



UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE
CUNDINAMARCA
UNICOLMAYOR



COMUNICADO 04 INVITACIÓN 005 DE 2025

La **UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE CUNDINAMARCA**, informa a los interesados en la Invitación a cotizar de mediana cuantía No.005 de 2025 cuyo objeto es: **SUMINISTRO DE TIQUETES PARA EL TRANSPORTE AÉREO EN VUELOS NACIONALES E INTERNACIONALES REQUERIDOS POR LA UNIVERSIDAD**.” que, con ocasión a las observaciones presentadas por los interesados se publica respuestas a las mismas así:

Observaciones remitidas por <i>VIAJES INVERSA</i> . 03/10/2025 05:45 PM	
Pregunta	Respuesta
De manera respetuosa, solicitamos a la Universidad considerar la posibilidad de habilitar como alternativa de entrega de las propuestas el envío a través de un correo electrónico institucional oficial, además de la radicación física en sede. Esta sugerencia se fundamenta en que la normatividad colombiana reconoce plena validez a los documentos electrónicos: • La Ley 527 de 1999 otorga a los mensajes de datos (incluido el correo electrónico) la misma eficacia jurídica y probatoria que a los documentos físicos. • El Decreto 1082 de 2015 promueve el uso de medios electrónicos en la contratación, siempre que se garantice autenticidad, integridad y disponibilidad de la información. • La Ley 1437 de 2011 (CPACA) impulsa el uso de medios electrónicos en las actuaciones administrativas, en aras de mejorar la eficiencia, el acceso y la economía de los procesos. Permitir el envío electrónico de propuestas no solo estaría alineado con la normativa vigente, sino que también facilitaría la participación de más oferentes, reduciría cargas logísticas y garantizaría mayor eficiencia y transparencia en el proceso. Por lo anterior, sugerimos cordialmente que se valore la incorporación de esta opción dentro de los términos de la	No se acepta la observación. La universidad Colegio Mayor de Cundinamarca considera necesario que las propuestas sean entregadas de forma física, como se indica en los términos de referencia.

Invitación, manteniendo a su vez la presentación física para quienes prefieran hacerlo de esa manera.	
Observaciones remitidas por NOVATOURS 06/10/2025 01:56 PM	
Observación I. Forma de pago En el marco del proceso de selección relacionado con el suministro de tiquetes aéreos, respetuosamente nos permitimos poner de presente una observación en relación con las condiciones de pago establecidas en el pliego de condiciones del proceso. Actualmente, el plazo para pago que se encuentra previsto en las condiciones estipuladas por el pliego es de 30 días calendario, situación que representa una dificultad significativa para las agencias de viajes y los demás operadores de estos servicios, toda vez que, el modelo operativo del sector es particular y concreto en tratándose de la gestión y pago concernientes a la expedición de tiquetes aéreos nacionales o internacionales. Con lo anterior queremos significar que, a diferencia de otros servicios, las agencias no pueden trasladar los plazos de pago de estos servicios a sus proveedores (aerolíneas), pues aquellos exigen pagos anticipados y de orden semanal. Esta situación genera una presión constante y estructural sobre el flujo de caja de la empresa que resulte adjudicataria, ya que debe asumir los costos del servicio antes de recibir el pago por parte de la entidad contratante. Este desajuste temporal entre los egresos y los ingresos puede derivar en un riesgo financiero significativo, especialmente considerando la naturaleza recurrente y el volumen que puede alcanzar la operación de un contrato de esta naturaleza. La necesidad de contar con liquidez inmediata obliga a tener que recurrir a fuentes de financiación externas, con los consecuentes costos financieros que ello implica, y con ocasión de lo anterior, se reduce la rentabilidad del contrato e incluso puede poner en riesgo su sostenibilidad. En escenarios extremos este desbalance puede comprometer la capacidad operativa del proveedor generando retrasos en la entrega del servicio, incumplimientos contractuales o una disminución en la calidad del servicio. Cabe destacar que, este riesgo no disminuye con el tamaño de la empresa que llegue a	No se acepta la observación. No es viable modificar la forma de pago, teniendo en cuenta la necesidad de mantener una organización administrativa eficiente y efectiva sobre la planeación y ejecución del contrato. Los términos establecen pagos mensuales basados en la proporción de pasajes suministrados y utilizados, que permiten una planificación presupuestaria clara y efectiva por parte de la UNIVERSIDAD. Este enfoque asegura que los recursos financieros se asignen de manera controlada y coordinada y garantizando la disponibilidad adecuada de fondos para cubrir los compromisos contractuales. Además, la modalidad de pago "CONTADO COMERCIAL", que implica el pago dentro de los treinta días posteriores a la radicación de las facturas, junto con la certificación del supervisor, promueve una gestión financiera disciplinada y transparente. Este método está alineado con las prácticas comerciales estándar y asegura que los pagos se realicen de manera oportuna, respetando los acuerdos contractuales y manteniendo relaciones sólidas con los proveedores. Aceptar esta propuesta de pago coadyuva con la eficiencia administrativa de la UNIVERSIDAD y propicia la consolidación de una gestión financiera, dificultando así la fragmentación y control de los pagos. Lo anterior se plantea desde las buenas prácticas de los procesos establecidos y mantiene la transparencia en la ejecución del contrato.

resultar adjudicataria, si se tiene en cuenta que a mayores volúmenes de ventas se incrementan proporcionalmente los requerimientos de capital de trabajo.

