.

No existe contradicción, porque los dos plazos corresponden a amparos distintos. El amparo de calidad y correcto funcionamiento de los bienes (literal c) tiene una vigencia igual a la garantía técnica de mayor duración ofrecida para el chasis, la carrocería o el DPM, y en ningún caso inferior a treinta y seis (36) meses. El plazo de “mínimo dos (2) años” corresponde al amparo de calidad del servicio de mantenimiento preventivo (literal d), cuya vigencia es el término del mantenimiento ofrecido, mínimo dos (2) años, más seis (6) meses.

OBSERVACIÓN No. 9. Error en la tabla del crecimiento anual del PIB (estudio del sector).

Resumen: Señala que la tabla invierte los años 2020 y 2021 frente a las variaciones del PIB.

Respuesta: SE ACLARA.

Revisada la tabla “Crecimiento anual del PIB de Colombia” del estudio del sector, esta registra una variación de -7,2 % para 2020 (contracción por la pandemia de COVID-19) y de 10,8 % para 2021 (recuperación económica), en concordancia con el párrafo que la antecede. En todo caso, el dato no incide en la estimación del presupuesto ni en los requisitos del proceso.

OBSERVACIÓN No. 10. Cómputo del plazo de cuarenta (40) días de los Acuerdos Comerciales.

Resumen: Solicita que el plazo de cuarenta (40) días se cuente desde la publicación del pliego de condiciones definitivo.

Respuesta: NO SE ACOGE.

Conforme a la sección 4.2 b) y a la Tabla 1 del Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación de Colombia Compra Eficiente (CCE-EICP-MA-07, versión 02), el plazo

mínimo que exigen los acuerdos se cuenta entre la publicación del aviso de convocatoria y la fecha límite para la presentación de ofertas, no desde la publicación del pliego definitivo. El aviso de convocatoria se publicó el 16 de octubre de 2026 y el cierre está previsto para el 25 de noviembre de 2026, de modo que se cumplen los cuarenta (40) días calendario que exigen los acuerdos con Costa Rica y con los Estados AELC, que son los más largos de los aplicables. Además, el proyecto de pliego, con todas las condiciones del proceso, está publicado desde esa misma fecha.

2. OBSERVANTE: JUAN SEBASTIÁN MANOSALVA GONZÁLEZ

Escrito del 21 de octubre de 2026, con copia a la Personería Municipal de Los Santos. Notificaciones: sebasmanosalva10@gmail.com.

OBSERVACIÓN No. 1.1. Homologación del Ministerio de Transporte subsanable y a la vez causal de rechazo.

Resumen: Señala la contradicción entre el literal e) del numeral 5.2.2, que declara subsanable la homologación, y el literal x) del numeral 7.9, que la establece como causal de rechazo si no se aporta con la oferta.

Respuesta: SE ACOGE.

La homologación es un requisito habilitante que no otorga puntaje y, por tanto, su acreditación es subsanable hasta el término de traslado del informe de evaluación, conforme al parágrafo 1 del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, modificado por la Ley 1882 de 2018. Lo que no puede subsanarse es la existencia misma de la homologación, que debe ser anterior al cierre. En consecuencia, en el pliego definitivo se elimina del literal e) del numeral 5.2.2 la frase “Este documento deberá aportarse con la oferta” y el literal x) del numeral 7.9 queda así:

> “x) Que el proponente no acredite, dentro del término para subsanar, la homologación de la carrocería ofrecida, sobre el chasis ofrecido, para la modalidad de transporte escolar, expedida por el Ministerio de Transporte, o que la homologación acreditada haya sido expedida con posterioridad a la fecha de cierre del proceso.”

OBSERVACIÓN No. 1.2. Autorizaciones y permisos de operación del transporte escolar.

Resumen: Solicita exigir al contratista la habilitación, la tarjeta de operación, el permiso de operación municipal, las pólizas de responsabilidad civil y la revisión técnico-mecánica de los vehículos.

Respuesta: NO SE ACOGE.

