CONTRALORÍA GENERAL DE ANTIOQUIA

ANÁLISIS DEL SECTOR

(Artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 y Guía para la Elaboración de Estudios del Sector V3 del 25 de septiembre de 2025 de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente)

PROCESO DE SELECCIÓN DE MÍNIMA CUANTÍA
MC CGA 037-2026

OBJETO:
MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO, CON MANO DE OBRA Y SUMINISTRO DE REPUESTOS Y ACCESORIOS, PARA EL PARQUE AUTOMOTOR DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE ANTIOQUIA

Medellín, septiembre de 2026

1. INTRODUCCIÓN Y FUNDAMENTO NORMATIVO

En desarrollo del deber de planeación que orienta la contratación estatal y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015, la Contraloría General de Antioquia realiza el presente análisis del sector con el propósito de conocer las condiciones del mercado relacionadas con la prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo, con mano de obra y suministro de repuestos y accesorios, requerido para garantizar el adecuado funcionamiento y disponibilidad del parque automotor de la Entidad.

El análisis se desarrolla atendiendo las características particulares de la necesidad y la modalidad de selección de mínima cuantía, bajo criterios de razonabilidad y proporcionalidad, y tomando como referente metodológico la Guía para la Elaboración de Estudios del Sector expedida por la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, con el propósito de obtener información suficiente para sustentar las principales decisiones adoptadas durante la estructuración del proceso.

Para tal efecto, se examinan las condiciones económicas, técnicas, legales y regulatorias propias del sector de mantenimiento y reparación automotor, así como el comportamiento de la demanda y de la oferta. El estudio incorpora diferentes fuentes de información, entre ellas la experiencia contractual de la Contraloría General de Antioquia, particularmente la ejecución del Contrato MC CGA 005-2026; la información obtenida mediante el Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE; la revisión de procesos contractuales comparables adelantados por otras entidades estatales; y las cotizaciones solicitadas y obtenidas de proveedores del sector durante la estructuración del presente proceso.

El análisis parte de reconocer las particularidades propias del mantenimiento automotor, especialmente la imposibilidad de determinar anticipadamente con exactitud la totalidad de las intervenciones, repuestos, partes, piezas, insumos y accesorios que serán requeridos durante la ejecución contractual, debido a que su ocurrencia depende, entre otros factores, del uso, kilometraje, antigüedad, condiciones particulares de operación, historial de mantenimiento, desgaste y fallas que puedan presentar los vehículos que integran el parque automotor institucional.

Esta característica determina que la necesidad de mantenimiento sea permanente durante el periodo contractual, pero variable respecto de la cantidad, naturaleza y

costo de las intervenciones efectivamente requeridas. En consecuencia, la contratación debe permitir atender tanto actividades de mantenimiento preventivo como correctivo conforme se materialicen las necesidades de los vehículos, previa verificación técnica y autorización de la Entidad, sin que la inclusión de un determinado servicio o repuesto dentro del listado de precios implique una obligación de consumo.

En este contexto, los resultados del presente análisis constituyen un insumo para definir y sustentar las condiciones del proceso de selección, particularmente en lo relacionado con la estructura económica de la contratación, la ejecución mediante bolsa presupuestal agotable por demanda, los precios de referencia, las condiciones para la atención de servicios o repuestos no incluidos inicialmente en el listado económico, los requisitos jurídicos y técnicos exigibles, la asignación y tratamiento de riesgos, las garantías y los mecanismos de control y seguimiento durante la ejecución contractual, procurando que las condiciones establecidas guarden relación directa y proporcional con la naturaleza, alcance y cuantía de la necesidad a satisfacer.

2. ASPECTOS ECONÓMICOS DEL SECTOR

El mercado de mantenimiento y reparación de vehículos automotores comprende la prestación de servicios técnicos especializados y el suministro de bienes necesarios para conservar, restablecer o mejorar las condiciones de funcionamiento de los vehículos. En consecuencia, la estructura económica de este mercado combina principalmente dos componentes: la mano de obra asociada al diagnóstico, mantenimiento y reparación, y el suministro de repuestos, partes, piezas, accesorios, lubricantes e insumos requeridos para cada intervención.

El costo de las intervenciones no presenta un comportamiento uniforme, dado que depende de variables como la marca, línea, modelo, año y características técnicas del vehículo; el sistema o componente intervenido; la complejidad y tiempo de la mano de obra requerida; el tipo, disponibilidad y procedencia del repuesto; y las condiciones de abastecimiento existentes al momento de requerirse el servicio. Estas circunstancias adquieren especial relevancia para la Contraloría General de Antioquia, cuyo parque automotor está integrado por vehículos de diferentes marcas, modelos, antigüedades y características técnicas.

Desde el punto de vista económico, también existe una diferencia entre el mantenimiento preventivo y el correctivo. En el primero es posible prever con mayor

grado de aproximación determinadas actividades periódicas atendiendo el kilometraje, historial de mantenimiento y recomendaciones técnicas aplicables; mientras que el mantenimiento correctivo depende de la ocurrencia y diagnóstico de fallas cuya naturaleza, frecuencia, magnitud y costo no pueden determinarse anticipadamente con exactitud.

Por esta razón, aunque para la estructuración del proceso es posible conformar una canasta o listado de servicios, repuestos e insumos representativos, la inclusión de dichos elementos en la oferta económica no significa que la Entidad vaya a adquirir una unidad de cada uno ni que pueda establecer anticipadamente cantidades determinadas de consumo. El listado constituye principalmente un instrumento para conocer las condiciones económicas del mercado, establecer precios de referencia y permitir la comparación objetiva de las ofertas que se presenten en el proceso.

Asimismo, dada la naturaleza del mantenimiento correctivo, durante la ejecución pueden presentarse fallas que requieran servicios, repuestos, partes, piezas o insumos que razonablemente no pudieron individualizarse en su totalidad durante la planeación. La atención de estas necesidades deberá estar precedida del correspondiente diagnóstico técnico y sujetarse al mecanismo de verificación de precios de mercado y autorización previa definido por la Entidad, con el propósito de garantizar la razonabilidad del gasto y la adecuada utilización de los recursos contractuales.

En este contexto, la estructura económica de la contratación responde a un esquema de bolsa presupuestal agotable por demanda, en el cual el valor del contrato constituye el límite máximo de recursos disponibles para atender las necesidades que efectivamente se presenten durante su ejecución. En consecuencia, la Entidad reconocerá únicamente los servicios efectivamente requeridos, previamente autorizados, ejecutados y recibidos a satisfacción, así como los repuestos, partes, piezas, accesorios e insumos efectivamente suministrados e instalados, sin que exista obligación de consumir la totalidad del presupuesto ni cantidades mínimas garantizadas.

La experiencia contractual reciente de la Contraloría General de Antioquia confirma la pertinencia de esta estructura. El comportamiento de la ejecución del mantenimiento vehicular durante 2026 ha evidenciado que el consumo de recursos no necesariamente es uniforme durante el plazo contractual, pues depende de la materialización efectiva de las necesidades de mantenimiento del parque automotor. Por tanto, la estimación económica del nuevo proceso no puede

sustentarse exclusivamente en cantidades predeterminadas, sino que debe considerar conjuntamente la experiencia de consumo institucional, el periodo que se pretende cubrir, las condiciones actuales del mercado y los precios obtenidos mediante el estudio correspondiente.

Para conocer las condiciones económicas actuales del mercado, la Entidad solicitó cotizaciones a proveedores del sector respecto de la canasta de servicios y elementos definida para el proceso. La información obtenida será analizada en el componente de Análisis de la Oferta, en el cual se examinarán los precios cotizados y su comportamiento comparativo, con el propósito de establecer referencias económicas para la estructuración y evaluación del proceso.

En todo caso, debe distinguirse entre el valor de la bolsa presupuestal y la sumatoria de los precios unitarios incluidos en la canasta económica. El primero corresponde al límite máximo de recursos disponibles para atender las necesidades efectivamente generadas durante la ejecución, mientras que la segunda constituye una herramienta de comparación económica y no representa, por sí misma, el valor que necesariamente será ejecutado ni una proyección de adquisición de la totalidad de los ítems relacionados.

3. ASPECTOS TÉCNICOS DEL SECTOR

El sector de mantenimiento y reparación de vehículos automotores comprende un conjunto de actividades técnicas destinadas a conservar las condiciones adecuadas de funcionamiento de los vehículos, prevenir la ocurrencia de fallas y restablecer su operatividad cuando se presentan averías o deterioros derivados del uso. Su prestación involucra tanto servicios especializados de diagnóstico, mantenimiento y reparación como el suministro e instalación de repuestos, partes, piezas, accesorios, lubricantes e insumos requeridos para cada intervención.