Por consiguiente, en un ejercicio de colaboración con la entidad que lleva aparejado el cumplimiento de los fines específicos del objeto contractual, los cuales además retoman el interés general del Estado; así también, en dirección a dar materialidad al principio de planeación, proponemos a la entidad revisar y ajustar el modelo de pagos, conforme con las características y especificidades del sistema de gestión de tiquetes en los términos esbozados, y en tal sentido se realice la conciliación de las facturas de forma semanal; igualmente, que el pago se efectué a los 15 días calendario siguientes a la radicación de las facturas. Con lo anterior se pretende conseguir una mayor alineación entre los flujos de efectivo de las partes y ayudar en tal sentido a mitigar los riesgos financieros para el contratista.

A este propósito, la Corte Constitucional ha esbozado la importancia de las micro, pequeñas, y medianas empresas en el sector productivo. De manera que, en el estudio de constitucionalidad de los artículos 3 parcial y 7 de la ley 2024 de 2020, estableció que la imposición de los plazos máximos “(...), de una parte, únicamente regula el plazo para pagar por un bien o un servicio prestado, y de otra, si se permitiera pactar en contrario a lo estipulado como plazos máximos legales se desnaturalizarían los objetivos perseguidos por el Legislador con la norma (favorecer la liquidez de las micro, pequeñas y medianas empresas, desarrollar el principio de buena fe contractual y corregir la asimetría económica en las relaciones mercantiles identificada por el Legislador).”

Por lo expuesto, advertir que la Ley 2024 de 2020, precisamente, para generar liquidez, estableció un racero que es un plazo máximo de pago orientado a configurar plazos justos, y en procura de esta liquidez y los fines de la norma en cita, abre la puerta al ajuste de los plazos en las mejores condiciones tanto para el proponente como para la ejecución del contrato, es decir, si conforme al principio de planeación y a la aplicación de este racero, resulta procedente aminorar este plazo, la norma lo avala y no lo proscrib, en atención al móvil y la teleología de la norma en función del principio de buena fe contractual, para corregir el desequilibrio económico y el cumplimiento del objeto del contrato.

Observación II <i>6. La Tarifa Administrativa facturada para la emisión de Tiquetes Aéreos debe corresponder a la cotizada. En los casos de cambios de Tiquetes Aéreos, el Proveedor podrá cobrar la Tarifa Administrativa completa, según regulación de la Aerocivil.</i> <i>26) El contratista se obliga a garantizar que durante la ejecución del contrato los valores de las tarifas administrativas respectivas a vuelos nacionales ONE WAY y ROUND TRIP, así como para vuelos internacionales, sea aquella ofrecida en el proceso de selección.</i> Observación No. 1: Es muy importante que a [SIC] entidad tenga en cuenta que la tarifa administrativa, no puede ser objeto de descuento alguno, ni de ofrecimiento económico en tanto se trata de una regla tarifaria expedida por la Aeronáutica Civil mediante la Resolución No. 03596, la cual constituye un valor universal para todas las agencias y no puede ser cedida bajo ninguna circunstancia. Por otra parte, en la Resolución N° 04561 del 30 de octubre de 2006, “Por la cual se modifica el artículo 4 y se deroga el artículo 10 de la Resolución 3596 del 1 de septiembre de 2006”, establece que, en caso de que las ventas efectuadas en su totalidad por internet las aerolíneas y las agencias de viajes podrán cobrar una tarifa administrativa diferente a la señalada en la Resolución 3596 de 2006. De igual manera se debe tener en cuenta el artículo cuarto (4), donde se indica lo siguiente: “Se entiende por ventas realizadas en su totalidad por internet, aquellas que involucren todo el proceso de la venta de manera virtual, lo cual incluye el pago.” De acuerdo con lo anterior, para que opere una tarifa administrativa diferencial se requiere que todo el proceso de expedición de tiquetes aéreos se realice SIN LA INTERVENCION DE NINGUN AGENTE DEL MERCADO. Observación No. 2: La entidad va a hacer uso de la plataforma de autogestión? Observación No. 3: La entidad va a asignar un funcionario para la cotización, reserva y expedición de tiquetes aéreos?	Observación 1: No se acepta la observación toda vez que como lo indica la invitación a cotizar de mediana cuantía No 005-2025 en el numeral 5.2.1.1. VALOR DE LA TARIFA DE ADMINISTRACIÓN DE VUELOS NACIONALES NO REEMBOLSABLE ONE WAY: (HASTA 150 PUNTOS) - Tarifa administrativa que <u>no podrá ser superior a la tarifa administrativa regulada por la Aeronáutica Civil incluido IVA</u>, (se deja claridad que la retención en la fuente se calculará solamente sobre la base de la tarifa administrativa como ingreso propio y no sobre los ingresos de terceros, la tarifa administrativa se considera no reembolsable), y, VALOR DE LA TARIFA DE ADMINISTRACIÓN DE VUELOS NACIONALES NO REEMBOLSABLE ROUND TRIP: (HASTA 150 PUNTOS) - Tarifa administrativa que <u>no podrá ser superior a la tarifa administrativa regulada por la Aeronáutica Civil incluido IVA</u>, (se deja claridad que la retención en la fuente se calculará solamente sobre la base de la tarifa administrativa como ingreso propio y no sobre los ingresos de terceros, la tarifa administrativa se considera no reembolsable). De acuerdo a lo anterior es claro que la invitación no permite tarifas administrativas superiores a las establecidas por la Aeronáutica Civil y conforme a ley 80 de 1993 y al estatuto de contratación interno Acuerdo 027 del 2022, se vela por el principio de economía y eficiencia allí establecidos. Observación 2: El uso de la plataforma de autogestión será responsabilidad del futuro contratista. Observación 3: Si, la universidad asignará tres funcionarios conforme a la ejecución por rubros internos así: la Subdirección de Investigaciones, Subdirección de Talento Humano y la Oficina de Relaciones Interinstitucionales. Observación 4: Como se estable en la invitación a cotizar de mediana cuantía No 005-2025 la Universidad reconocerá la tarifa administrativa ONE WAY, ROUND TRIP y vuelos internacionales de acuerdo lo establecido en dicha invitación.