El objeto del proceso es la compraventa de los vehículos, no la prestación del servicio de transporte escolar. Los vehículos serán de propiedad del Municipio, que los recibirá matriculados con placa oficial, con SOAT por un (1) año y con la homologación para la modalidad de transporte escolar. La

habilitación, la tarjeta de operación, los permisos y las pólizas de responsabilidad civil son requisitos que corresponden a quien opere el servicio y dependen del esquema de operación que adopte el Municipio, por lo que no pueden trasladarse al vendedor. La revisión técnico-mecánica no es exigible a un vehículo nuevo al momento de su matrícula, sino en los plazos del artículo 52 de la Ley 769 de 2002.

OBSERVACIÓN No. 1.3. Antigüedad de quince (15) años en el RUNT como fabricante de carrocerías.

Resumen: Solicita eliminar o justificar la antigüedad de quince años, precisar el documento que la acredita y permitir que lo certifique el proponente, el fabricante del chasis o el carrocero.

Respuesta: SE ACOGE PARCIALMENTE.

Remitimos a la respuesta a la observación No. 1 del señor José Pereira Rueda: la antigüedad mínima se reduce a diez (10) años y el requisito puede acreditarlo el proponente o cualquiera de los integrantes del proponente plural. El documento es la certificación expedida por el RUNT en la que conste la inscripción del proponente o del integrante como fabricante de carrocerías y la fecha de esa inscripción, a partir de la cual se verifica la antigüedad.

OBSERVACIÓN No. 1.4. Formatos de desempate y fechas de las certificaciones.

Resumen: Solicita verificar que los formatos de desempate estén completos y que las fechas de expedición de las certificaciones sean coherentes con el cronograma.

Respuesta: SE ACLARA.

Los formatos 11 y 11 A a 11 H, que soportan los criterios de desempate del numeral 9.2, se encuentran publicados íntegramente con el proyecto de pliego. En el pliego definitivo se revisará que los requisitos de fecha de expedición de los documentos de acreditación sean coherentes con el cronograma ajustado del proceso.

Los formatos del pliego de condiciones, incluidos los de los criterios de desempate, son ilustrativos u orientativos: buscan facilitar la presentación de la oferta y la verificación por parte del comité evaluador.

Si el proponente considera que debe ajustar algún formato a su situación particular, puede hacerlo, siempre que el documento que presente contenga la información y cumpla el requisito que el formato acredita, en los términos del pliego de condiciones y de la norma que lo regula. La Entidad no rechazará ni dejará de tener en cuenta un documento por el solo hecho de no seguir literalmente el formato, cuando acredite en debida forma el requisito.

OBSERVACIÓN No. 2.1. Publicación del Anexo Técnico y condiciones de seguridad del transporte escolar.

Resumen: Señala que el Anexo Técnico no está publicado íntegramente y solicita que incluya las condiciones de seguridad del Decreto 1079 de 2015 y del Decreto 348 de 2015.

Respuesta: NO SE ACOGE. SE ACLARA.

Los anexos técnicos "Bus escolar con DPM (41 pasajeros)" y "Buseta escolar con DPM (27 pasajeros)" se publicaron íntegramente en el SECOP I el 16 de octubre de 2026, como documentos 04 y 05 del proceso.

Las condiciones de seguridad del Decreto 1079 de 2015 y del Decreto 348 de 2015 que menciona el observante regulan la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, incluida la modalidad escolar: la habilitación de las empresas, los conductores, los acompañantes, los planes de rodamiento y la operación de las rutas, entre otros aspectos. Estas condiciones no son exigibles al proveedor en un contrato de compraventa de vehículos, cuyo objeto es entregar los bienes y no prestar el servicio de transporte.

