Armenia, Quindío junio 2026

Señores
INTERESADOS

Asunto: Respuesta a las observaciones presentadas por los interesados en el proceso de Selección Abreviada de Menor Cuantía No. SAMC-012- de 2026 cuyo Objeto es "**ADQUISICIÓN DE UNA (1) UNIDAD MÓVIL DE ATENCIÓN VETERINARIA TOTALMENTE DOTADA Y FUNCIONAL, DESTINADA A LA ATENCIÓN INTEGRAL DE FAUNA EN CONDICIÓN DE VULNERABILIDAD EN EL DEPARTAMENTO DEL QUINDÍO".**

SALUDCAR OPERACIÓN COLOMBIA S.A

I. Observación:

[…]

Solicitamos a la entidad analizar, desde una perspectiva financiera, jurídica y de proporcionalidad, la posibilidad de realizar un ajuste moderado a los indicadores de capacidad organizacional exigidos en el proceso…

[…]

se solicita a la entidad, modificar los índices de la siguiente forma, garantizando de este modo la pluralidad de oferentes dentro del proceso contractual referenciado:

CAPACIDAD ORGANIZACIONAL	INDICES SOLICITADOS
Rentabilidad del patrimonio (ROE)	Mayor o igual 0.04
Rentabilidad del activo (ROA)	Mayor o igual 0.02

Respuesta:

En atención a la observación presentada dentro del proceso de Selección Abreviada de Menor Cuantía No. SAMC-012- de 2026 cuyo Objeto es "ADQUISICIÓN DE UNA (1) UNIDAD MÓVIL DE ATENCIÓN VETERINARIA TOTALMENTE DOTADA Y FUNCIONAL, DESTINADA A LA ATENCIÓN INTEGRAL DE FAUNA EN CONDICIÓN DE VULNERABILIDAD EN EL DEPARTAMENTO DEL QUINDÍO"; la gobernación del Quindío se permite manifestar lo siguiente:

El proponente solicita la flexibilización de los indicadores de Capacidad Organizacional contemplados en el Proyecto de Pliego de Condiciones, con el fin de ampliar la base de posibles oferentes, en observancia de los principios de pluralidad, selección objetiva, eficiencia y libre concurrencia que rigen la contratación estatal. Concretamente, propone que los indicadores de Rentabilidad sobre el Patrimonio (ROE) y Rentabilidad sobre el Activo (ROA) sean ajustados.

Así mismo, cita la Selección Abreviada No. 290.20.3.090 adelantada por la Alcaldía de Tuluá para la compraventa de vehículos, en la cual los indicadores de rentabilidad del patrimonio y del activo exigidos fueron mayores o iguales a 0,0. Esta práctica evidencia que en el mercado de compraventa de vehículos y equipos especializados es técnicamente razonable fijar umbrales de rentabilidad que no excluyan a empresas con grandes activos.

Una vez revisados los argumentos expuestos, la entidad considera procedente **ACOGER la observación** presentada por SALUDCAR OPERACIÓN COLOMBIA S.A. y, en consecuencia, ajustar los indicadores de Capacidad Organizacional en el Pliego de Condiciones Definitivo del proceso SAMC-012-2026, con fundamento en los siguientes criterios:

- Los umbrales originales de ROE ≥ 0,14 y ROA ≥ 0,05 excluirían, sin justificación técnica suficiente, a empresas del sector automotriz con sólida estructura patrimonial, adecuada liquidez y plena capacidad operativa, lo

que contravendría los principios de libre concurrencia y selección objetiva.

- Los nuevos umbrales (ROE ≥ 0,04 y ROA ≥ 0,02) son positivos, por lo que se mantiene el filtro básico para excluir empresas con pérdidas operacionales, cumpliendo el objetivo habilitante de la norma sin restringir indebidamente la concurrencia.

- Los indicadores de Capacidad Financiera —liquidez, endeudamiento y cobertura de intereses— que permanecen inalterados constituyen los controles más relevantes para evaluar el riesgo de incumplimiento en contratos de compraventa de esta naturaleza.

- El ajuste es coherente con la orientación del Manual M-DVRHPC-05 de Colombia Compra Eficiente, que ordena fijar límites a partir del comportamiento del sector económico estudiado, privilegiando la inclusión de actores económicos capaces.