Observación No. 4: Es muy importante que la entidad tenga en cuenta que cada vez que haya intervención de un asesor de viajes en la cotización, reserva y expedición de tiquetes aéreos, se cobrara la tarifa administrativa regulada por la Aeronáutica Civil.	
Observación III IATA <i>El oferente deberá aportar la acreditación por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo- IATA- el cual deberá estar vigente.</i> Observación: La licencia IATA es una condición para que se pueda ejecutar un contrato, toda vez que toda ella es condición necesaria para proveer el servicio; así las cosas, no tener la licencia IATA significa no tener formalizada la relación con las aerolíneas y en tal sentido, la imposibilidad para suministrar los tiquetes aéreos. De esta manera, la licencia IATA es un permiso de carácter global mediante el cual se advierte de la calidad que tiene la agencia para la expedición y suministro de tiquetes aéreos; de cierto que, la obtención de una licencia IATA es la llave del licenciatario a la posibilidad de expedir tiquetes y para el uso de las ventajas en relación con las aerolíneas que forman parte de esta asociación por sus siglas IATA. Entonces, la licencia IATA es el primer paso necesario e indispensable para la expedición de tiquetes aéreos, actividad sobre la cual se constituye el objeto contractual de suministro de tiquetes; una vez cumplido este requisito, las agencias y demás operadores en relación con la actividad de suministro de tiquetes aéreos realizan ejercicios negociales con cada aerolínea, proceso que trae aparejado la constitución de garantías con aseguradoras, realización de pagos semanales en relación con los montos económicos definidos para la expedición de tiquetes y la constitución de pólizas. Posteriormente, y solo por constituirse la licencia IATA se vuelve plausible el desarrollo del objeto contractual en los términos indicados y con las aerolíneas que engloba la licencia; frente a lo cual es importante dar claridad en que las aerolíneas SATENA, CLIC, se encuentran por fuera del sistema y licencia al que se contrae la IATA. Así las cosas, si tomamos en consideración que algunos proponentes no son usuarios de la licencia IATA, sino que cuentan únicamente con el permiso para reservar, expedir y emitir tiquetes de un par de aerolíneas, surge entonces la incertidumbre en cuanto a la forma en que se va a	De acuerdo con la Invitación a Cotizar de Mediana Cuantía No. 005-2025, se precisa que la acreditación ante la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) corresponde a un requisito de carácter habilitante, en atención a lo dispuesto en el numeral 4.1.11 de los términos de referencia. La IATA es una organización que agrupa a la mayoría de las aerolíneas del mundo y tiene como propósito establecer estándares y regulaciones internacionales que garantizan la seguridad, eficiencia y sostenibilidad del transporte aéreo. En este sentido, la exigencia de dicha acreditación busca asegurar que el contratista cuente con la capacidad técnica y operativa necesaria para realizar directamente la expedición, reserva y emisión de tiquetes aéreos, así como mantener relaciones comerciales formales con las aerolíneas que permitan el cumplimiento integral del objeto contractual. Por lo anterior, la entidad considera indispensable la presentación de la licencia IATA vigente como condición para la ejecución del contrato, dado que su ausencia podría limitar la posibilidad de proveer el servicio en las condiciones de cobertura, oportunidad y confiabilidad requeridas.