Desde el punto de vista técnico, las actividades de mantenimiento pueden agruparse principalmente en mantenimiento preventivo y mantenimiento correctivo. El mantenimiento preventivo comprende las intervenciones periódicas orientadas a conservar las condiciones de funcionamiento del vehículo y reducir la probabilidad de fallas, cuya necesidad puede determinarse considerando factores como el kilometraje, tiempo de uso, historial de mantenimiento, condiciones de operación y recomendaciones técnicas aplicables. Por su parte, el mantenimiento correctivo corresponde a las actividades necesarias para diagnosticar y solucionar fallas

mecánicas, eléctricas, electrónicas o de otros sistemas y componentes que afecten el funcionamiento normal del automotor.

La revisión de los procesos contractuales comparables evidencia que esta diferenciación es utilizada igualmente por otras entidades públicas para estructurar sus necesidades de mantenimiento automotor. En particular, los procesos analizados de la Contraloría Municipal de Itagüí, la Contraloría Distrital de Medellín y la Gobernación de Antioquia comprenden intervenciones preventivas y correctivas acompañadas, según las características de cada contratación, del suministro de repuestos, partes, llantas, accesorios, materiales y mano de obra necesarios para garantizar la operatividad de sus vehículos.

3.1. Características técnicas del parque automotor

Una de las principales variables que determina las condiciones técnicas del servicio es la composición del parque automotor objeto de mantenimiento. Las necesidades de intervención varían según la marca, línea, modelo, año, cilindraje, tipo de transmisión, kilometraje, antigüedad, condiciones de utilización e historial particular de cada vehículo.

En el caso de la Contraloría General de Antioquia, esta característica adquiere especial relevancia debido a que el parque automotor objeto del proceso está conformado por diez (10) vehículos de diferentes marcas, modelos, años y características técnicas, incluyendo automotores Toyota, Chevrolet, Nissan y Mitsubishi, con modelos comprendidos entre 2011 y 2025.

Esta composición diferencia la necesidad de la CGA de algunos de los procesos comparables analizados. Por ejemplo, la Contraloría Distrital de Medellín estructuró su contratación para tres vehículos Ford Escape híbridos, cuyas condiciones particulares de garantía justificaron la atención mediante concesionario autorizado; mientras que la Gobernación de Antioquia estructuró el proceso analizado específicamente para vehículos de marca Suzuki. En este último caso, el objeto contractual fue definido como el “Mantenimiento integral del parque automotor de propiedad Departamento de Antioquia marca Suzuki”.

En consecuencia, para la CGA la capacidad técnica requerida debe responder a una operación multimarca, sin que las particularidades identificadas en procesos destinados exclusivamente a una marca determinada deban trasladarse automáticamente al presente proceso.

3.2. Diagnóstico e intervención técnica

El diagnóstico constituye un componente fundamental de la prestación del servicio, especialmente frente al mantenimiento correctivo. Mediante este se identifica la causa de la falla, los sistemas o componentes afectados y las actividades, repuestos e insumos necesarios para restablecer las condiciones adecuadas de funcionamiento del vehículo.

La naturaleza del mantenimiento correctivo determina que no sea posible establecer anticipadamente la totalidad de las intervenciones que serán requeridas durante el plazo contractual. Una falla puede involucrar diferentes componentes y su alcance solamente puede establecerse después de la correspondiente revisión técnica.
Por esta razón, resulta técnicamente adecuado que las intervenciones correctivas estén precedidas de un diagnóstico y una cotización discriminada, que permitan a la Entidad conocer las actividades propuestas, repuestos requeridos y costos asociados antes de autorizar su ejecución.

Esta práctica también se identifica en los procesos comparables analizados. En el proceso de la Gobernación de Antioquia, por ejemplo, se establecieron procedimientos de autorización y cotización para servicios o repuestos requeridos durante la ejecución, mientras que la aceptación de oferta dispone que los servicios se prestan conforme a los requerimientos formulados por la Entidad y que los pagos corresponden a las revisiones, mantenimientos preventivos y correctivos, repuestos, materiales y mano de obra efectivamente prestados.

3.3. Repuestos, partes, piezas, accesorios e insumos

La prestación integral del mantenimiento automotor requiere disponer de repuestos, partes, piezas, accesorios, lubricantes e insumos compatibles con las características técnicas de cada vehículo.

La diversidad del parque automotor implica que la disponibilidad, especificaciones y precios de estos elementos pueden variar según la marca, línea, modelo y año del vehículo. Adicionalmente, determinadas reparaciones pueden requerir elementos que no hayan podido identificarse previamente, debido a que su necesidad solamente se conoce una vez efectuado el diagnóstico.

Por lo anterior, desde el punto de vista técnico resulta necesario garantizar que los elementos suministrados sean nuevos y técnicamente compatibles con el vehículo correspondiente, salvo aquellos casos en los cuales la naturaleza de la intervención contratada corresponda específicamente a reparación, recuperación o acondicionamiento de un componente existente.

La trazabilidad de los elementos instalados constituye igualmente un mecanismo de control relevante, por lo cual las órdenes o registros de servicio deben permitir identificar las actividades ejecutadas y los repuestos o insumos utilizados en cada intervención.

3.4. Capacidad técnica y operativa

La prestación del servicio requiere que el proveedor disponga de capacidad técnica y operativa suficiente para atender las necesidades del parque automotor durante el plazo contractual. Esta capacidad comprende, de acuerdo con la naturaleza de las intervenciones requeridas, la disponibilidad de personal idóneo, instalaciones, herramientas y equipos apropiados para realizar actividades de diagnóstico, mantenimiento y reparación.

Los procesos comparables revisados confirman la relevancia de estas condiciones. La aceptación de oferta de la Gobernación de Antioquia, por ejemplo, exige al contratista contar con personal técnico que acredite conocimientos en mecánica automotriz y disponer de taller con áreas y condiciones necesarias para desarrollar las actividades de mantenimiento, incluyendo espacios de lavado, espera, operación, acceso, parqueo y trabajo.

No obstante, la definición de las condiciones exigibles en el presente proceso debe atender criterios de necesidad, proporcionalidad y relación directa con el objeto contractual, evitando trasladar automáticamente cantidades específicas de personal, equipos, certificaciones o características de infraestructura establecidas por otras entidades cuando no resulten indispensables para satisfacer la necesidad particular de la CGA.

3.5. Oportunidad, disponibilidad y continuidad del servicio

La oportunidad en la atención constituye una condición técnica relevante, dado que los vehículos del parque automotor sirven de apoyo al cumplimiento de las

actividades institucionales de la Contraloría General de Antioquia. La permanencia prolongada de un vehículo fuera de servicio puede afectar su disponibilidad para atender desplazamientos y demás necesidades institucionales.

En consecuencia, el proveedor debe contar con capacidad para recibir y diagnosticar oportunamente los vehículos requeridos, ejecutar las intervenciones autorizadas dentro de tiempos razonables y comunicar a la supervisión las circunstancias que puedan afectar los tiempos previstos, particularmente cuando existan dificultades relacionadas con la disponibilidad de repuestos o la complejidad técnica de una reparación.

De igual manera, pueden presentarse situaciones en las cuales una falla impida el desplazamiento normal del vehículo hasta las instalaciones del contratista, circunstancia que justifica prever mecanismos de asistencia que permitan atender la contingencia de acuerdo con las condiciones establecidas en los documentos del proceso.

3.6. Custodia, trazabilidad y control de las intervenciones

Durante el tiempo en que los vehículos permanezcan en las instalaciones del contratista o bajo su control para efectos de recepción, diagnóstico, mantenimiento, reparación, movilización o prueba, resulta necesario garantizar condiciones adecuadas de custodia, conservación y seguridad.

Para estos efectos, la trazabilidad documental de las intervenciones permite identificar el vehículo atendido, fecha de ingreso, diagnóstico efectuado, actividades autorizadas, repuestos instalados, valores correspondientes, fecha de terminación y condiciones de entrega.

Esta información constituye, además, un instrumento esencial para el ejercicio de la supervisión contractual, el seguimiento al historial de mantenimiento de cada automotor y la verificación de la facturación presentada por el contratista.

3.7. Calidad y garantía técnica

La calidad del mantenimiento automotor no se agota con la entrega física del vehículo después de una intervención. Algunas deficiencias asociadas a una

reparación o instalación pueden evidenciarse posteriormente durante la utilización del automotor.

Por ello, técnicamente resulta necesario establecer mecanismos que permitan a la Entidad solicitar la corrección, sin costo adicional, de las deficiencias atribuibles a la ejecución del servicio y hacer efectivas las garantías aplicables a los repuestos, partes, piezas o elementos suministrados.