Por lo anterior, a continuación, se establecen los indicadores financieros para el presente proceso, los cuales deberán ser acreditados por los proponentes que deseen participar en el proceso:

Indicadores.	**Índice requerido.**
Índice de liquidez	Mayor o igual a 1,56
Índice de endeudamiento	Menor o igual a 0,68
Razón de Cobertura de Intereses	Mayor o igual a 2,07
Rentabilidad sobre el patrimonio	**Mayor o igual 0.04**
Rentabilidad sobre activos	**Mayor o igual 0.02**

En consecuencia, la modificación de los indicadores financieros busca adecuar los requisitos a la realidad del sector automotriz, ampliar la pluralidad de oferentes y favorecer la competencia, sin sacrificar los controles esenciales sobre la viabilidad financiera de los proponentes ni afectar los estándares de calidad y correcta ejecución del contrato.

2- OBSERVACIÓN: Solicitud de reconsideración frente a la respuesta de la Entidad sobre el numeral 12 – PESV

*“**(…)** solicito respetuosamente a la Entidad reconsiderar su decisión y ACOGER la observación, incorporando la obligación de acreditar la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) como una condición de ejecución contractual, en estricto cumplimiento de la Ley 2050 de 2020, la Ley 1503 de 2011 y la Resolución 40595 de 2022 (…)”.*

RESPUESTA: La entidad se ratifica en la respuesta emitida previamente de fecha. Se reitera que **NO** se modificará el pliego de condiciones para incorporar el PESV.

La decisión inicial cuenta con pleno sustento técnico y jurídico, y el interesado no aporta nuevos argumentos que justifiquen el cambio de la postura institucional.

Por tanto, se da por cerrado el debate sobre este punto.

3- GRUA

OBSERVACIÓN:

Con fundamento en lo dispuesto por el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 24 de la Ley 80 de 1993, la Entidad debe garantizar que los requisitos exigidos a los proponentes sean necesarios, pertinentes y proporcionales al objeto contractual. Sin embargo, el rechazo de la exigencia del vehículo tipo grúa, bajo el argumento de que "desnaturaliza el objeto contractual", omite considerar que el transporte de la unidad móvil en condiciones óptimas constituye una fase crítica de la ejecución contractual, directamente relacionada con la entrega del bien en perfectas condiciones.

El objeto del contrato no se limita a la fabricación de la carrocería, sino que comprende la entrega de una unidad móvil totalmente dotada, operativa y funcional, matriculada a nombre del Departamento del Quindío. Para que esta entrega se realice en cumplimiento de las especificaciones técnicas, el vehículo debe ser trasladado desde las instalaciones del fabricante (carrocero) hasta las instalaciones de la Entidad. Este traslado implica necesariamente la movilización del vehículo por vías públicas, lo cual expone el bien a riesgos de daños mecánicos, eléctricos, estructurales o de pintura, así como a contingencias viales.

(…)

Ahora bien, la Entidad señala en su respuesta que "si el vehículo sufre una falla durante su traslado, el contratista es el responsable del riesgo y puede contratar grúas, talleres autorizados de la marca o asistencia vial privada". Este argumento, si bien reconoce la necesidad de disponer de grúa en caso de contingencia, desconoce que la **disponibilidad inmediata de este servicio no está garantizada** por las siguientes razones:

- La contratación de grúa por demanda (alquiler) está sujeta a la disponibilidad del servicio en el momento y lugar donde ocurra la falla, lo que puede generar demoras significativas que afecten el cronograma de entrega.
- En zonas rurales o apartadas del Departamento del Quindío, la oferta de servicios de grúa es limitada o inexistente, lo que incrementa el riesgo de que el vehículo quede inmovilizado por un período prolongado.
- El costo del alquiler de grúa, en caso de ser necesario, recae sobre el contratista, pero este costo será trasladado al precio de la oferta, afectando la eficiencia del gasto público. Si, por el contrario, la Entidad exige que el contratista cuente con grúa propia o mediante alianza estratégica, se garantiza que el servicio está disponible de manera inmediata y a costo fijo, sin depender de la oferta del mercado spot.