Sin perjuicio de lo anterior, las condiciones que esas normas exigen a los vehículos destinados al transporte escolar se encuentran reflejadas en las especificaciones técnicas que se piden a los buses y busetas en los anexos técnicos, como son: prohibición de pasajeros de pie; mínimo dos puertas no accionables por los estudiantes sin intervención del conductor o del adulto acompañante; dispositivo que avisa al conductor cuando las puertas y ventanas de emergencia no están cerradas; luces intermitentes ámbar y rojas que se activan al abrir las puertas; cinturones de tres puntos para cada ocupante (Ley 2393 de 2024); limitador de velocidad que impide superar los 60 km/h; sistema de comunicación bidireccional; color e identificación de los vehículos escolares; DPM conforme a la NTC 4279, y homologación del Ministerio de Transporte para la modalidad de transporte escolar. De esta manera, los vehículos que adquiera el Municipio cumplirán las condiciones necesarias para ser destinados a la prestación del servicio de transporte escolar.

OBSERVACIÓN No. 2.2. Anclaje y aseguramiento de sillas de ruedas conforme a la NTC 4279.

Resumen: Solicita precisar que cada vehículo debe contar con los anclajes y sistemas de aseguramiento de sillas de ruedas.

Respuesta: SE ACLARA.

Lo solicitado ya está previsto en los documentos del proceso. Los anexos técnicos exigen que cada uno de los ocho (8) vehículos cuente con el Dispositivo de Poltrona Móvil (DPM), sistema mecánico o electrohidráulico instalado en un lateral del vehículo que permite el ascenso y descenso de los estudiantes con discapacidad o movilidad reducida sin necesidad de levantarlos, y que cumpla la normatividad de accesibilidad, en particular la NTC 4279 – Accesibilidad de las personas al medio

físico, y el Decreto 1079 de 2015. Además, los anexos exigen cinturones de seguridad de no menos de tres puntos de anclaje para cada uno de los ocupantes (Ley 2393 de 2024).

A su vez, el literal d) Accesibilidad de las condiciones especiales del pliego de condiciones y de la minuta del contrato establece que todos los vehículos deberán contar con el DPM y con los espacios de anclaje y aseguramiento de sillas de ruedas que establezcan la NTC 4279 y las demás normas de accesibilidad aplicables. Por lo anterior, no se requiere una precisión adicional, y el supervisor verificará estas condiciones en la inspección previa al recibo a satisfacción de cada vehículo.

OBSERVACIÓN No. 2.3. Requisitos de los conductores y del adulto acompañante.

Resumen: Solicita regular la verificación de las licencias de los conductores, la designación de un adulto acompañante por vehículo y la capacitación de ambos.

Respuesta: NO SE ACOGE. SE ACLARA.

La designación de los conductores y de los adultos acompañantes, y la verificación de sus licencias y demás requisitos, corresponden a la operación del servicio de transporte escolar, que no es objeto de este contrato de compraventa, cuyo alcance es la entrega de los vehículos.

En cuanto a la capacitación, a la fecha el Municipio no tiene definidos los conductores ni los acompañantes que se asignarán a los vehículos. Por ello, la capacitación de mínimo ocho (8) horas que debe dictar el contratista se dirigirá a los funcionarios que designe el Municipio, quienes replicarán la información a los conductores y acompañantes que se asignen al servicio. La capacitación comprenderá la operación del vehículo, la operación segura del DPM, el aseguramiento de la silla de ruedas, la asistencia a los estudiantes con discapacidad o movilidad reducida durante el ascenso y el descenso, los sistemas de seguridad y los cuidados de mantenimiento.

Además, el contratista entregará con cada vehículo los manuales de usuario, de mantenimiento y de operación del DPM, en español y en medio físico y digital, que quedarán en poder del Municipio para que los funcionarios, conductores y acompañantes puedan consultarlos en cualquier momento. Estas precisiones se incorporan en el pliego de condiciones definitivo.

OBSERVACIÓN No. 2.4. Límite de velocidad y verificación del limitador.

Resumen: Solicita precisar que el limitador de velocidad debe estar calibrado a un máximo de 60 km/h y que su verificación sea requisito para el recibo a satisfacción.

Respuesta: SE ACOGE.

Los anexos técnicos ya exigen un limitador de velocidad (gobernador electrónico) que impida superar los 60 km/h. En el pliego definitivo se precisa que, en la inspección previa al recibo a satisfacción de cada vehículo, el supervisor verificará que el limitador esté instalado, en funcionamiento y calibrado a un máximo de 60 km/h.