La importancia de esta variable se evidencia también en los procesos comparables. La Gobernación de Antioquia estableció obligaciones relacionadas con la calidad de los productos, garantía sobre repuestos y atención de reclamaciones posteriores al recibo, además de exigir contractualmente amparos asociados a la calidad del servicio y correcto funcionamiento de los bienes suministrados.

Para la CGA, estas condiciones adquieren particular importancia por la incidencia que una intervención defectuosa puede tener sobre la seguridad, funcionamiento y disponibilidad del vehículo, razón por la cual la calidad del servicio constituye tanto una condición técnica de ejecución como uno de los riesgos considerados en la estructuración contractual.

3.8. Gestión ambiental asociada al mantenimiento

Las actividades de mantenimiento automotor pueden generar residuos como aceites usados, filtros, baterías, llantas, líquidos, envases, piezas sustituidas y demás elementos derivados de las intervenciones efectuadas.

En consecuencia, la prestación técnica del servicio comprende el manejo adecuado de dichos residuos conforme a su naturaleza y a las disposiciones ambientales aplicables, correspondiendo al contratista adoptar las medidas necesarias para su almacenamiento, manejo, aprovechamiento o disposición cuando resulte procedente.

Este componente también se encuentra presente en los antecedentes analizados. La aceptación de oferta de la Gobernación, por ejemplo, contempla obligaciones relacionadas con la disposición de residuos generados por el taller y con el cumplimiento de criterios ambientales asociados al mantenimiento automotor.

3.9. Conclusión de los aspectos técnicos

Del análisis realizado se concluye que el mantenimiento preventivo y correctivo requerido por la Contraloría General de Antioquia corresponde a un servicio técnico integral en el cual confluyen diagnóstico, mano de obra especializada, suministro e instalación de repuestos e insumos, capacidad operativa, oportunidad en la atención, custodia de los vehículos, trazabilidad de las intervenciones, garantía técnica y gestión adecuada de los residuos generados.

La heterogeneidad del parque automotor institucional determina que el proveedor deba contar con capacidad para atender vehículos multimarca y con diferentes características técnicas. No obstante, esta necesidad no justifica por sí misma la imposición de requisitos asociados a concesionarios o talleres autorizados por fabricantes específicos, dado que tales condiciones, identificadas en algunos procesos comparables, obedecen a particularidades de sus respectivos parques automotores.

En consecuencia, las condiciones técnicas del proceso deberán orientarse a asegurar la capacidad efectiva del contratista para diagnosticar, mantener y reparar los vehículos que integran el parque automotor de la CGA, garantizando calidad, oportunidad y trazabilidad en las intervenciones, sin incorporar exigencias que excedan lo necesario y proporcional para la adecuada satisfacción de la necesidad institucional.

4. ASPECTOS LEGALES Y REGULATORIOS

El servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos automotores se encuentra sometido, además de las disposiciones propias de la contratación estatal, a las normas comerciales, laborales, ambientales y de seguridad que regulan las actividades de mantenimiento y reparación automotor.

Desde la perspectiva contractual, el proceso se rige por las disposiciones contenidas en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, la Ley 1474 de 2011, el Decreto 1082 de 2015 y demás normas que las adicionen, modifiquen o reglamenten, particularmente aquellas relacionadas con la modalidad de mínima cuantía, los principios de selección objetiva, economía, responsabilidad, transparencia y planeación.

En materia ambiental, las actividades de mantenimiento automotor implican la generación y manejo de residuos tales como aceites usados, filtros, baterías, llantas, lubricantes, líquidos y repuestos sustituidos, algunos de los cuales pueden

encontrarse sujetos a condiciones especiales de almacenamiento, manejo, aprovechamiento o disposición final. En este sentido, el contratista deberá cumplir las disposiciones ambientales que resulten aplicables a la naturaleza de los residuos generados durante la ejecución contractual y, cuando corresponda, conservar o presentar los soportes relacionados con su adecuada gestión.

La revisión de procesos comparables evidencia que otras entidades estatales han incorporado obligaciones ambientales asociadas al mantenimiento vehicular. En particular, la Gobernación de Antioquia incluyó en su análisis del sector disposiciones relacionadas con el manejo de sustancias y residuos peligrosos, así como criterios de compras públicas sostenibles vinculados con aceites usados, baterías, llantas y repuestos sustituidos.

Desde la perspectiva técnica y regulatoria, no se advierte que la prestación general de servicios de mantenimiento multimarca exija, por sí sola, que todos los proveedores cuenten con una autorización específica de fabricante o concesionario. No obstante, la revisión de antecedentes demuestra que este tipo de exigencias puede resultar procedente cuando existan condiciones particulares relacionadas con garantía de fábrica o especialidad técnica del vehículo. Así ocurrió en el proceso de la Contraloría Distrital de Medellín, en el cual los tres vehículos Ford Escape eran híbridos y se encontraban amparados por garantía del fabricante, motivo por el cual la Entidad justificó acudir a concesionarios autorizados.

De igual manera, la Gobernación de Antioquia estructuró su proceso para vehículos Suzuki bajo condiciones técnicas asociadas a talleres especializados de esa marca. Estas situaciones responden a características particulares de dichos procesos y no deben trasladarse automáticamente al presente proceso de la Contraloría General de Antioquia, cuyo parque automotor es multimarca y presenta diferentes modelos, años y condiciones de uso.

En consecuencia, los requisitos jurídicos y técnicos que se establezcan deberán guardar relación directa y proporcional con el objeto, alcance, cuantía y riesgos de la contratación, evitando la incorporación de condiciones que puedan restringir injustificadamente la participación de proveedores con capacidad real para atender adecuadamente el parque automotor de la Entidad.

5. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

Para la estructuración del presente proceso, la Contraloría General de Antioquia analizó el comportamiento de la demanda desde tres perspectivas

complementarias: **i)** la experiencia contractual y el consumo institucional durante la vigencia 2026; **ii)** la información disponible en el Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE de Colombia Compra Eficiente; y **iii)** una muestra de procesos adelantados por otras entidades públicas con objetos directamente comparables.
Este análisis permite identificar la forma en que la Entidad y otros compradores públicos han satisfecho necesidades de mantenimiento automotor, los valores contratados, las modalidades utilizadas, los mecanismos de ejecución, las condiciones técnicas requeridas y el nivel de concurrencia observado en procesos de naturaleza similar.

5.1. Comportamiento de la demanda institucional de la CGA

CONTRATO	CONTRATISTA	MODALIDAD DE SELECCIÓN	VALOR DEL CONTRATO	PLAZO DE EJECUCIÓN
MC CGA 004-2021	TECNICENTRO LOS COLORES	MÍNIMA CUANTÍA	$ 25.400.000	Del 21 de enero al 21 de marzo de 2021
SA CGA 005-2021	TECNICENTRO LOS COLORES	MENOR CUANTÍA	$ 66.600.000	Del 23 de marzo al 31 de diciembre de 2021
MC CGA 002-2022	TECNICENTRO LOS COLORES	MÍNIMA CUANTÍA	$28.000.000	Del 24 de febrero al 23 de mayo de 2022.
SA CGA 009-2022	MECAIRES	MENOR CUANTÍA	$60.000.000	Del 25 de mayo al 31 de diciembre de 2022.
SA CGA 009-2022	MECAIRES	ADICIÓN 01	$14.000.000	Del 25 de mayo al 31 de diciembre de 2022.
MC CGA 001-2023	MECAIRES	MÍNIMA CUANTÍA	$48.000.000	Del 16 de febrero al 13 de agosto de 2023
MC CGA 038-2023	MECAIRES	MÍNIMA CUANTÍA	$32.000.000	Del 10 de noviembre al 31 de diciembre de 2023
MC CGA 007-2024	MECAIRES	MÍNIMA CUANTÍA	$36.400.000	25 de enero al 25 de julio de 2024.
MC CGA 028-2024	MECAIRES	MÍNIMA CUANTÍA	$28.800.000	05 de agosto al 31 de diciembre de 2024
MC CGA 005-2025	TECNICENTRO LOS COLORES	MÍNIMA CUANTÍA	$58.500.000	11 de febrero al 11 de julio de 2025
MC CGA 028-2025	TECNICENTRO LOS COLORES	MÍNIMA CUANTÍA	$39.800.000	30 de julio de 2025 al 31 de diciembre de 2025.

5.2. Comportamiento del Contrato actual MC CGA 005-2026

La principal fuente para analizar la demanda institucional corresponde a la ejecución del Contrato MC CGA 005-2026, celebrado para atender el mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor de la Contraloría General de Antioquia. El contrato inició con un valor de $49.025.340 y un plazo inicial de tres (3) meses. Al aproximarse la terminación de dicho plazo se habían ejecutado $19.951.430, equivalentes aproximadamente al 40,7 % del valor contractual, permaneciendo un saldo de $29.073.910. Dado que la necesidad institucional continuaba vigente y existían recursos suficientes disponibles, la Entidad prorrogó el plazo contractual sin adicionar recursos.