(…)

En consecuencia, se solicita respetuosamente a la Entidad **reconsiderar su decisión** y modificar el pliego de condiciones en los siguientes términos:

(+57) 300 235 9128 Av. de las Américas #30 - 254, Pereira, Risaralda.
licitaciones@saludcar.com www.saludcar.com @saludcar_col

SALUDCAR®

NIT 900251438-3

"El proponente deberá acreditar, como requisito de capacidad operativa, la disponibilidad de al menos un vehículo tipo grúa planchón, cama baja o vehículo especializado, apto para el transporte de la unidad móvil veterinaria desde las instalaciones del fabricante hasta el lugar de entrega indicado por la Entidad. Dicha disponibilidad podrá acreditarse mediante: (i) certificado de propiedad del vehículo a nombre del proponente, con SOAT y revisión técnico-mecánica vigentes"

Esta modificación garantiza que la unidad móvil sea entregada en óptimas condiciones, protege la inversión pública y es proporcional, pues permite múltiples formas de acreditación sin convertirse en una barrera de acceso al mercado.

RESPUESTA: La Entidad no acoge la observación y ratifica que la disponibilidad de una grúa no constituye un requisito habilitante necesario para la ejecución del objeto contractual.

Si bien el contratista debe garantizar la entrega de la unidad móvil veterinaria en óptimas condiciones, el medio utilizado para su traslado corresponde a una decisión operativa propia del mismo. En consecuencia, la acreditación de una grúa propia, alquilada o mediante alianza estratégica no permite evaluar la capacidad jurídica, financiera ni técnica del proponente para fabricar y entregar el bien objeto del contrato.

Exigir este requisito implicaría incorporar una condición que desnaturaliza el objeto contractual (suministro y fabricación de un bien mueble), resultando desproporcionado y potencialmente restrictivo de la libre concurrencia y la pluralidad de oferentes, en contravía de los principios consagrados en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015.

Por lo anterior, la Entidad mantiene las condiciones establecidas en el pliego y no acoge la observación presentada.

GAMA

1- **OBSERVACIÓN:** Acreditación De La Ficha Técnica De Homologación Mediante Alianza Estratégica Con Carrocero Habilitado

Respetuosamente solicitamos a la Entidad revisar y ajustar el requisito relacionado con la presentación de la Ficha Técnica de Homologación exigida dentro del proceso de selección para la adquisición de la Unidad Móvil de Atención Veterinaria, permitiendo que dicho requisito pueda acreditarse no solamente por el oferente de manera directa, sino también mediante una alianza estratégica, convenio de colaboración, promesa de asociación comercial o carta de compromiso suscrita con un fabricante, ensamblador o carrocero debidamente habilitado e inscrito ante el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.

(…)

Es importante señalar que el objeto contractual comprende actividades especializadas que involucran la adquisición del chasis, el diseño, fabricación, adecuación y posterior homologación de una Unidad Móvil Veterinaria. En el mercado nacional es práctica habitual que dichas actividades sean desarrolladas mediante esquemas de colaboración entre distribuidores de vehículos, comercializadores, fabricantes y carroceros especializados, quienes integran sus capacidades técnicas, financieras y operativas para la ejecución integral de proyectos de esta naturaleza.

Limitar la acreditación de la Ficha Técnica de Homologación exclusivamente al oferente principal podría restringir injustificadamente la participación de empresas que, aun contando con capacidad jurídica, financiera y experiencia suficiente, desarrollan este tipo de proyectos mediante alianzas con carroceros especializados legalmente habilitados para realizar procesos de transformación, ensamble y homologación vehicular.

(…)

Debe tenerse presente que la homologación definitiva de la Unidad Móvil Veterinaria constituye una obligación propia de la fase de ejecución contractual y que, conforme a la regulación del Ministerio de Transporte y del RUNT, puede ser adelantada por el fabricante o carrocero habilitado que participe en la construcción de la unidad. En consecuencia, resulta plenamente válido que el oferente demuestre la disponibilidad de dicha capacidad técnica mediante una alianza formal con un tercero especializado.

Por lo anterior, respetuosamente solicitamos que el requisito sea ajustado en los siguientes términos:

"La Ficha Técnica de Homologación del vehículo base o la acreditación de la capacidad para adelantar el proceso de homologación podrá ser presentada directamente por el oferente o, alternativamente, por un fabricante, ensamblador o carrocero habilitado ante el RUNT que haga parte de una alianza estratégica, convenio de colaboración, promesa de asociación comercial o documento de compromiso suscrito para la ejecución del contrato. Para tal efecto deberá aportarse certificación suscrita por el aliado estratégico en la que manifieste su compromiso irrevocable de participar en la fabricación, adecuación, homologación y legalización de la Unidad Móvil Veterinaria en caso de resultar adjudicatario el oferente."