OBSERVACIÓN No. 3.1. Capital de trabajo del 60 % del presupuesto oficial.

Resumen: Considera desproporcionado el capital de trabajo de $4.080.000.000, solicita reducirlo a un máximo del 20 % o 30 % o permitir su acreditación con cupos de crédito, y aplicar a los proponentes plurales la regla de ponderación de los demás indicadores.

Respuesta: NO SE ACOGE.

El capital de trabajo se mantiene en el sesenta por ciento (60 %) del presupuesto oficial ($4.080.000.000). Con la inclusión de un anticipo del cuarenta por ciento (40 %) del valor del contrato (respuesta a la observación de Tucán Proyectos y Desarrollos S.A.S.), el contratista recibirá recursos para la adquisición inicial de los chasis, pero deberá financiar con recursos propios o de crédito el sesenta por ciento (60 %) restante del costo de producción hasta cada entrega, porque los pagos se hacen contra la entrega de cada vehículo recibido a satisfacción y en cada uno se amortiza el anticipo. El capital de trabajo exigido corresponde a esa porción que el contratista debe financiar, y busca asegurar que pueda cumplir el plazo de entrega de ciento veinte (120) días sin depender de los pagos del Municipio. El valor se definió en el estudio del sector a partir de la información financiera de las empresas del sector.

No se acoge la acreditación mediante cupos de crédito, porque la capacidad financiera se verifica con la información del RUP, conforme al artículo 6 de la Ley 1150 de 2007 y al artículo 2.2.1.1.1.5.3 del Decreto 1082 de 2015. Tampoco se acoge la ponderación del capital de trabajo de los proponentes plurales: a diferencia de los demás indicadores, que son razones, el capital de trabajo es un valor absoluto, y la suma del capital de trabajo de los integrantes refleja los recursos de que efectivamente dispone el proponente plural para ejecutar el contrato.

OBSERVACIÓN No. 3.2. Dos garantías de calidad del 20 % cada una.

Resumen: Solicita justificar cada amparo y establecer que no procede la doble indemnización por un mismo siniestro.

Respuesta: SE ACLARA. SE ACOGE LA PRECISIÓN.

Los dos amparos cubren riesgos distintos. El de calidad y correcto funcionamiento de los bienes (artículo 2.2.1.2.3.1.15 del Decreto 1082 de 2015) cubre los defectos de fabricación y de funcionamiento de los vehículos, la carrocería, el DPM y los accesorios. El de calidad del servicio (artículo 2.2.1.2.3.1.14 del mismo decreto) cubre el servicio de mantenimiento preventivo que el contratista presta durante al menos dos (2) años después de la entrega, que es una obligación de hacer distinta de la entrega de los bienes. En el pliego definitivo se precisa que, conforme al principio indemnizatorio del contrato de seguro, un mismo perjuicio no podrá ser indemnizado con cargo a los dos amparos.

OBSERVACIÓN No. 3.3. Método de evaluación económica: tabla, fórmulas y puntajes negativos.

Resumen: Solicita publicar íntegramente la tabla y las fórmulas, establecer un piso de cero puntos y justificar la selección del método con los decimales de la TRM.

Respuesta: SE ACOGE PARCIALMENTE.

La tabla de selección del método según la TRM, la tabla del número de veces que se incluye el presupuesto oficial y las fórmulas de cada método están completas en el numeral 6.1 del proyecto de pliego; las fórmulas están insertadas como ecuaciones de Word, que algunos visores no muestran correctamente. El uso de los decimales de la TRM de una fecha posterior al cierre para escoger el método es el mecanismo que emplean los documentos tipo de Colombia Compra Eficiente, porque impide que los proponentes conozcan de antemano el método y ajusten sus ofertas.

Se acoge la solicitud de establecer un piso: en el pliego definitivo se precisa que, si al aplicar la fórmula el resultado es negativo, el proponente obtendrá cero (0) puntos en el factor económico. Para facilitar la consulta, con el pliego definitivo se publicará también una versión en PDF.

OBSERVACIÓN No. 4.1. Expediente completo en el SECOP I.