Posteriormente, durante la ejecución de la prórroga, se evidenció un incremento en las necesidades efectivamente requeridas. Para julio de 2026 el contrato registraba una ejecución acumulada de $38.396.210 y un saldo de $10.629.130, observándose además que durante los últimos periodos la facturación mensual había superado los $10.000.000. Esta situación llevó a proyectar la insuficiencia del saldo disponible para cubrir las necesidades posteriores, motivo por el cual se efectuó una adición de $24.512.670 y una nueva prórroga, llevando el valor total del contrato a $73.538.010.

La experiencia anterior demuestra que la demanda de mantenimiento automotor es real, permanente y recurrente, pero variable en su intensidad y composición. La ejecución no presenta un comportamiento lineal ni proporcional al transcurso del plazo, pues depende de las fallas, kilometraje, desgaste, antigüedad, uso y condiciones particulares de cada vehículo.

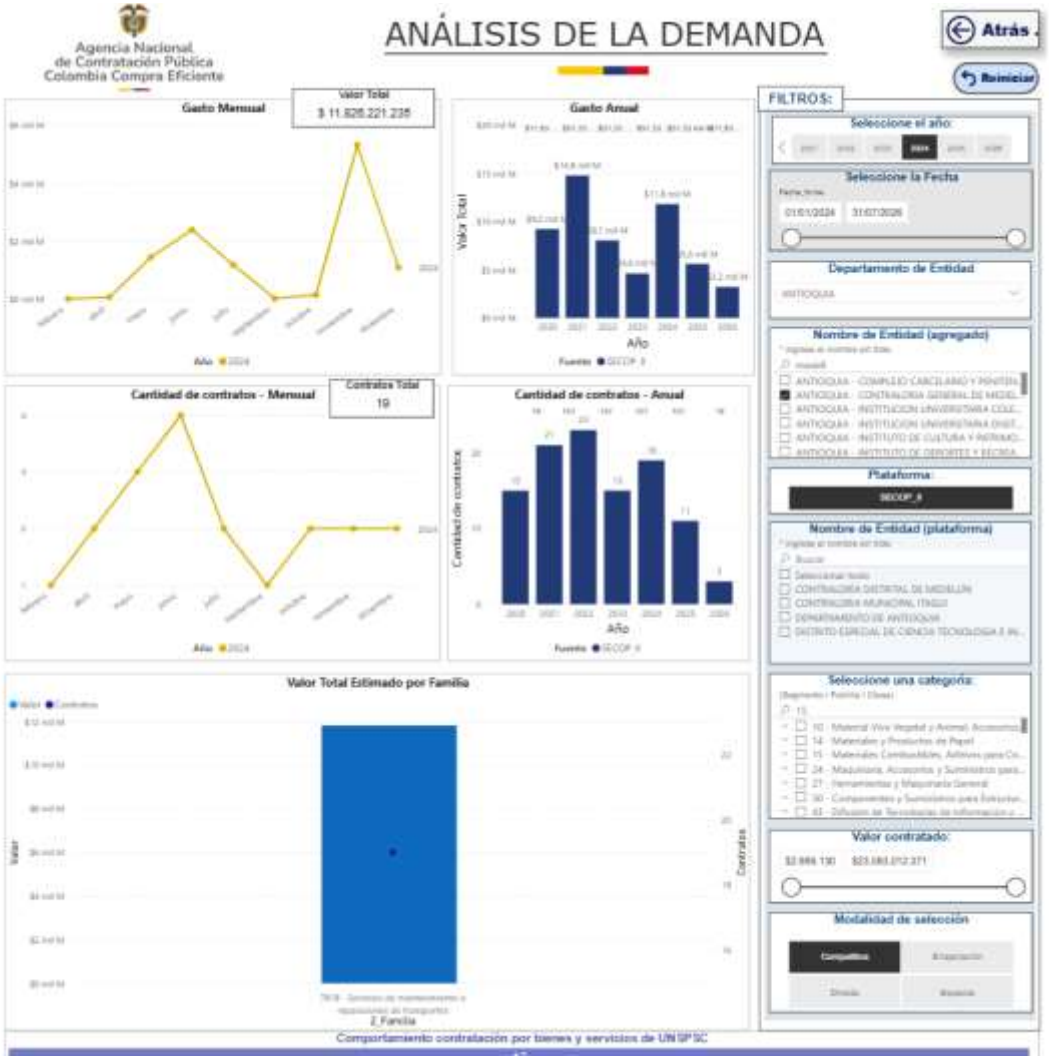
Esta circunstancia constituye un elemento determinante para la estructuración del nuevo proceso, dado que impide establecer anticipadamente con precisión absoluta las cantidades de servicios y repuestos que serán requeridos y sustenta la utilización de una bolsa presupuestal agotable por demanda.

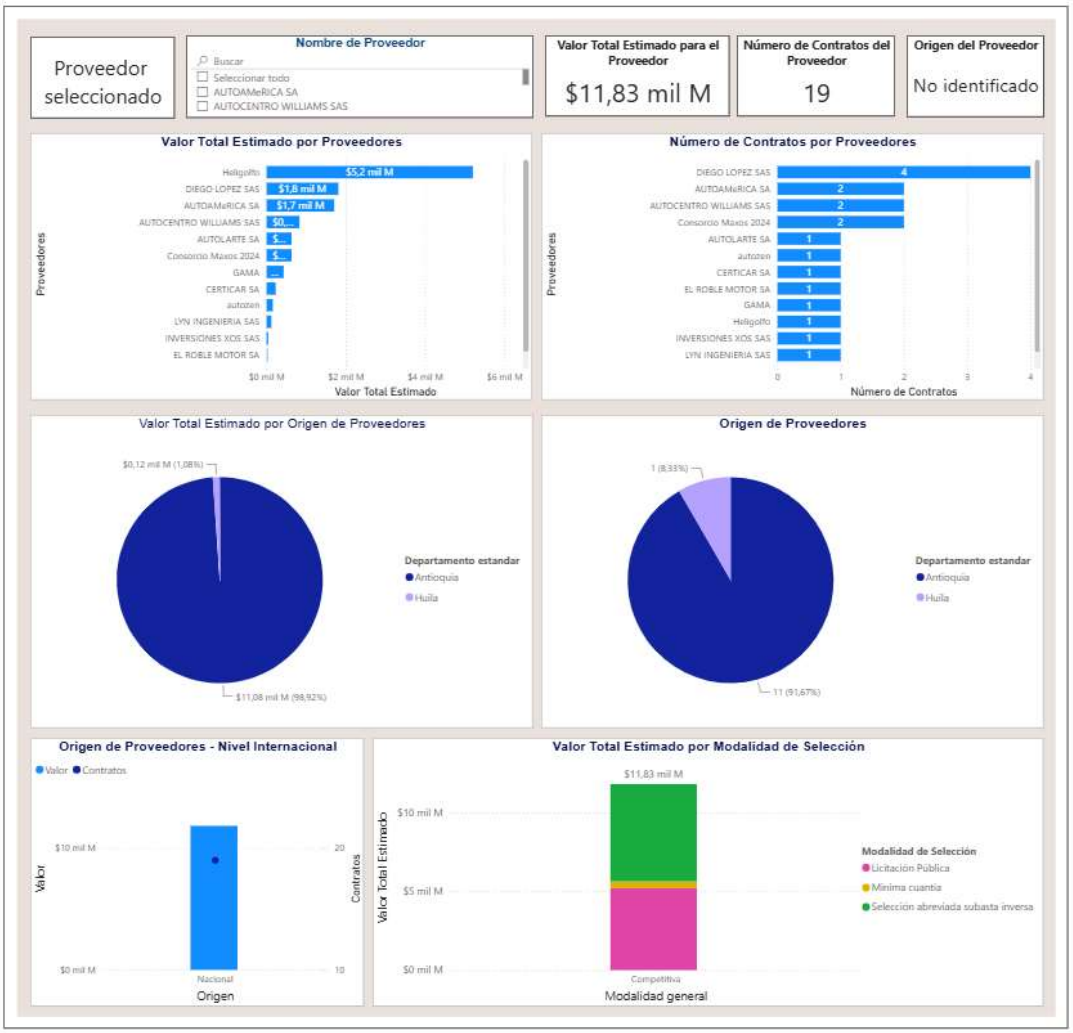
5.3. Análisis de la demanda pública mediante MAE

Con el propósito de complementar la experiencia institucional con información del comportamiento de otros compradores públicos, se realizó una consulta en el Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente.