Esta modificación mantiene intacta la finalidad perseguida por la Entidad respecto a la verificación de la viabilidad técnica del proyecto, pero al mismo tiempo garantiza el respeto por los principios de pluralidad de oferentes, libre concurrencia, igualdad y

RESPUESTA: El observante confunde dos momentos y dos documentos técnicos totalmente diferentes: la identidad del chasis de fábrica (que define el modelo del vehículo) con la capacidad operativa para construir la carrocería clínica veterinaria.

Es así que el interesado cree erróneamente que la Entidad está exigiendo que el oferente sea el dueño de la marca del camión o el carrocero directo, cuando el pliego ya contempla explícitamente el uso de alianzas para la fabricación (a través de la Nota 1 del certificado RUNT). Lo que la Entidad pide con la Ficha de Homologación es simplemente saber qué camión exacto van a comprar, un documento público que cualquier distribuidor, concesionario puede descargar e incluir en la oferta.

La Entidad le informa que **NO SE ACOGE** la solicitud de modificación del requisito, confirmando que los términos exigidos para la presentación de la Ficha Técnica de Homologación se mantienen inalterados.

La solicitud del observante es improcedente por cuanto parte de una **confusión conceptual** entre la naturaleza de los documentos requeridos en el pliego de condiciones. La Entidad procede a aclarar los siguientes puntos técnicos y legales:

1. Distinción entre el Chasis de Fábrica (Bien) y la Fabricación de la Carrocería (Servicio/Obra):

- **La Ficha Técnica de Homologación** exigida en la fase de selección corresponde al **chasis base de fábrica**. Es un documento oficial expedido por el Ministerio de Transporte de Colombia que certifica las dimensiones, pesos, potencia y torque de un vehículo de producción comercial estándar en el mercado nacional. Este documento es de naturaleza pública y técnica, por lo que **cualquier proponente** (sea concesionario, distribuidor, comercializador o carrocero) tiene pleno acceso a él y puede aportarlo en su oferta para demostrar de forma objetiva qué vehículo exacto está proponiendo vender a la Entidad. Aportar este documento no requiere de una "alianza de homologación" con la casa matriz, pues es una certificación del camión que se adquirirá en el mercado.

- Por el contrario, la capacidad para el diseño, ensamble, transformación y adecuación posterior de la infraestructura clínica veterinaria se acredita mediante el **Certificado de Inscripción y Habilitación ante el RUNT como Carrocero / Ensamblador**, el cual sí constituye el requisito habilitante de idoneidad industrial.

2. La Pluralidad y las Alianzas ya se encuentran garantizadas en el Pliego: El proponente argumenta que exigir la acreditación directa limita la participación de empresas que operan bajo esquemas de colaboración. Al respecto, la Entidad aclara que dicha posibilidad ya se encuentra plenamente autorizada y regulada en el pliego de condiciones, específicamente en la Nota 1 del requisito habilitante *"Certificado de Inscripción y Habilitación ante el RUNT como Carrocero / Ensamblador"*.

El pliego permite expresamente que, si el proponente es un distribuidor o comercializador de chasis, pueda subcontratar o aliarse con un carrocero habilitado ante el RUNT, bastando con adjuntar el certificado de dicho tercero y el documento de compromiso. Por ende, la libre concurrencia y la integración de capacidades técnicas (Chasis + Carrocería) están completamente salvaguardadas por la Entidad bajo las reglas actuales.

3. Inviabilidad de sustituir la Ficha de Homologación por una "Carta de Compromiso": El proponente solicita que, alternativamente a la Ficha de Homologación del chasis base, se permita presentar una *"acreditación de la capacidad para adelantar el proceso de homologación"* o una certificación de un aliado. Esta solicitud es técnicamente inviable.

La Ficha de Homologación es el único medio objetivo e institucional que tiene el Comité Evaluador para verificar que el chasis ofertado cumple al 100% con los pesos (PBV 7.800 kg), potencias (175 hp) y longitudes exactas requeridas para garantizar la compatibilidad estructural de la Unidad Móvil. Permitir que se reemplace una ficha técnica oficial del Ministerio de Transporte por una "carta de compromiso" de un tercero dejaría a la Entidad sin el soporte técnico idóneo para evaluar la oferta en la fase de selección, vulnerando el principio de selección objetiva y planeación.

Por lo tanto, considerando que la Ficha de Homologación del chasis base es un documento disponible en el mercado y que el pliego ya permite de forma expresa las alianzas con carroceros inscritos ante el RUNT para la fase de ejecución**,** la Entidad se ratifica en las condiciones publicadas.