Resumen: Solicita que todos los documentos citados en el proyecto de pliego estén publicados íntegramente en el SECOP I.

Respuesta: SE ACLARA.

El 16 de octubre de 2026 se publicaron en el SECOP I los documentos del proceso: estudios y documentos previos (01), estudio del sector con el análisis de riesgos (02), Acuerdo de vigencias futuras (03), anexos técnicos del bus y de la buseta (04 y 05), cotizaciones (06), CDP, certificación BPIN y certificación del Plan Anual de Adquisiciones (07), proyecto de pliego de condiciones con sus formatos y la minuta del contrato (08), aviso de convocatoria (09) y aviso del artículo 30 de la Ley 80 de 1993 (10). Su contenido es coherente con el proyecto de pliego.

OBSERVACIÓN No. 4.2. Formatos completos.

Resumen: Solicita verificar que todos los formatos estén completos, con instrucciones y fechas coherentes con el cronograma.

Respuesta: SE ACLARA.

Los formatos 1 a 19 (incluidos los formatos 11 A a 11 H, 12, 13, 14, 15, 16 y la minuta del contrato) están publicados íntegramente con el proyecto de pliego.

Como se indicó en la respuesta a la observación No. 1.4, los formatos del pliego de condiciones son ilustrativos u orientativos: buscan facilitar la presentación de la oferta y la verificación por parte del comité evaluador. Si el proponente considera que debe ajustar algún formato a su situación particular, puede hacerlo, siempre que el documento que presente contenga la información y cumpla el requisito

que el formato acredita, en los términos del pliego de condiciones. Las fechas de los documentos de acreditación deberán ser coherentes con el cronograma fijado en el acto de apertura.

OBSERVACIÓN No. 4.3. Regla de experiencia para proponentes plurales.

Resumen: Solicita precisar el número máximo de contratos y la forma de distribuir la experiencia entre los integrantes de consorcios y uniones temporales.

Respuesta: SE ACLARA.

La forma de distribuir la experiencia entre los integrantes de los consorcios y uniones temporales ya está definida en la nota 5 del numeral 5.2.1 del pliego de condiciones, que se mantiene en los siguientes términos:

> "5. Proponentes plurales. En el caso de consorcios o uniones temporales, todos los integrantes, excepto uno, deberán aportar mínimo dos (2) contratos, cada uno: una (1) relacionada con la venta o suministro de bus, buseta o microbús tipo escolar, y otra (1) relacionada con la venta o suministro de bus, buseta o microbús con DPM y/o rampa para discapacidad; los integrantes restantes aportarán las demás experiencias hasta completar el número máximo de contratos permitido. Así, por ejemplo, si el proponente plural está conformado por dos (2) integrantes, uno de ellos aportará las dos (2) contratos (escolar y DPM) y el otro aportará el resto; si está conformado por tres (3) integrantes, dos de ellos deberán aportar cada uno las dos (2) experiencias mínimas (escolar y DPM) y el tercero aportará el resto; y así sucesivamente para cuatro (4), cinco (5) o más integrantes. La experiencia del proponente plural corresponderá a la sumatoria de la experiencia aportada por todos sus integrantes, sin superar el número máximo de contratos ni el tope de SMLMV establecido en este pliego."

En el pliego definitivo solo se precisa, al final de esa nota, el número máximo de contratos: cuatro (4) en la regla general y ocho (8) cuando el proponente plural acredite la condición que da lugar al requisito diferencial, conforme a la respuesta a la observación No. 2 de Inversiones CarCóndor S.A.S.

OBSERVACIÓN No. 5. Inviabilidad de la adquisición en las condiciones del proyecto de pliego.

Resumen: Concluye que, por los requisitos observados, la adquisición es inviable desde el punto de vista jurídico, técnico y financiero.

Respuesta: NO SE ACOGE.