desarrollar y cumplir con el objeto contractual en relación con la necesidad del servicio y las rutas que cubren cada una de las aerolíneas, sea nacional o internacional. Este escenario, ha permitido la creación de eventos negativos en relación con la ejecución de los contratos, de cara a la carencia de la licencia IATA, y agravada por la ausencia de vínculos comerciales mediante contratos para distribuir los citados tiquetes aéreos. En suma y no menos importante, se requiere que la entidad verifique la emisión de los tiquetes aéreos mediante la licencia IATA registrada dentro del proceso y asimismo verificar que el proponente cuente con los permisos para distribuir con las aerolíneas que requiera la entidad para el cumplimiento de la necesidad específica acorde con sus funciones. A modo de conclusión, resulta imperativo destacar en la idea que las relaciones comerciales de las agencias de viajes con las aerolíneas se debe revisar vía los certificados de vínculo comercial debidamente verificados por la entidad y mediante las acciones de cotejo de la relación comercial, y por la vía de la acreditación de la licencia IATA, los proponentes deben contar con la capacidad para expedir tiquetes de las aerolíneas requeridas, en las rutas y destinos solicitados, así como capacidad para prestar el servicio con carácter de eficiencia, pues de lo contrario se abre la puerta a la creación de escenarios de cobros ocultos, irregularidades de facturación y del ejercicio económico y técnico que aumentan el riesgo de comprometer la correcta ejecución del contrato y que se alejan de la seriedad que debe caracterizar a las ofertas.	
Observación IV ANATO <i>El oferente deberá aportar la acreditación por la Asociación Colombiana de Agencia de Viajes y Turismo, el cual deberá estar vigente.</i> Observación: Solicitamos amablemente a la entidad, que la certificación aportada por los oferentes tenga fecha de expedición no mayor a 30 días al cierre del presente proceso.	Se mantiene lo establecido en el numeral 4.1.12 ANATO El oferente deberá aportar la acreditación por la Asociación Colombiana de Agencia de Viajes y Turismo, el cual deberá estar vigente.
Observación V. VALOR DE TARIFA ADMINISTRATIVA (HASTA 600 Puntos) Observación No. 1: Es muy importante que a entidad tenga en cuenta que la tarifa administrativa, no puede ser objeto de descuento alguno, ni de ofrecimiento económico en tanto se trata de una regla tarifaria	Observación 1: No se acepta la observación. La Universidad mantiene lo establecido en el numeral 5.2.1. Criterio de Evaluación de las Propuestas, toda vez que la tarifa administrativa hace parte de los componentes económicos objeto de análisis y comparación dentro del proceso de evaluación, conforme con los parámetros definidos en los términos de referencia.

expedida por la Aeronáutica Civil mediante la Resolución No. 03596, la cual constituye un valor universal para todas las agencias y no puede ser cedida bajo ninguna circunstancia. Por otra parte, en la Resolución N° 04561 del 30 de octubre de 2006, “Por la cual se modifica el artículo 4 y se deroga el artículo 10 de la Resolución 3596 del 1 de septiembre de 2006”, establece que, en caso de que las ventas efectuadas en su totalidad por internet las aerolíneas y las agencias de viajes podrán cobrar una tarifa administrativa diferente a la señalada en la Resolución 3596 de 2006. De igual manera se debe tener en cuenta el artículo cuarto (4), donde se indica lo siguiente: “Se entiende por ventas realizadas en su totalidad por internet, aquellas que involucren todo el proceso de la venta de manera virtual, lo cual incluye el pago.” De acuerdo con lo anterior, para que opere una tarifa administrativa diferencial se requiere que todo el proceso de expedición de tiquetes aéreos se realice SIN LA INTERVENCION DE NINGUN AGENTE DEL MERCADO. Observación No. 2: La entidad va a hacer uso de la plataforma de autogestión? Observación No. 3: La entidad va a asignar un funcionario para la cotización, reserva y expedición de tiquetes aéreos? Observación No. 4: Es muy importante que la entidad tenga en cuenta que cada vez que haya intervención de un asesor de viajes en la cotización, reserva y expedición de tiquetes aéreos, se cobrara la tarifa administrativa regulada por la Aeronáutica Civil. Observación No. 5: Es muy importante que la entidad tenga en cuenta que todas las aerolíneas no pueden ser parametrizadas en la plataforma de autogestión, por lo tanto, cada vez que la entidad requiera tiquetes de estas aerolíneas deberá hacer la solicitud por correo electrónico al asesor de viajes, y se cobrara la tarifa administrativa regulada por la aeronáutica. Observación No. 6: EL COSTO DE LAS MALAS PRÁCTICAS Se ha identificado la concreción de malas prácticas que se presentan durante la ejecución de los contratos de suministro de tiquetes aéreos, especialmente conductas relacionadas con la plataforma de autogestión, y que representan una desviación significativa de las estructuras de costos y márgenes financieros de las agencias de viajes	En consecuencia, los oferentes deberán presentar la información económica en los términos solicitados por la Universidad, garantizando el cumplimiento de la normativa vigente expedida por la Aeronáutica Civil y la transparencia en la estructuración de su oferta económica. Observación 2: El uso de la plataforma de autogestión será responsabilidad del futuro contratista. Observación 3: Si, la universidad asignara tres funcionarios conforme a la ejecución por rubros internos así: la Subdirección de Investigaciones, Subdirección de Talento Humano y la Oficina de Relaciones Interinstitucionales. Observación 4: Como se estable en la invitación a cotizar de mediana cuantía No 005-2025 la Universidad reconocerá la tarifa administrativa ONE WAY, ROUND TRIP y vuelos internacionales de acuerdo lo establecido en dicha invitación. Observación 5: El uso de la plataforma de autogestión será responsabilidad del futuro contratista, sin que genere costos adicionales para la Universidad Observación 6: En el histórico de la Universidad respecto a la contratación de tiquetes las malas prácticas mencionadas han sido prácticamente nulas. Sin embargo de llegarse a presentar se establecerán las resoluciones correspondientes para mitigar y ajustar las situaciones con el futuro contratista de manera consensuada entre las partes.
--	--