Bajo el anterior contexto, la e*ntidad precisa que la homologación posterior de la tipología final como 'Unidad Móvil Veterinaria' se refiere exclusivamente al registro del montaje de la carrocería e infraestructura clínica sobre el bastidor. En consecuencia,* ***el chasis base ofertado debe cumplir de forma estricta, original y con especificaciones de fábrica al 100% con las dimensiones y capacidades exigidas en la fase de selección****. No se aceptarán ofertas que pretendan cumplir los requisitos técnicos mediante modificaciones estructurales posteriores del chasis (como alargue o corte de bastidor, cambio de suspensión, etc.). El chasis debe ser idéntico al reportado en la Ficha de Homologación de fábrica adjunta en la oferta."*

Por último, a efectos evitar confusiones o interpretaciones equivocadas respecto a los requisitos técnicos habilitantes “FICHA TÉCNICA DE HOMOLOGACIÓN y CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN Y HABILITACIÓN ANTE EL RUNT COMO CARROCERO / ENSAMBLADOR”, la entidad se permite ajustarlos en los siguientes términos:

> **4.2.7. FICHA TÉCNICA DE HOMOLOGACIÓN:** Para efectos de verificar de manera objetiva la idoneidad, dimensiones y capacidades del bien ofertado, el proponente deberá adjuntar con su oferta, la Ficha Técnica de Homologación emitida por el Ministerio de Transporte de Colombia (o el documento oficial de consulta del sistema RUNT donde conste dicha homologación), correspondiente a la marca y modelo exacto del chasis/vehículo propuesto.
>
> En dicho documento oficial, el Comité Evaluador verificará de forma concurrente el cumplimiento estricto de las especificaciones técnicas requeridas por la Entidad.
>
> **Nota:** No se aceptarán fichas de homologación que presenten dimensiones superiores o sobredimensionadas a las solicitadas, ni inferiores, toda vez que alterarían el estudio de mercado, la planificación de la carrocería a instalar
>
> **4.2.8. CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN Y HABILITACIÓN ANTE EL RUNT COMO CARROCERO / ENSAMBLADOR**
>
> Con el fin de garantizar la viabilidad jurídica, técnica y reglamentaria del posterior trámite de matrícula definitiva de la Unidad Móvil Veterinaria, el proponente deberá adjuntar con su oferta, como Requisito Técnico Habilitante, el certificado del sistema RUNT donde se evidencie que se encuentra activo e inscrito en la calidad de Fabricante, Ensamblador o Carrocero. Dicho certificado, deberá contar con una fecha de expedición no mayor a treinta (30) días anteriores al cierre del proceso de selección.
>
> **Nota 1:** En caso de que el proponente sea un distribuidor, concesionario o comercializador de vehículos chasis y pretenda subcontratar o realizar una alianza con un tercero para la fabricación y ensamble de la carrocería (Unidad Móvil Veterinaria), deberá adjuntar obligatoriamente el certificado RUNT del carrocero aliado que ejecutará dicha labor, acompañado de un documento de

compromiso de ejecución suscrito por ambas partes para el presente proceso de selección.

Nota 2: De conformidad con la normativa del Ministerio de Transporte, la homologación definitiva de la tipología final del vehículo como **'Unidad Móvil Veterinaria'** y su respectiva matrícula inicial ante el organismo de tránsito, serán obligaciones exclusivas a cargo del contratista adjudicatario (o a través de su fabricante/carrocero aliado habilitado ante el RUNT) durante la fase de ejecución contractual. Dicho trámite de carrozado y legalización final deberá adelantarse de forma estricta sobre el chasis original de fábrica aprobado en la fase de selección, sin que se admitan modificaciones, cortes o alteraciones estructurales al bastidor original para alcanzar las medidas solicitadas.

Nota 3: La falta de presentación de este certificado o la acreditación de un estado "Inactivo" o "Cancelado" en el RUNT al momento de la evaluación de las ofertas, por cuanto la Entidad no puede cohonestar con la ejecución de actividades automotrices informales que impidan la posterior matrícula y operación legal del bien público.