La adquisición está soportada en los estudios y documentos previos, en el estudio del sector (que incluye el análisis de la oferta y la demanda, el análisis financiero de las empresas del sector y el análisis de riesgos), en el Acuerdo No. 018 de 2026 de vigencias futuras, en el CDP y en la inscripción del proyecto en el BPIN. Los aspectos puntuales que el observante considera desproporcionados se atendieron en las respuestas anteriores: se reduce la antigüedad en el RUNT, se incluye un anticipo del 40 %, se aclara la regla de homologación, se precisan las garantías y se completa la regla de experiencia para proponentes plurales. Las autorizaciones de operación no hacen parte del objeto de la compraventa, como se explicó en la respuesta 1.2.

3. OBSERVANTE: INVERSIONES CARCÓNDOR S.A.S. (CARROCERÍAS CÓNDOR)

Correo electrónico del 30 de octubre de 2026, 12:50 p.m., enviado desde licitaciones@carroceriascondor.com.co a contratacionlossantos2025@gmail.com, con asunto "Observaciones PROCESO No. LP-003-2026 - Inversiones CarCondor SAS".

OBSERVACIÓN No. 1. Base gravable de las estampillas.

Resumen: Solicita precisar si las estampillas se liquidarán sobre el valor del contrato antes de IVA o con IVA, y la norma que crea y regula cada una.

Respuesta: SE ACOGE.

Las estampillas se liquidarán sobre el valor de cada pago antes de IVA, es decir, el IVA no hace parte de su base gravable. En el pliego definitivo, el numeral 4.12 (Gravámenes) precisará esta regla e indicará la norma que regula cada descuento, así:

a) Estampillas departamentales: Pro Hospitales Universitarios Públicos, 2 % (Ley 645 de 2001 y ordenanza departamental que la regula), y Pro Universidad Industrial de Santander, 2 % (Ley 1790 de 2016 y Ordenanza 022 de 2016). Ambas leyes autorizan expresamente su uso obligatorio en las actividades y operaciones que se realicen en los municipios del departamento.

b) Estampillas y gravámenes municipales, conforme al Estatuto Tributario del Municipio de Los Santos: Pro Cultura, 2 %; Pro Bienestar del Adulto Mayor, 4 %; Pro Deporte, 1,5 %; Pro Justicia, 2 %, y Retención de Industria y Comercio (ReteICA), 1 %.

Además, se practicarán las retenciones en la fuente nacionales que correspondan según la normativa vigente.

OBSERVACIÓN No. 2. Requisito diferencial de experiencia para Mipyme: número de contratos.

Resumen: Solicita que las Mipyme puedan acreditar la experiencia con hasta ocho (8) contratos, con una sumatoria mínima del 80 % del presupuesto oficial y conservando la experiencia específica.

Respuesta: SE ACOGE.

El artículo 31 de la Ley 2069 de 2020 y el artículo 2.2.1.2.4.2.18 del Decreto 1082 de 2015 permiten establecer requisitos habilitantes diferenciales para las Mipyme, entre ellos el número de contratos con que se acredita la experiencia. La Entidad comparte que mantener cuatro (4) contratos le resta efecto práctico al criterio diferencial. En consecuencia, en el pliego definitivo el parágrafo del numeral 5.2.1 queda así:

"PARÁGRAFO. Requisitos diferenciales para Mipyme, para emprendimientos y empresas de mujeres y para emprendimientos y empresas de personas con discapacidad. […] Estos proponentes

podrán acreditar la experiencia mediante hasta ocho (8) contratos, de los cuales al menos dos (2) deberán incluir dentro de su objeto o alcance la compraventa o el suministro de bus, buseta o microbús tipo escolar y al menos dos (2), distintos de los anteriores, la compraventa o el suministro de bus, buseta o microbús con Dispositivo de Poltrona Móvil (DPM) y/o rampa para personas con discapacidad o movilidad reducida. La sumatoria de los valores de los contratos aportados, expresada en SMMLV, deberá ser igual o superior al ochenta por ciento (80 %) del presupuesto oficial del proceso, expresado en SMMLV. Las demás condiciones se mantienen: objeto general, clasificación, conversión a SMMLV y reglas de verificación."

En concordancia, la nota 5 del numeral 5.2.1 (proponentes plurales) se ajusta para que el número máximo de contratos sea de ocho (8) cuando el proponente plural acredite la condición que da lugar al criterio diferencial, conforme al Decreto 1082 de 2015.