La consulta comprendió información registrada en SECOP II para el período comprendido entre el 1 de enero de 2024 y el 31 de julio de 2026, bajo modelo competitivo, tomando como referencia las contralorías de Bello, Envigado, Medellín, Rionegro y Sabaneta, así como la Gobernación de Antioquia y el Distrito Especial de Ciencia, Tecnología e Innovación de Medellín.

Los resultados obtenidos permiten evidenciar que el mantenimiento y reparación de vehículos constituye una necesidad recurrente dentro de las entidades públicas consultadas, con procesos de diferentes cuantías y alcances, lo cual confirma la existencia de una demanda institucional constante por este tipo de servicios.





5.4. Procesos contractuales comparables

Para complementar la información agregada del MAE se seleccionaron tres procesos específicos adelantados por entidades del departamento de Antioquia, cuya naturaleza y objeto presentan elementos comparables con la contratación que pretende adelantar la Contraloría General de Antioquia.

Entidad / vigencia / # proceso	Modalidad – Enlace acceso SECOP II	Presupuesto	Forma de ejecución	Mecanismo económico	Contratista
Contraloría Municipal de Itagüí / 2025 / CMI-MC03-2025	Mínima cuantía – Consultar proceso en SECOP II	$7.000.000 IVA incluido	Mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos de la Entidad, incluyendo mano de obra y repuestos necesarios para su correcto funcionamiento.	Selección por menor precio. Se presentaron dos ofertas por $6.530.000 y $5.740.000. La oferta de menor valor fue objeto de verificación de requisitos habilitantes y técnicos.	Serviautomotriz Mecaires JF S.A.S. – oferta aceptada por $5.740.000 IVA incluido.
Contraloría Distrital de Medellín / 2024 / MC0232024	Mínima cuantía – Consultar proceso en SECOP II	$24.764.572 IVA incluido	Mantenimiento técnico, mecánico preventivo y correctivo de tres vehículos Ford Escape, con suministro de repuestos, llantas y accesorios. Los mantenimientos correctivos no previstos requerían cotización, confrontación con precios de mercado y autorización	Contratación por el valor de la oferta económica seleccionada. Criterio de selección: menor precio. La oferta aceptada ascendió a $24.533.885 IVA incluido.	El Roble Motor S.A.S., por $24.533.885 IVA incluido.

			previa del supervisor.		
Gobernación de Antioquia / 2024 / Proceso 16014 – Contrato 4600017539	Mínima cuantía – Consultar proceso en SECOP II	$101.123.074 IVA incluido	Mantenimiento integral del parque automotor de propiedad del Departamento de Antioquia marca Suzuki. Los servicios se ejecutan conforme a los requerimientos formulados por la Entidad, dentro del valor contractual y durante el plazo de ejecución.	Los precios ofertados por el contratista se aplican con descuento del 5 %. La ejecución y pago se realiza de acuerdo con los servicios efectivamente requeridos y prestados, previa acreditación y recibo a satisfacción.	AUTOZEN S.A.S. por $ 101.123.074 IVA incluido.

En el proceso de la Contraloría Distrital de Medellín, la Entidad estructuró una contratación de mínima cuantía para tres vehículos Ford Escape, con un plazo de diez (10) meses. La oferta seleccionada correspondió a El Roble Motor S.A.S. por $24.533.885, bajo el criterio de menor precio, previa verificación de requisitos habilitantes y condiciones técnicas.

Dicho proceso también contempló un mecanismo para atender mantenimientos correctivos no previstos, mediante presentación de cotización previa, verificación de precios de mercado y autorización del supervisor antes de ejecutar la intervención, elemento que guarda similitud con el mecanismo previsto para el MC CGA 037-2026.

Por su parte, la Gobernación de Antioquia adelantó la Invitación Pública No. 16014 de 2024 para el mantenimiento integral del parque automotor de propiedad del Departamento marca Suzuki, cuyo contrato fue celebrado con AUTOZEN S.A.S. por valor de $101.123.074 IVA incluido. La ejecución se estructuró conforme a los requerimientos efectivamente formulados por la Entidad, reconociendo mediante

pagos parciales las revisiones, mantenimientos preventivos y correctivos realizados, así como los repuestos, materiales y mano de obra requeridos. Adicionalmente, la oferta seleccionada contempló un descuento del cinco por ciento (5 %) sobre los precios ofertados. Este antecedente evidencia una estructura de ejecución asociada a la materialización efectiva de las necesidades de mantenimiento, aspecto que resulta comparable con el esquema por demanda previsto por la Contraloría General de Antioquia para el presente proceso.

En cuanto a la Contraloría Municipal de Itagüí, su proceso resulta pertinente como referencia institucional y territorial al corresponder a una contraloría territorial que igualmente requiere contratar servicios de mantenimiento para su parque automotor. Este antecedente será considerado conjuntamente con los demás procesos analizados para identificar tendencias en materia de modalidad, requisitos técnicos, estructura económica y condiciones de ejecución.

5.5. Conclusiones del análisis de la demanda

La información analizada permite concluir que el mantenimiento preventivo y correctivo del parque automotor constituye una necesidad recurrente en las entidades públicas, cuya atención se realiza mediante contrataciones periódicas y con estructuras ajustadas a la composición y características particulares de cada flota.

Los antecedentes revisados evidencian que no existe una única forma de estructurar este tipo de contratación. Algunas entidades establecen condiciones específicas relacionadas con garantías de fabricante o talleres autorizados, mientras que otras adoptan esquemas más amplios de atención multimarca. Estas diferencias responden a la composición del parque automotor y no deben trasladarse de manera automática entre procesos.

Para la Contraloría General de Antioquia, la experiencia del MC CGA 005-2026 demuestra además que la demanda presenta variaciones significativas durante la ejecución contractual, razón por la cual resulta técnica y económicamente adecuado estructurar el nuevo proceso mediante una bolsa presupuestal agotable por demanda, en la cual la Entidad únicamente reconozca los servicios y suministros efectivamente requeridos, previamente autorizados, ejecutados y recibidos a satisfacción.

Igualmente, los procesos comparables permiten confirmar la pertinencia de mantener mecanismos de control previo para las intervenciones correctivas y los elementos no incluidos inicialmente en el listado económico, mediante diagnóstico, cotización, verificación de mercado y autorización de la supervisión.

En consecuencia, el análisis de la demanda sustenta una estructura contractual flexible frente a la materialización real de las necesidades, pero acompañada de controles técnicos y económicos suficientes para garantizar la racionalidad del gasto, la trazabilidad de las intervenciones y la adecuada utilización de los recursos públicos.

6. ANÁLISIS DE LA OFERTA

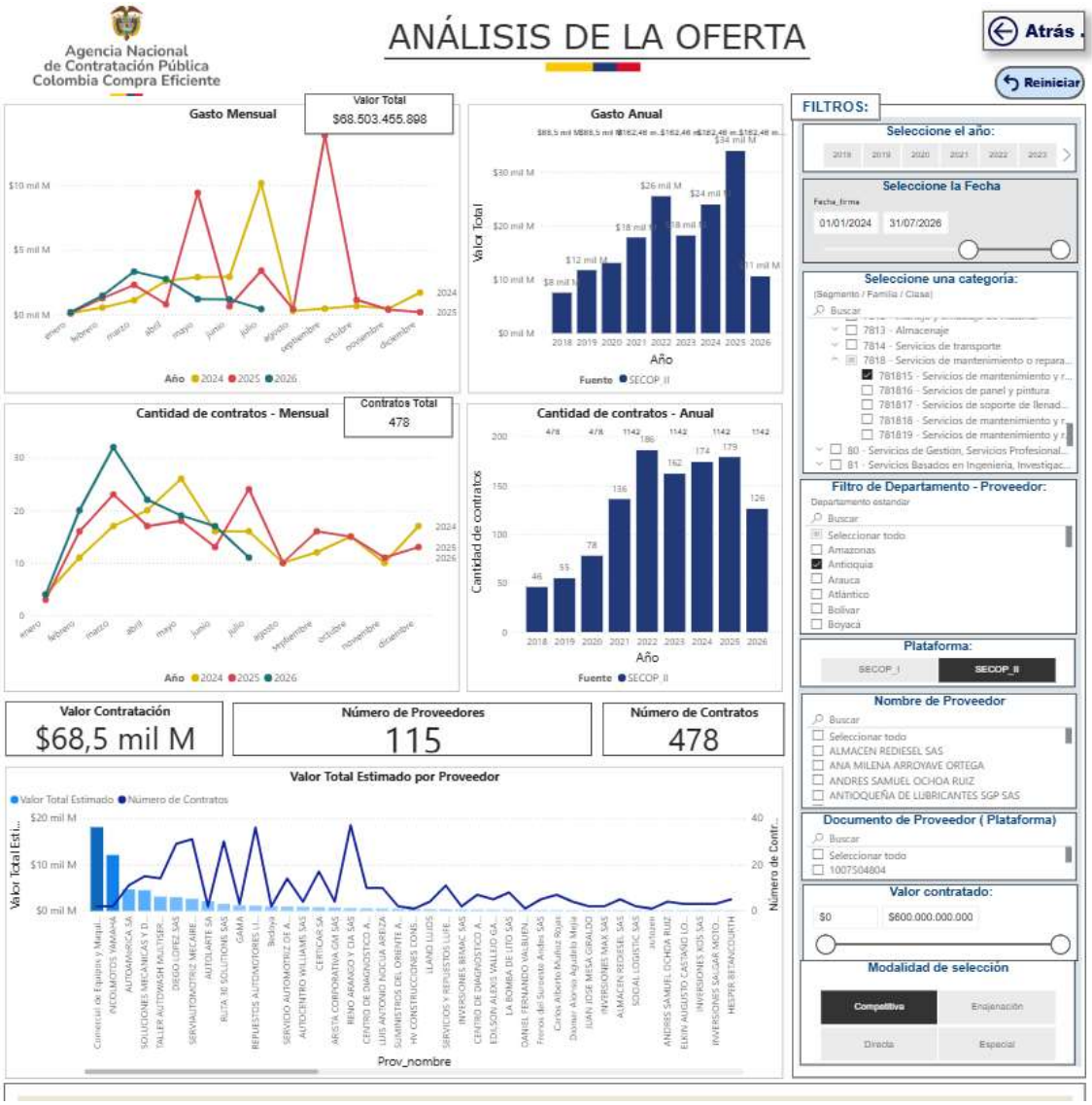
6.1. Consulta del Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE

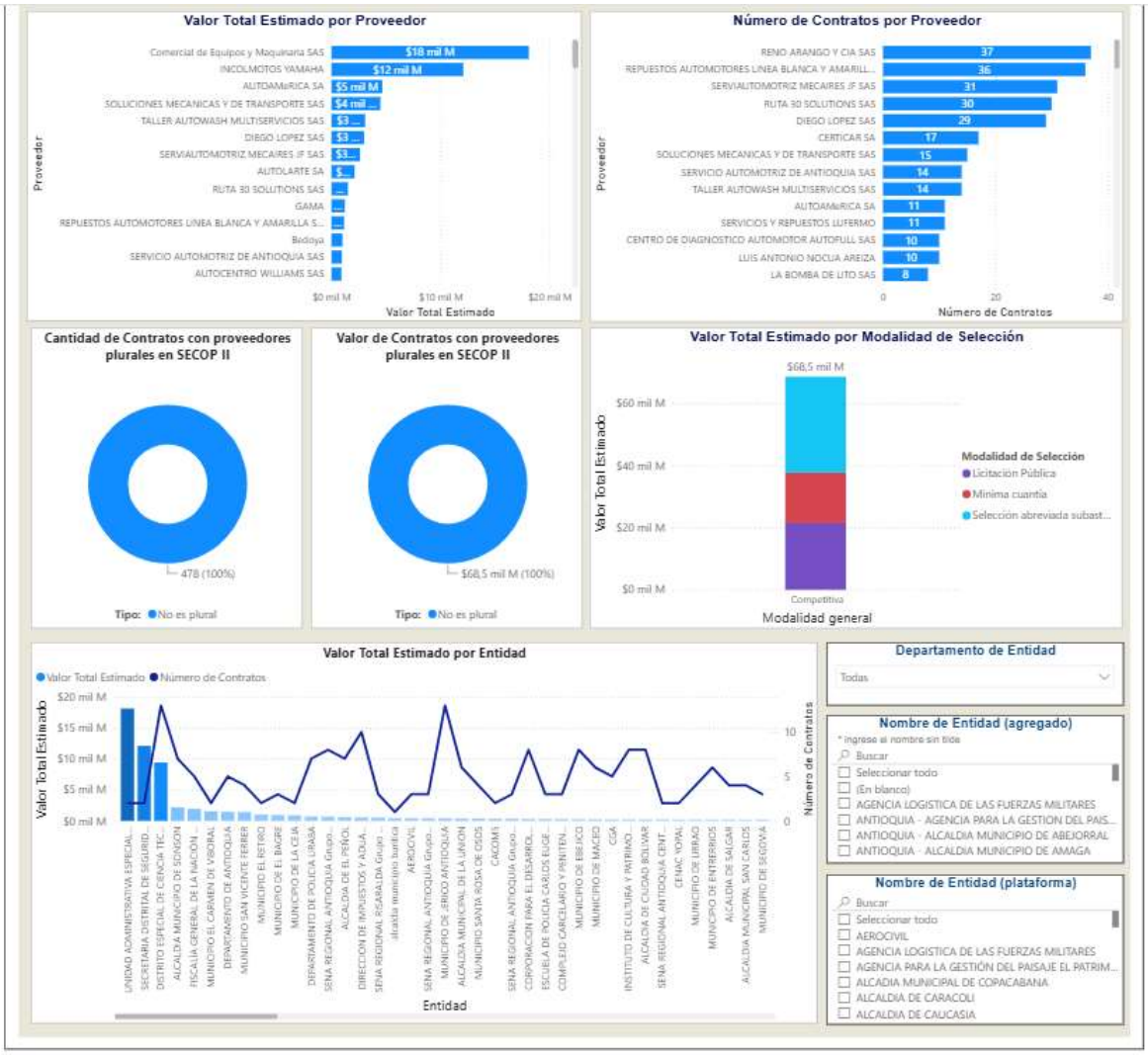
Con el propósito de identificar la estructura general de la oferta disponible en la contratación pública para servicios de mantenimiento y reparación de vehículos automotores, la Contraloría General de Antioquia consultó el Modelo de Abastecimiento Estratégico – MAE de la Agencia Nacional de Contratación Pública – Colombia Compra Eficiente, utilizando información registrada en SECOP II.
Para el análisis de la oferta se tomó como referencia la familia 7818 – Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes, bajo modalidades competitivas de selección. A diferencia del análisis de la demanda, cuyo propósito fue examinar el comportamiento de entidades públicas territorial e institucionalmente comparables con la CGA, el análisis de la oferta permite observar de manera más amplia la existencia y participación de proveedores que han contratado con entidades estatales dentro de esta categoría.

De acuerdo con la consulta efectuada, el MAE registra un valor de contratación aproximado de $68,5 mil millones, 115 proveedores y 478 contratos, evidenciando participación de múltiples agentes económicos en la contratación pública relacionada con esta familia de servicios. La información también muestra contratación mediante diferentes modalidades de selección y participación plural de proveedores.

Los resultados del MAE deben interpretarse como un referente agregado del comportamiento del mercado público y no como una identificación exacta del universo de talleres que podrían participar en el presente proceso, toda vez que la familia consultada puede comprender actividades de mantenimiento de diferentes medios de transporte y objetos con alcances distintos al requerido específicamente por la CGA.

No obstante, la cantidad de proveedores y contratos identificados constituye un indicio relevante de la existencia de oferta en el mercado público y permite descartar, en principio, que la contratación analizada corresponda a una actividad caracterizada por la presencia de un único proveedor.





Comportamiento contratación por bienes y servicios de UNSPSC

Año	2024			2025			2026		
Clasificador de Bienes y Servicios - Familia	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participación	Contratos	Valor	Participac
7818 - Servicios de mantenimiento o reparaciones de transportes	174	$23.974.750.902	35,00%	179	$33.971.519.519	49,59%	125	$10.557.185.477	15,41%
Total	174	$23.974.750.902	35,00%	179	$33.971.519.519	49,59%	125	$10.557.185.477	15,41%

6.2. Oferta identificada en los procesos comparables

La revisión de los procesos adelantados por la Contraloría Municipal de Itagüí, la Contraloría Distrital de Medellín y la Gobernación de Antioquia complementa la información agregada obtenida mediante el MAE, al permitir observar condiciones

reales bajo las cuales diferentes proveedores han participado en procesos específicamente relacionados con mantenimiento automotor.

Los antecedentes analizados evidencian la existencia de diferentes tipos de prestadores, desde talleres multimarca hasta establecimientos o concesionarios especializados en determinadas marcas, cuya participación depende de las características particulares del parque automotor y de las condiciones técnicas establecidas por cada entidad.