ARQUX

OBSERVACIÓN:

"(…) Al analizar la disponibilidad de chasis y configuraciones comerciales en el mercado nacional, se identifica que los vehículos que cumplen con aproximadamente el 90% de las especificaciones técnicas requeridas presentan longitudes útiles superiores, cercanas a 4,3 metros. Esta variación no afecta la funcionalidad, operatividad ni el cumplimiento del objeto contractual, ya que incluso permite una mejor distribución interna de los espacios clínicos, equipos y áreas de trabajo, optimizando las condiciones de bioseguridad, ergonomía y eficiencia en la prestación del servicio veterinario, ello se ilustra en esta comparación:

		CHEVROLET		DONGFENG		FOTON		JMC	JAC	MERCEDES
		Camión NPR	Camión NQR	DRR 8800	DRR 7000 MAX	FQR 6.1 TON	FRR PREMIUM 6.5 TON	JMC CQR	JQR Euro 6 - Cummins	ATEGO 1726 CORTO
DIMENSIONES	Longitud total ≥ 5.985	5.985	6.635	7.575 (mm)	8.675 (mm)	6520 mm	6425 mm	6330 mm	7.595	7.066 mm
	Longitud Final Cabina ≥ 4.302 mm	4.302	4.952	6.500 (mm)	7.700 (mm)	5,8 m	5.308	5.215	5.600	6.450 mm
	Distancia entre ejes ≥ 3.365mm	3.365	3.815	4.400 (mm)	5.200 (mm	3800 mm	4800 mm	3.815	4.150	4.196 mm
	Ancho de trocha ≥ 2.040 mm	2.040	2.040	2.030 (mm)	2.030 (mm)	2.195	2.195	2.280	1.995	2.456 mm
MODIFICACIÓ N EN PLIEGO DEFINITIVO	Ancho eje trasero ≥ 2.120 mm	2.120	2.120	2.030 (mm)	2.030 (mm)	2.195	2.195	2.280	1.995	2.456 mm
	Longitud útil aproximada 4.000 mm – 4.100 mm	4.302	4.952	6.500 (mm)	7.700 (mm)	5.308	5.308	5.215	5.600	6.450 mm
DIRECCIÓN	Hidráulica Asistida	Hidráulica asistida	Hidráulica Asistida	Asistida Hidráulicamente	Asistida Hidráulicamente	Asistida Hidráulicamente	Asistida Hidráulicamente	Asistida Hidráulicamente	Hidráulica	
LLANTAS	215/75 R17.5	215/75R17.5	215/75R17.5	R16.5	R16.5	215/75R17.5	255/70R16.5	215/75R17.5	215/75 R17.5	295/80 R 22.5
ANCHO DE LLANTAS	Ancho eje trasero ≥ 2.210 mm	2.120	2.120	2.030 (mm)	2.030 (mm)	2.195	2.195	2.280	1.995	2.456 mm
TIPO DE COMBUSTIBLE	DIESEL	DIESEL	DIESEL	DIESEL	DIESEL	DIESEL	DIESEL	DIESEL	DIESEL	DIESEL
TANQUE DE COMBUSTIBLE	Mínimo 140 Litros	Mínimo 140 Litros	Mínimo 140 Litros	200 L	200 L	177 l	227 L	120 l	200	210 litros
NORMA DE EMISIONES	EURO VI	EURO VI	EURO VI	Euro VI	Euro VI	Euro VI	Euro VI	Euro VI	Euro 6	EURO VI
PESO BRUTO VEHICULAR	≥ 7.800 kg	9.500	10000 KG	7.800	9000 Kg	10500 Kg	8.900	9500	17000 kg	
CAPACIDAD DE CARGA	Mínimo de 5.115 kg	5.115 kg	6.385	5.850 kgl	7000 KG	6700 Kg	6400 Kg	6010 kg	6400	11780 kg
POTENCIA MOTOR	Mínimo 175 @ 2.800 hp @ rpm	175 @ 2.800	185 @ 2.600	150 Hp @ 2.400 Rpm	150 Hp @ 2.400 Rpm	156hp @ 2600rpm	220hp @ 2300rpm	161 @ 2.800	170 hp @ 2600 rpm	280 CV @ 2.200 rpm
TORQUE	Mínimo ≥ 600 Nm @ 1.200-1.600 rpm	44 @ 1.450	52 @ 1.600	73 Kg-m @ 1.600 Rpm	73 Kg-m @ 1.600 Rpm	540 Nm @ 1100 rpm	62 kg- @ 1500 rpm	45 Kgm @ 1.600 - 2.400	51 kg.m @ 1600 rpm	900 Nm (92 kg.m) @ 1.200 - 1.600 rpm
FRENOS	ABS + EBD + ASR + Control de estabilidad CEE	ABS + EBD + ASR + Control de estabilidad CE	Euro VI DPD + SCR	Neumático ABS	Neumático ABS	Neumatico + ABS	FOTON/WABCO HIDRAULICO + ABS	Tambor / Campana Neumático + ABS	Neumático + ABS Freno delantero Disco Freno trasero Campana (freno de parqueo	Neumático de doble circuito Top Brake (Freno de motor) + Exhaust brake (Ralentizador en el escape)