4. OBSERVANTE: TUCÁN PROYECTOS Y DESARROLLOS S.A.S.

Correo electrónico del 30 de octubre de 2026, 2:42 p.m., enviado desde tucanpyd@gmail.com a contratacionlossantos2025@gmail.com, con asunto "Observaciones PROCESO No. LP-003-2026". NIT 901.193.157-3.

OBSERVACIÓN No. 1. Inclusión de un anticipo del cuarenta por ciento (40 %) del valor del contrato.

Resumen: Solicita pactar un anticipo del 40 % del valor del contrato, destinado principalmente a la adquisición y aseguramiento de los chasis, con amparo de buen manejo y correcta inversión del anticipo, fiducia o patrimonio autónomo irrevocable, plan de inversión y amortización en los pagos.

Respuesta: SE ACOGE.

El parágrafo del artículo 40 de la Ley 80 de 1993 permite pactar anticipos hasta del cincuenta por ciento (50 %) del valor del contrato. La Entidad comparte que la adquisición de los chasis es la actividad inicial que condiciona el cumplimiento del plazo de entrega, y que un anticipo sujeto a controles reduce el riesgo de demoras y de variación de precios en el cambio de vigencia, en beneficio de la ejecución oportuna del contrato. En consecuencia, en el pliego definitivo y en la minuta del contrato se incorpora un anticipo con las siguientes condiciones:

a) Valor: el cuarenta por ciento (40 %) del valor del contrato.

b) Destinación: exclusiva a la ejecución del contrato, con prioridad en la adquisición, reserva y aseguramiento de los chasis de los ocho (8) vehículos, conforme al plan de inversión aprobado.

c) Plan de inversión: el contratista presentará un plan de inversión del anticipo, discriminado por conceptos, valores, proveedores y fechas, que deberá aprobar el supervisor antes del desembolso.

d) Fiducia: conforme al artículo 91 de la Ley 1474 de 2011, el contratista constituirá una fiducia o un patrimonio autónomo irrevocable para el manejo de los recursos del anticipo, cuyo costo de comisión asumirá en su totalidad. Los pagos con cargo al anticipo requerirán la autorización del supervisor.

e) Garantía: el contratista constituirá el amparo de buen manejo y correcta inversión del anticipo por el cien por ciento (100 %) del valor del anticipo, con vigencia hasta la liquidación del contrato (artículos 2.2.1.2.3.1.7 y 2.2.1.2.3.1.10 del Decreto 1082 de 2015).

f) Desembolso: previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución, la aprobación de la garantía con el amparo del anticipo, la constitución de la fiducia y la aprobación del plan de inversión, con cargo a los recursos de la vigencia 2026 y sujeto a la disponibilidad del PAC.

g) Amortización: en cada pago por vehículo entregado y recibido a satisfacción se descontará el cuarenta por ciento (40 %) de su valor, de modo que el anticipo quede totalmente amortizado con el pago del último vehículo.

h) Control: el supervisor podrá requerir en cualquier momento informes y soportes de la inversión del anticipo, y la indebida destinación de los recursos dará lugar a las medidas contractuales y legales correspondientes.

Como consecuencia de la inclusión del anticipo, se ajustan en el pliego definitivo la forma de pago (numeral 4.10), la justificación del capital de trabajo (numeral 5.3), que se mantiene en el 60 %, las garantías (capítulo XI), la matriz de riesgos y la minuta del contrato.

Las demás condiciones del proyecto de pliego de condiciones se mantienen.

Se expide en el Municipio de Los Santos – Santander, a los catorce (14) días del mes de noviembre de 2026.

JORGE LUIS RODRIGUEZ ORDOÑEZ
Secretaria de Gobierno. (D)
(Resolución N° 022 de 2024)

CONTROL	NOMBRE	CARGO	FIRMA
Proyectó aspectos contractuales	Laura Ginet Sánchez Cadena	CPS-210-2026	
Revisó aspectos jurídicos.	Yolanda Bohórquez García	CPS-001-2026	