Esta diferenciación resulta relevante para el presente proceso. Mientras algunos antecedentes analizados estuvieron dirigidos a vehículos de una única marca y bajo condiciones técnicas particulares, la Contraloría General de Antioquia requiere atender un parque automotor heterogéneo y multimarca. Por tanto, el mercado potencial para la CGA no debe limitarse exclusivamente a concesionarios o talleres autorizados por una marca determinada, sino que debe comprender proveedores que acrediten capacidad técnica y operativa suficiente para atender los diferentes vehículos que conforman el parque automotor institucional.

La revisión de los antecedentes permite igualmente advertir que las entidades públicas han establecido mecanismos de control para las intervenciones correctivas y los repuestos que no pueden determinarse anticipadamente, recurriendo a diagnósticos, cotizaciones y verificaciones de precios antes de autorizar su ejecución. Esta práctica resulta consistente con la estructura prevista para el presente proceso.

6.3. Estudio de mercado – cotizaciones obtenidas por la CGA

Con el propósito de conocer las condiciones económicas actuales del mercado y obtener precios de referencia para los servicios, repuestos, partes, piezas, accesorios e insumos asociados al mantenimiento del parque automotor institucional, la Contraloría General de Antioquia solicitó cotizaciones a proveedores del sector, utilizando para ello una canasta común construida atendiendo las características de los vehículos que conforman el parque automotor y las necesidades susceptibles de presentarse durante la ejecución contractual.

Como resultado del ejercicio se obtuvieron cotizaciones de Tecnicentro Los Colores, Uricamperos y Diesel Mayoreo, cuyos valores fueron consolidados y comparados por la Entidad para cada uno de los servicios, repuestos e insumos y respecto de los diferentes vehículos incluidos en la canasta económica.

El detalle de las cotizaciones recibidas, su consolidación, comparación y el cálculo de los valores promedio por ítem se encuentra contenido en el documento Excel denominado “Consolidado de cotizaciones”, el cual se incorpora como anexo y hace parte integral del presente análisis del sector y del expediente del proceso contractual. Debido a la extensión y nivel de detalle de dicho documento, su contenido no se reproduce íntegramente en el cuerpo del presente análisis, sin perjuicio de que constituye el soporte documental de los resultados económicos aquí expuestos.

La canasta analizada comprende tanto el suministro de repuestos, partes, piezas, accesorios e insumos como la mano de obra asociada a las diferentes intervenciones, permitiendo disponer de referencias económicas diferenciadas de acuerdo con las características de los vehículos que integran el parque automotor de la Entidad.

Debe precisarse que los ítems incluidos en la canasta económica no constituyen cantidades ciertas o compromisos de consumo durante la ejecución contractual. Su inclusión tiene como finalidad identificar posibles servicios y suministros asociados al mantenimiento del parque automotor, conocer sus condiciones económicas y establecer referencias objetivas para la estructuración y comparación de las ofertas, sin que ello implique que la Entidad vaya a requerir todos los conceptos relacionados ni una unidad de cada elemento para cada vehículo.

En consecuencia, la sumatoria de los valores contenidos en la canasta económica no constituye una estimación del valor que necesariamente será ejecutado durante el contrato. El ejercicio contempla un universo amplio de posibles intervenciones y elementos respecto de los diferentes vehículos, cuya efectiva utilización dependerá exclusivamente de las necesidades que se materialicen durante la ejecución.

Por lo anterior, debe diferenciarse entre la sumatoria de la canasta económica y el presupuesto oficial del proceso. La primera constituye una herramienta de referencia y comparación de precios unitarios, mientras que el segundo corresponde a la bolsa presupuestal máxima disponible por valor de CUARENTA Y NUEVE MILLONES VEINTICINCO MIL TRESCIENTOS CUARENTA PESOS M/L ($49.025.340), que se ejecutará por demanda conforme a los servicios y suministros efectivamente requeridos, previamente autorizados, ejecutados y recibidos a satisfacción.

6.4. Determinación de precios de referencia y valores techo

Para efectos de la estructuración económica del proceso, la Entidad tomó como referencia las cotizaciones obtenidas durante el estudio de mercado y determinó, para cada uno de los servicios, repuestos, partes, piezas, accesorios e insumos incluidos en la canasta económica, el valor promedio resultante de las cotizaciones válidas y comparables recibidas.

El valor promedio determinado para cada ítem constituirá el precio unitario techo establecido por la Entidad para la presentación de las ofertas. En consecuencia, los oferentes deberán diligenciar la totalidad de los ítems exigidos en el formato de oferta económica, sin superar el respectivo valor techo señalado por la Contraloría General de Antioquia. La oferta que exceda el precio techo establecido para cualquiera de los ítems será objeto del tratamiento que expresamente se determine en la Invitación Pública y en el formato de oferta económica.

Cuando para un determinado concepto alguna de las cotizaciones registre la expresión “N/A”, dicho registro no será considerado como un valor igual a cero para efectos del cálculo. En estos casos, el precio techo se determinará con fundamento en los valores efectivamente cotizados y técnicamente comparables disponibles para el respectivo ítem.

La sumatoria de los precios unitarios techo de la totalidad de la canasta tiene una finalidad exclusivamente referencial y comparativa y no corresponde al presupuesto oficial ni representa una obligación de adquisición de todos los elementos o servicios relacionados. El presupuesto oficial del proceso corresponde a una bolsa presupuestal agotable por demanda hasta por $49.025.340, dentro de la cual se reconocerán únicamente los servicios y suministros efectivamente requeridos, previamente autorizados, ejecutados y recibidos a satisfacción.

En consecuencia, durante la ejecución contractual los precios unitarios ofrecidos por el adjudicatario para los ítems incluidos en la oferta económica constituirán los valores máximos reconocibles por la Entidad para dichos conceptos, sin perjuicio de que las cantidades efectivamente requeridas dependan de las necesidades que se presenten durante el plazo contractual.

6.5. Conclusión del análisis de la oferta

La información obtenida mediante las diferentes fuentes consultadas permite evidenciar la existencia de una oferta de agentes económicos con capacidad para prestar servicios relacionados con el mantenimiento y reparación de vehículos automotores.

La consulta del MAE muestra participación de múltiples proveedores en la contratación pública correspondiente a la familia de servicios analizada, mientras que los procesos comparables revisados permiten constatar la participación efectiva de talleres, concesionarios y prestadores especializados en contrataciones destinadas al mantenimiento preventivo y correctivo de parques automotores institucionales.

A su vez, el estudio directo de mercado adelantado por la Contraloría General de Antioquia permitió obtener información económica respecto de la canasta de servicios, repuestos e insumos definida para los diferentes vehículos que integran su parque automotor, proporcionando referencias para la estructuración económica del proceso.

La información analizada evidencia igualmente que los precios varían en función del tipo de intervención, repuesto y características particulares del vehículo, razón por la cual no resulta adecuado establecer el valor del contrato a partir de la adquisición hipotética de la totalidad de los elementos incluidos en la canasta.