y turismo. Nos referimos a conductas como "No Show", duplicidad de reservas, uso de nombres falsos, segmentos redundantes y churning, las cuales no solo generan costos adicionales no contemplados en las ofertas iniciales, sino que también alteran la ecuación económica del contrato. Estas acciones pueden comprometer la viabilidad financiera de los proveedores, al incurrir en gastos operativos no previstos, y afectar la calidad del servicio prestado, lo que puede derivar en incumplimientos contractuales y sanciones para ambas partes.

Las malas prácticas referidas, conforme se describe a continuación:

No Show: Corresponde a reservas sin tiquete o reservas que fueron canceladas dentro de las 3 horas previas a la salida de un vuelo doméstico y 24 horas para internacionales. Cobro: USD20 por pasajero por segmento en vuelos nacionales. El cobro es mayor en vuelos internacionales.

Duplicidad de reservas: Más de una reserva activa simultáneamente en el sistema que tiene datos similares entre sí. USD20 por pasajero por segmento.

Nombres Falsos: Reservas creadas con nombres incorrectos, o que tienen alta probabilidad de no ser pasajeros reales. USD30 por pasajero por segmento.

Segmentos redundantes: Segmentos (vuelos) duplicados en una misma reserva. **Churning:** Se produce cuando se cancela y/o reserva un mismo itinerario en más de dos ocasiones.

Las anteriores situaciones ocasionan costos adicionales a la empresa, los cuales se encuentran fuera del ejercicio financiero y de mercado, puestos a consideración mediante la oferta.

De otra parte, la expedición de los tiquetes es plausible mediante las aerolíneas que prestan el servicio en las rutas requeridas para cumplir con el objeto del contrato, en consecuencia, las penalidades en relación con los vuelos asociados al suministro de tiquetes son una potestad de la aerolínea y no de la agencia de viajes y de turismo.

De cierto que, en caso de presentarse los hechos generadores de las penalidades conforme al reglamento de las aerolíneas, éstas últimas, realizan un proceso de

detección de dichas conductas para en forma posterior efectuar el proceso de facturación y cobro de las mismas; luego, la agencia de viajes no tiene poder de injerencia en este sentido, por tanto, la responsabilidad de la entidad en garantizar el uso adecuado y responsable de la plataforma de autogestión por parte de sus funcionarios, conlleva un ejercicio juicioso tendiente a no incurrir en conductas como "No Show", duplicidad de reservas, uso de nombres falsos, segmentos redundantes y churning, las cuales acarrearán penalizaciones significativas por parte de las aerolíneas y pueden afectar la relación contractual con las aerolíneas, así también, afectar el cumplimiento de los fines del objeto contractual.

Del mismo modo, se debe enfatizar en el ejercicio adecuado y responsable de la entidad, el cual constituye un deber a su cargo si tomamos en consideración que el cumplimiento del contrato está asociado al correcto uso de esta herramienta por parte de los funcionarios de la entidad. En definitiva, durante la ejecución del contrato, las partes deben orientar su conducta al uso adecuado y responsable de la plataforma de autogestión, y de los otros canales de atención dispuestos para el suministro de tiquetes, so pena de ocasionarse penalidades y el cobro atribuible a la entidad.