Por lo anterior, respetuosamente solicitamos evaluar la posibilidad de flexibilizar o ampliar dicho requisito técnico, incluso ratificando que la longitud fuera mayor a 4 metros sin limitar el máximo, de esta manera puede garantizar pluralidad de vehículos que pueden cumplir (…)"

RESPUESTA: La Entidad le informa que **NO SE ACOGE** a la solicitud de modificación o flexibilización del requisito técnico, confirmando que las especificaciones publicadas en el pliego de condiciones se mantienen invariables al 100%. Los fundamentos técnicos y jurídicos de esta decisión son los siguientes:

1. **Origen del Requisito y Precedente Técnico (OCAD):** Tal como se pronunció esta Entidad en observaciones previas (específicamente frente al ancho de

trocha), las especificaciones técnicas definitivas no son caprichosas ni arbitrarias. Estas obedecen estrictamente a la necesidad puntual estructurada, viabilizada y aprobada dentro del proyecto presentado ante el Órgano Colegiado de Administración y Decisión (OCAD). Modificar los parámetros técnicos implicaría desatender el proyecto original estructurado bajo criterios de beneficio comunitario y funcionalidad específica.

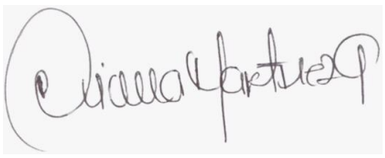
2. **Inviabilidad Técnica por Sobredimensionamiento:** El proponente argumenta que una longitud útil superior (cercana a los 4.3 metros) optimizaría el espacio clínico veterinario. Sin embargo, la Entidad reitera que aceptar un chasis con dimensiones superiores configuraría un sobredimensionamiento del vehículo. Dado que las dimensiones específicas de la carrocería e implantación sobre el bastidor están rígidamente calculadas para la necesidad del proyecto, el uso de un chasis más largo provocaría un desfase geométrico, dejando la carrocería subdimensionada (pequeña) en relación con el largo del chasis disponible. Esto afectaría la distribución de pesos por eje, el centro de gravedad, el radio de giro y la seguridad vial del vehículo especial.

3. **Principio de Integridad Técnica y Evaluación Taxativa (100% de Cumplimiento):** El proponente enfoca su solicitud exclusivamente en flexibilizar el ítem de longitud útil, manifestando que cumple con "aproximadamente el 90% de las especificaciones". Al respecto, la Entidad aclara que el modelo de evaluación adoptado para este proceso es de **"Cumple / No Cumple" respecto a la totalidad (100%) de las especificaciones técnicas exigidas**.

En gracia de discusión, e incluso si la Entidad accediera a modificar la medida de longitud útil objeto de la observación, **las propuestas presentadas deben registrar concordancia absoluta e idéntica con la totalidad de las demás variables mecánicas y dimensionales del pliego** (tales como la potencia exacta de 175 hp @ 2.860 rpm, torque de 44 Kgm @ 1.450 rpm, dimensiones de cabina, tanque de 140L, PBV de 7.800 kg, entre otros). El cumplimiento parcial de la ficha técnica es causal de rechazo.

Por lo tanto, en aras de garantizar los principios de planeación, transparencia y estricta sujeción a las necesidades aprobadas por el OCAD, la Entidad se ratifica en su respuesta inicial y en la totalidad de la ficha técnica publicada en los pliegos de condiciones.

Atentamente,



DIANA MARCELA MARTINEZ CORREA
Secretaria de Agricultura, Desarrollo Rural y Medio Ambiente (E)
Departamento del Quindío

Proyectó: Enmanuel Aguirre Bernal – contratista SADRA EAB

Geraldine Peña Fuertes – Contratista SADRA

Revisó- Luis Alberto Gomez Rojas- Director Administrativo Desarrollo Rural Sostenible