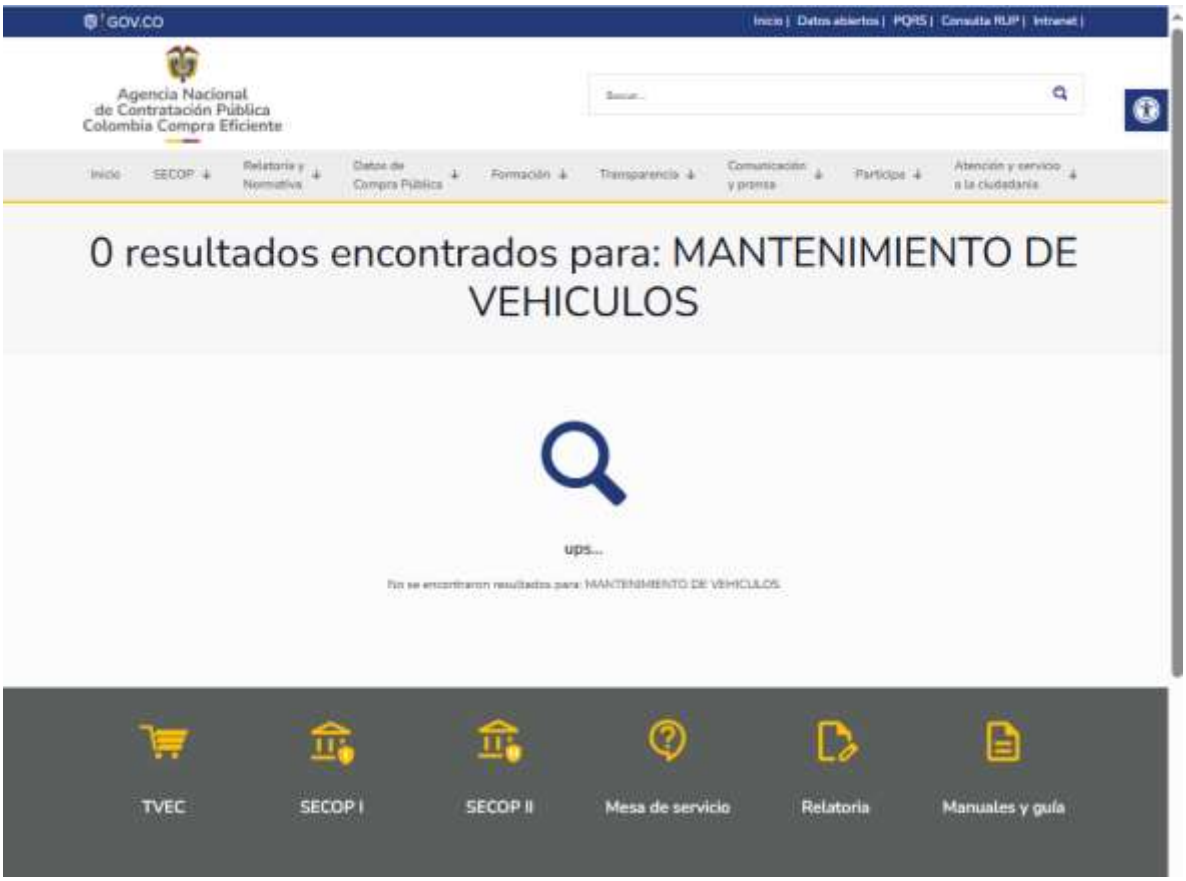
En consecuencia, desde la perspectiva de la oferta no se evidencia una situación de ausencia de proveedores que impida adelantar un proceso competitivo. Las condiciones jurídicas, técnicas y de experiencia que se establezcan deberán guardar relación directa y proporcional con la naturaleza, cuantía y alcance del objeto, procurando permitir la participación de proveedores que cuenten con capacidad real para atender un parque automotor multimarca, sin incorporar exigencias asociadas a marcas específicas que no se encuentren justificadas por las características de la necesidad.

Finalmente, las cotizaciones obtenidas constituyen un instrumento para establecer referencias económicas y comparar las ofertas, mientras que el presupuesto oficial corresponde a la bolsa máxima disponible para atender las necesidades que efectivamente se materialicen durante el plazo contractual, sin que exista obligación de consumo mínimo ni de agotamiento total de los recursos.

7. VERIFICACIÓN DE ACUERDOS MARCO DE PRECIOS E INSTRUMENTOS DE AGREGACIÓN DE DEMANDA

Como parte del análisis de las alternativas disponibles para satisfacer la necesidad, la Contraloría General de Antioquia consultó la Tienda Virtual del Estado Colombiano – TVEC y los instrumentos de agregación de demanda disponibles, con el propósito de establecer la existencia de algún Acuerdo Marco de Precios o Instrumento de Agregación de Demanda vigente cuyo alcance permitiera satisfacer la necesidad objeto del presente proceso. De acuerdo con la consulta realizada, no se identificó un instrumento vigente aplicable a las condiciones técnicas y al objeto de la contratación.

Como soporte de la verificación efectuada, se incorpora al expediente contractual la evidencia de la consulta realizada en la Tienda Virtual del Estado Colombiano.



8. IMPLICACIONES DEL ANALISIS DEL SECTOR PARA LA ESTRUCTURACIÓN DEL PROCESO

El análisis de las condiciones económicas, técnicas, legales y regulatorias del sector, conjuntamente con el estudio de la demanda y de la oferta, permite concluir que existe en el mercado pluralidad de agentes económicos con capacidad para prestar servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos automotores, incluyendo mano de obra y suministro de repuestos, partes, piezas, accesorios e insumos. En consecuencia, no se identifican condiciones de mercado que justifiquen restringir la participación a un proveedor, marca, concesionario o taller determinado, sin perjuicio del cumplimiento de las condiciones técnicas y jurídicas proporcionales que establezca la Entidad.

La composición heterogénea y multimarca del parque automotor de la Contraloría General de Antioquia determina la necesidad de contar con un proveedor que disponga de capacidad técnica y operativa para atender vehículos con diferentes marcas, modelos, años y características, sin que resulte procedente trasladar al presente proceso las exigencias particulares identificadas en algunos de los procesos comparables relacionadas con talleres o concesionarios autorizados para marcas específicas, toda vez que aquellas respondieron a condiciones particulares de los respectivos parques automotores.

Por otra parte, la experiencia contractual de la Entidad durante la vigencia 2026 evidencia que las necesidades de mantenimiento son recurrentes pero variables, tanto en su frecuencia como en el tipo y costo de las intervenciones requeridas. En particular, el comportamiento del Contrato MC CGA 005-2026 demostró que el consumo de recursos puede variar significativamente durante la ejecución, dependiendo del uso, kilometraje, desgaste, antigüedad y fallas que presenten los vehículos.

En consideración a estas características, resulta adecuado estructurar la contratación mediante una bolsa presupuestal agotable por demanda, hasta por el presupuesto oficial disponible, sin cantidades mínimas garantizadas ni obligación para la Entidad de consumir la totalidad de los recursos. Los pagos estarán determinados exclusivamente por los servicios y suministros efectivamente requeridos, previamente autorizados, ejecutados y recibidos a satisfacción.

El estudio de mercado permitió, a su vez, obtener referencias económicas para los servicios, repuestos e insumos que integran la canasta definida por la Entidad. Con fundamento en las cotizaciones válidas y comparables obtenidas, se establecerán precios unitarios techo, determinados a partir del promedio correspondiente a cada ítem, los cuales constituirán el límite máximo para la presentación de las ofertas económicas. La sumatoria de la totalidad de dichos precios tiene una finalidad comparativa y no representa el valor que necesariamente será ejecutado durante el contrato.

La naturaleza del mantenimiento correctivo implica, adicionalmente, que durante la ejecución puedan presentarse fallas cuya atención requiera servicios, repuestos, partes, piezas o insumos que no hayan podido individualizarse anticipadamente en la canasta económica. Para estos eventos, resulta necesario establecer un procedimiento objetivo que contemple, como mínimo, diagnóstico técnico, cotización discriminada, verificación de las condiciones y precios de mercado y autorización previa de la supervisión, antes de ejecutar la intervención o efectuar el suministro correspondiente.

Desde el punto de vista técnico, el análisis sustenta la exigencia de condiciones relacionadas con la capacidad para prestar mantenimiento multimarca, disponibilidad de instalaciones, herramientas, equipos y personal adecuado; diagnóstico previo; trazabilidad de las intervenciones; suministro de elementos técnicamente compatibles; custodia de los vehículos; oportunidad en la atención y garantía sobre los servicios ejecutados y elementos suministrados. Estas condiciones deberán mantenerse dentro de criterios de necesidad y proporcionalidad, evitando requisitos que restrinjan injustificadamente la participación.

En materia de riesgos, las características del sector y la experiencia contractual permiten identificar circunstancias asociadas, entre otras, al incumplimiento o demora en la atención, deficiencias en la calidad de las intervenciones, suministro de elementos defectuosos o incompatibles, daños ocasionados durante la custodia o intervención de los vehículos, afectaciones a terceros y cumplimiento de las obligaciones laborales. Los riesgos que, de acuerdo con su probabilidad, impacto, asignación y posibilidad de tratamiento contractual resultan relevantes para el proceso fueron incorporados en la matriz de riesgos, y sirven de fundamento para definir las medidas de tratamiento, obligaciones contractuales y garantías aplicables.

En concordancia con lo anterior, la exigencia de las garantías de cumplimiento, pago de salarios y prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales, calidad del servicio y responsabilidad civil extracontractual responde a riesgos identificados en la naturaleza y condiciones de ejecución del contrato y deberá guardar correspondencia con la asignación y tratamiento establecidos en la matriz de riesgos.

Finalmente, los resultados del análisis permiten concluir que las condiciones del mercado son compatibles con la realización de un proceso competitivo bajo la modalidad de mínima cuantía, en el cual la selección se efectúe con fundamento en el menor precio, previa verificación del cumplimiento de los requisitos establecidos por la Entidad, garantizando que la estructura económica, técnica y jurídica adoptada responda a las condiciones reales del sector y a las necesidades particulares del parque automotor de la Contraloría General de Antioquia.

JULIO CESAR RODRÍGUEZ MONSALVE
SUBDIRECTOR OPERATIVO (E)

Propósito	Nombre	Firma	Fecha
Proyectó:	Estefanía Carmona Cifuentes, P.U, Subdirección Operativa		09-09-2026
Revisó:	Julio Cesar Rodríguez Monsalve Subdirector Operativo		09-09-2026