Por lo anterior, durante la capacitación inicial dirigida a los funcionarios de la entidad, se hace un especial énfasis en la identificación y prevención de malas prácticas operativas mencionadas. Asimismo, que aquellas incluyan estas prácticas como deberes de observancia en los contratos, estableciendo mecanismos de control y sanción claros. Para el efecto, es responsabilidad de las entidades supervisar las órdenes de compra y verificar que los tiquetes aéreos expedidos correspondan a lo solicitado y respeten los descuentos cotizados por el proveedor.

Así las cosas, la capacitación no debe ser vista como un proceso aislado, sino como una herramienta integral que refuerza el compromiso de las agencias con las buenas prácticas y asegura el cumplimiento contractual y normativo.

En este sentido, cobran relevancia los deberes de diligencia de la entidad, para lograr disuadir a los funcionarios de las malas prácticas, o en caso contrario, asumir el costo de las penalidades con ocasión del proceso de facturación de las aerolíneas según sus políticas,

situación que acarrearía un trámite y rubro para el pago de las penalidades que se ocasionen por las malas prácticas. En suma, la presente observación pretende dar claridad en relación con que el costo de la penalización derivada de las malas prácticas identificadas y atribuibles a la actuación de los funcionarios de la entidad debe ser reconocida y pagada por la entidad en los términos anteriormente expuestos y por las razones anteriormente citadas.	
Observación VI COBERTURA DEL PROPONENTE (HASTA 280 puntos). Con el fin de garantizar una competencia en condiciones de igualdad, respetuosamente solicitamos a la entidad otorgar el mayor puntaje al oferente que acredite contar con oficina en la ciudad de Bogotá. Lo anterior, considerando que el actual criterio de evaluación favorece al oferente que posee el mayor número de establecimientos —en este caso, Aviatur—, lo cual deja a los demás participantes sin posibilidad de obtener puntaje en dicho aspecto.	No se acepta la observación. Se mantiene lo establecido en la Invitación a Cotizar de Mediana Cuantía No. 005-2025, toda vez que para la Universidad no constituye un factor determinante la ciudad en la que el proponente tenga sus instalaciones, en la medida en que el servicio puede prestarse de manera eficiente sin que su ubicación geográfica afecte la ejecución contractual ni la atención de los requerimientos institucionales.
Observación VII FORMATO PARA PROPUESTA DE OFERENTES DE BIENES Y/O SERVICIOS Observación: Muy respetuosamente solicitamos a la entidad indicar cuál es el valor que debe registrarse en el formato para la propuesta de oferentes de bienes y/o servicios, toda vez que dicho aspecto no resulta claro.? ¿Este formato cumple la función de carta de presentación del oferente?	Conforme en lo establecido en la invitación a cotizar de mediana cuantía No 005-2025, el formato para propuesta de oferentes o proveedores de bienes y/o servicios es el Anexo 1, que se encuentra en la pagina web junto con lo demás anexos de esta invitación. En el ítem PROPUESTA, colocar el valor ofertado tal como lo indica el anexo 1: • Valor antes de IVA • IVA • Valor total • Valor total en letras El formato propuesta es la carta de presentación del oferente.
Observación VIII: ¿COMO VA A CONTROLAR LA ENTIDAD QUE LA EMPRESA ADJUDICATARIA NO HAGA CARGOS O COBROS OCULTOS? Una de las mayores preocupaciones de las empresas que participamos como proveedores de servicios del estado colombiano es enfrentarnos a la competencia desleal que posiblemente pueden practicar algunos actores del sector y que nos aleja de las posibilidades de ser adjudicatarios de procesos en franca lid.	El proceso es el siguiente: 1. Solicitud de cotización de tiquetes 2. validación de los precios de la cotización con el mercado a la fecha 3. Aprobación por parte del beneficiario 4. Autorización de compra de tiquetes 5. Expedición de factura conforme a la cotización

Esta competencia desleal se traduce en los altos porcentajes de descuento ofrecidos por esas empresas para ser los adjudicatarios y que dejan sin ninguna oportunidad a las demás empresas que participamos de manera transparente porque no podemos igualar esos ofrecimientos. Por otra parte, pero no menos importante es que el supuesto beneficio que va a obtener la entidad con los ofrecimientos realizados resulta en un engaño porque los precios de los pasajes aéreos adquiridos van a ser superiores a los precios del mercado al incluir posiblemente un cargo oculto. Así las cosas, nos asalta la duda acerca de cuáles mecanismos de auditoría va a usar la entidad con el fin de garantizar el correcto uso de los recursos públicos. También nos permitimos recomendar los siguientes mecanismos de auditoría: 1. Verificar el precio del ticket facturado en la página de internet de la aerolínea. En las páginas de aerolíneas como Avianca se puede consultar el precio del ticket ingresando código de reserva o número de ticket. https://www.avianca.com/co/es/tu-reserva/gestiona-tu-reserva/ 2. Solicitar un usuario del GDS. Al contar con un usuario del GDS y conociendo unos pocos comandos, la entidad puede verificar el valor del ticket expedido vs. el valor facturado por el proveedor. 3. Solicitar el reporte del BSP, donde se relaciona el valor de todos los tickets expedidos en un periodo determinado. 4. Solicitar a las diferentes aerolíneas el reporte de los tickets expedidos en el periodo para comparar los precios facturados por el proveedor. 5. Solicitar informes de ventas de las aerolíneas que no se encuentran en el GDS como, por ejemplo, Satena, CLIC y aerolíneas regionales. Finalmente, en la ejecución de un contrato no es suficiente aducir el principio de la buena fe porque es obligación de la entidad procurar una correcta ejecución del contrato y	previamente enviada 6. Pago de factura Observación: mensualmente el contratista debe enviar a la Universidad un informe con los tickets expedidos y los pagos realizados con el fin de verificar la transparencia de la ejecución del contrato.
--	---

esto incluye realizar auditorías sobre los servicios prestados y sobre los precios facturados.	
Observación IX: ¿EN CASO DE EVIDENCIAR INCONSISTENCIAS EN LOS COBROS REALIZADOS POR LA EMPRESA ADJUDICATARIA, CUALES MEDIDAS VA A TOMAR LA ENTIDAD? No solo como proveedores sino también como ciudadanos colombianos nos preocupan los recursos públicos, que en últimas son nuestros recursos porque provienen de nuestros impuestos; en este sentido, nos gustaría conocer las decisiones que tomaría la entidad en caso de evidenciar irregularidades en los cobros realizados por el proveedor, más exactamente nos gustaría saber si harían válida la garantía de cumplimiento.	Como se informó en la observación No 9, se solicita cotización y se valida con las tarifas del mercado a la fecha. De ser superiores se llevara a la instancia pertinente.
Observación X: NORMAS TECNICAS SECTORIALES Con el objetivo de asegurar que la entidad contratante reciba un servicio idóneo por parte del contratista adjudicatario, respetuosamente solicitamos considerar la inclusión, dentro de los requisitos habilitantes, de la exigencia de presentar certificados vigentes de cumplimiento de las siguientes Normas Técnicas Sectoriales (NTS) aplicables al sector de agencias de viajes: • NTS AV01: Requisitos para la correcta elaboración y gestión de reservas aéreas. • NTS AV02: Requisitos para una atención al cliente eficaz y conforme a estándares de calidad del sector. • NTS AV03: Requisitos sobre la infraestructura mínima necesaria en una agencia de viajes. • NTS-TS 003: Requisitos de sostenibilidad para agencias de viajes. La inclusión de estas certificaciones como requisito habilitante contribuiría a garantizar que las empresas oferentes cuenten con estándares operativos, de servicio e infraestructura verificables, en línea con las mejores prácticas del sector turístico en Colombia, fortaleciendo la confiabilidad del servicio contratado. Entendemos que las entidades estatales no pueden exigir como requisitos habilitantes certificaciones de calidad genéricas como las normas ISO. Sin embargo, lo aquí solicitado no corresponde a ese tipo de certificaciones. Las Normas Técnicas Sectoriales NTS AV01, AV02, AV03 y NTS-TS 003 no son normas ISO ni estándares internacionales de gestión de calidad, sino	No se acepta la observación, la Universidad considera que los requisitos habilitantes establecidos en la invitación a cotizar de mediana cuantía No 005-2025 son pertinentes y suficientes.

normas técnicas nacionales específicas del sector turismo, desarrolladas por el ICONTEC y promovidas por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en el marco del Sistema de Calidad Turística Colombiano. Estas normas contienen lineamientos técnicos específicos sobre la correcta elaboración de reservas, la atención al cliente, la infraestructura de las agencias de viajes y los principios de sostenibilidad. Su exigencia como criterio habilitante tiene una justificación técnica directa con el objeto del contrato, por lo cual no contraviene la normativa vigente ni constituye una barrera de acceso, sino que garantiza un nivel mínimo de idoneidad y calidad operativa de los proponentes.	
Observación XI OFICINA EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ Con el fin de garantizar la cercanía operativa, la capacidad de respuesta inmediata y una atención presencial eficaz a los requerimientos de la entidad contratante, respetuosamente solicitamos que se incluya en los pliegos de condiciones el requisito de que los oferentes acrediten contar con al menos una sede, sucursal o agencia legalmente constituida en la ciudad de Bogotá, condición que deberá demostrarse mediante el correspondiente Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio. La exigencia de presencia local no constituye una restricción a la libre concurrencia, en la medida en que se encuentra directamente relacionada con la naturaleza del objeto contractual y el adecuado cumplimiento del servicio, especialmente cuando se requiere atención presencial, manejo logístico de documentos y/o reuniones periódicas. Esta solicitud se fundamenta además en los principios de economía y responsabilidad (Ley 80 de 1993, art. 25), ya que permite minimizar los riesgos de incumplimiento por falta de presencia operativa en la ciudad donde se ejecutará el contrato, y optimizar los recursos de la entidad en términos de coordinación y supervisión del servicio.	No se acepta la observación, la Universidad considera que los requisitos habilitantes establecidos en la invitación a cotizar de mediana cuantía No 005-2025 son pertinentes y suficientes.
Observación XII INFORMACIÓN SOBRE CONSUMOS HISTÓRICOS Con el propósito de estructurar de manera adecuada y competitiva nuestra propuesta económica,	Durante la ejecución del contrato anterior para el suministro de tiquetes nacionales e internacionales, se registró el siguiente promedio de consumo: • Tiquetes nacionales: 85 • Tiquetes internacionales: 46

respetuosamente solicitamos a la entidad contratante suministrar información histórica detallada relacionada con los consumos del servicio requerido. En particular, agradeceríamos se nos informe: - La cantidad de pasajes aéreos internacionales adquiridos durante la vigencia 2024 y en el primer semestre de 2025, así como el valor total en pesos colombianos de dichos consumos. - La cantidad de pasajes aéreos nacionales adquiridos en los mismos periodos (2024 y primer semestre de 2025), junto con el valor total en pesos colombianos correspondiente. Esta información resulta fundamental para estimar de manera precisa los costos operativos y estructurar una propuesta económica alineada con la realidad del contrato, promoviendo así una competencia transparente y eficiente entre los proponentes.	De acuerdo con lo establecido en la Invitación de Mediana Cuantía No. 005 de 2025, y tal como se evidencia en el proceso anterior identificado con la Invitación No. 009 de 2024, publicado en la página web de la Universidad, el objeto contractual corresponde a una bolsa agotable de recursos, cuyo uso se determina conforme a las necesidades institucionales y a la demanda del servicio durante el periodo de ejecución.	
Observación XIII. TIEMPOS DE PAGO EN CONTRATOS ANTERIORES Con el propósito de evaluar adecuadamente los riesgos financieros y operativos asociados a la ejecución del contrato, y en cumplimiento del principio de planeación, solicitamos respetuosamente a la entidad indicar el tiempo promedio que tomó el proceso de pago al proveedor en el contrato anterior de objeto similar, contado a partir de la radicación de la factura debidamente presentada y conforme a los requisitos exigidos para su trámite. Esta información resulta relevante para los proponentes, en tanto permite proyectar con mayor precisión el flujo de caja esperado durante la ejecución contractual, así como anticipar las necesidades de capital de trabajo, especialmente en contratos de prestación continua de servicios.	El tiempo promedio del proceso de pago depende de las actuaciones que realiza el contratista, pues en principio como bien lo establece el numeral 1.5.3. Forma de pago de la invitación 005 de 2025 “Estos pagos se realizarán de CONTADO COMERCIAL, es decir, que se cancelarán dentro de los treinta (30) días siguientes a la radicación de las respectivas facturas o documentos equivalentes, junto con la certificación del supervisor sobre el cumplimiento del objeto contractual a satisfacer.”	
Observaciones remitidas por CEINTE 07/10/2025 11:20 AM		
Observaciones presentadas de manera extemporánea de acuerdo con lo establecido en el apartado 1.3. CRONOGRAMA Y TRÁMITE DEL PROCESO. No serán objeto de respuesta por parte de la Universidad.		
Recepción de observaciones	06 de octubre de 2025 hasta 4:00 p.m.	A través del correo recepcionpropuestas@universidadmayor.edu.co

Observaciones remitidas por CEINTE

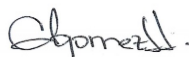
08/10/2025 12:28 PM

Observaciones presentadas de manera extemporánea de acuerdo con lo establecido en el apartado 1.3. CRONOGRAMA Y TRÁMITE DEL PROCESO. No serán objeto de respuesta por parte de la Universidad.

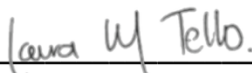
Recepción de observaciones	06 de octubre de 2025 hasta 4:00 p.m.	A través del correo recepcionpropuestas@universidadmayor.ed u.co
----------------------------	---------------------------------------	--

Ahora bien, en cumplimiento de los principios de la función administrativa, se observa que no fue publicado en la página de la Universidad el formato “Apoyo a la Industria Nacional” al cual se refiere el numeral 5.2.5.1 de los términos de referencia de la invitación 005 de 2025; razón por la cual, se procederá con su publicación junto con esta respuesta a observaciones.

Dado en Bogotá D.C., a los quince (15) días del mes de octubre de dos mil veinticinco (2025).



Claudia María Gómez Llerena
Subdirectora de Servicios Administrativos y Contratación



Laura Marcela Tello Beltrán
Jefe Oficina de Relaciones Interinstitucionales



Luis Guillermo Muñoz Angulo
Subdirección de Investigaciones, innovación y desarrollo



Ruth Nancy García
Subdirección de Talento Humano

Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca