**RESPUESTA OBSERVACIONES AL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES PROCESO DE SELECCIÓN ABREVIADA SUBASTA INVERSA No. MNSMSASICV047-2026**

| | |
|---|---|
| **OBJETO:** | ADQUISICIÓN DE VEHICULO CAMIÓN GRUA TIPO PLATAFORMA DESLIZANTE PARA LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE NEIVA |

El Municipio de Neiva atendiendo los principios que rigen la contratación administrativa y las disposiciones legales y reglamentarias se permite resolver en forma motivada las observaciones presentadas al proyecto de Pliego de Condiciones, en los términos que a continuación se exponen:

| | |
|---|---|
| **DE:** | **FASICAR S.A.S** |

**OBSERVACION No. 1**

Revisado el numeral 13.1 – EXPERIENCIA, y particularmente las condiciones establecidas para la acreditación de experiencia por parte de MIPYMES, emprendimientos y empresas de mujeres, observamos que, pese a establecerse una condición diferencial, la Entidad mantiene una exigencia altamente específica respecto de la naturaleza de los contratos que pueden ser acreditados, circunscribiéndolos a la venta de vehículo camión grúa tipo cesta o vehículo con brazo hidráulico, además están requiriendo UN SOLO (1) CONTRATO CON UN VALOR MAYOR O IGUAL A 100% DEL PRESUPUESTO OFICIAL, y para las empresas NO MIPYMES le exigen HASTA DOS (2) CONTRATOS, en este sentido la tienen más fácil los interesados NO MIPYMES, y se supone que la Ley 590 de 2000 junto a su modificación Ley 905 de 2004, lo que busca es ayudar a las MIPYMES, y lo que observamos en este caso es al contrario.

En ese sentido, respetuosamente consideramos que la medida diferencial pierde efectividad, porque lo exigido va en contravía a la Ley (ya citada), y además mantiene una delimitación restrictiva respecto del objeto o alcance de los contratos válidos para acreditar experiencia.

Por lo anterior, solicitamos a la Entidad que, especialmente para MIPYMES, emprendimientos y empresas de mujeres, permita acreditar la experiencia en los siguientes términos:

- Ampliar la cantidad de contratos que sumas entre si sean iguales o mayores al 100% del presupuesto oficial.
- Y que el objeto de los contratos aportados contemple el Suministro y/o venta de grúas, vehículos con grúa, vehículos con brazo hidráulico, camiones grúa, grúas tipo cesta y/o equipos de elevación o izaje.

Esta modificación permitiría que la condición diferencial prevista para las MIPYMES tenga una aplicación material y efectiva, favoreciendo una mayor pluralidad de oferentes y participación empresarial, sin sacrificar la idoneidad ni la experiencia necesaria para garantizar la correcta ejecución del contrato.

En consecuencia, solicitamos respetuosamente ampliar el requisito de experiencia, evitando que la condición establecida para MIPYMES sea únicamente formal y permitiendo acreditar contratos relacionados con grúas en general y equipos de elevación o izaje, por tratarse de experiencia directamente relacionada con la naturaleza del bien objeto de adquisición.

**RESPUESTA No. 1**

En primer lugar, una vez revisado el numeral 13.1 – EXPERIENCIA de los estudios previos, evidencia que, por un error en la denominación de los encabezados de los numerales correspondientes, estos quedaron invertidos respecto de las condiciones diferenciales efectivamente previstas para la acreditación de la experiencia

En consecuencia, se procederá a corregir dicha inconsistencia, precisando que las condiciones aplicables son las siguientes: las MIPYMES puedan acreditar la experiencia mediante máximo dos (2) contratos, cuya sumatoria sea igual o superior al cien por ciento (100 %) del presupuesto oficial del proceso. En consecuencia, para los proponentes que no acrediten la condición de MIPYME, la experiencia deberá acreditarse mediante máximo un (1) contrato, cuyo valor sea igual o superior al cien por ciento (100 %) del presupuesto oficial. Esta modificación se realizará en los numerales 13.1.1 y 13.1.2.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Ahora bien, en cuanto a la solicitud de ampliar la experiencia a contratos cuyo objeto comprenda el suministro o venta de grúas en general, vehículos con grúa, vehículos con brazo hidráulico, grúas tipo cesta o equipos de elevación e izaje, la Entidad considera necesario precisar que el presente proceso tiene por objeto la adquisición de un vehículo camión grúa tipo plataforma deslizante o planchón, cuya configuración y finalidad son distintas de las correspondientes a vehículos destinados a trabajos en altura, elevación de personas o izaje de cargas.

En efecto, conforme a las especificaciones técnicas del proceso, el bien requerido corresponde a un vehículo automotor especializado, equipado con una plataforma hidráulica móvil y deslizante, sistema de arrastre y winche hidráulico, entre otros componentes, diseñado para facilitar el cargue, aseguramiento y traslado de vehículos que, por sus condiciones mecánicas, operativas o jurídicas, no pueden desplazarse por sus propios medios.

Por consiguiente, la experiencia exigida debe permitir verificar que el proponente cuenta con antecedentes en el suministro de vehículos especializados que incorporen sistemas destinados funcionalmente al cargue, arrastre y transporte de automotores. No resultaría técnicamente equivalente, por el solo hecho de tratarse de una grúa o de incorporar un sistema hidráulico, la experiencia relacionada con vehículos con brazo hidráulico, grúas tipo cesta o canasta, plataformas elevadoras para personas, equipos de izaje o maquinaria destinada a elevar cargas, dado que su configuración, finalidad y operación no corresponden a las del vehículo objeto de adquisición.

Así mismo, no se considerarán suficientes los contratos que comprendan exclusivamente el suministro de chasis, camiones de carga convencionales, plataformas aisladas, winches, componentes hidráulicos, carrocerías o equipos de elevación e izaje que no correspondan a un vehículo automotor especializado para el cargue, arrastre y traslado de automotores en los términos antes señalados.

En consecuencia, se acepta parcialmente la observación, en cuanto a la modificación del número máximo de contratos para la acreditación de experiencia por parte de las MIPYMES. No se acepta la inclusión indiscriminada de contratos relacionados con grúas en general, vehículos con brazos hidráulicos, grúas tipo cesta o equipos de elevación e izaje, por no acreditar necesariamente experiencia relacionada con el objeto y las características técnicas del bien requerido.

Por lo anterior, la Entidad ajustará el numeral 13.1 del estudio previo y los documentos del proceso en los términos expuestos.

**OBSERVACION No. 2**

Revisado el requisito financiero correspondiente al Índice de Liquidez, observamos que la Entidad estableció como condición habilitante un indicador MAYOR O IGUAL A 2,85.

Respetuosamente solicitamos modificar dicho indicador y establecerlo en: Índice de Liquidez: Mayor o igual a 2,00

Consideramos que un índice de liquidez ≥ 2,00 continúa demostrando una adecuada capacidad del proponente para atender sus obligaciones de corto plazo, toda vez que representa que por cada peso de pasivo corriente se dispone de al menos dos pesos de activo corriente.

Adicionalmente, la reducción solicitada permitiría ampliar la pluralidad de oferentes, especialmente la participación de MIPYMES, sin afectar la capacidad financiera necesaria para la correcta ejecución del contrato.

En consecuencia, SOLICITAMOS a la Entidad reconsiderar el indicador de liquidez establecido en ≥ 2,85 y ajustarlo a ≥ 2,00, bajo criterios de proporcionalidad, razonabilidad y pluralidad de oferentes, manteniendo una condición financiera suficiente para respaldar el cumplimiento de las obligaciones contractuales.

**RESPUESTA No. 2**

La Entidad agradece la observación presentada. Una vez revisados los argumentos expuestos, se precisa inicialmente que el requisito de Índice de Liquidez establecido en los documentos definitivos del proceso corresponde a **≥ 2,65 veces**, y no a **≥ 2,85** como se señala en la observación.

Respecto de la solicitud de reducir dicho indicador a ≥ 2,00, la Entidad informa que el requisito fue determinado con fundamento en el análisis financiero y organizacional desarrollado en el Estudio del Sector, a partir de una muestra de 297 registros empresariales correspondientes a los CIIU C2920, C2930 y G4511.

Para el Índice de Liquidez se obtuvo un P25 de 1,16, una mediana de 1,63 y un P75 de 2,65, con 296 observaciones válidas. En este sentido, el requisito de **≥ 2,65** corresponde al tercer cuartil (P75) de la distribución, constituyéndose en un parámetro estadístico directamente soportado en el comportamiento financiero observado en la muestra.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Si bien el observante manifiesta que un índice de 2,00 podría representar una capacidad adecuada para atender obligaciones de corto plazo, no aporta evidencia estadística, financiera o sectorial que permita demostrar que dicho valor resulte más apropiado que el umbral definido por la Entidad, ni desvirtúa el análisis realizado en el Estudio del Sector.

Por lo anterior, y teniendo en cuenta que el requisito de **≥ 2,65** se encuentra sustentado en el comportamiento estadístico del mercado analizado y en la valoración integral efectuada por la Entidad respecto de la capacidad financiera requerida para el objeto contractual, no se acoge la observación y se mantiene el Índice de Liquidez en **≥ 2,65 veces**, conforme a los documentos definitivos del proceso.

| DE: | AUTOMAYOR S.A |
|---|---|

**OBSERVACION No. 1**

1. **NUMERAL: INDICADORES FINANCIEROS:** En calidad de proponente interesado en el presente proceso de selección, presentamos formalmente observación al Proyecto Pliego de Condiciones, fundamentada en los principios de selección objetiva, libre concurrencia, proporcionalidad y planeación (Ley 80 de 1993 y Ley 1150 de 2007), así como en las directrices de la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente.

La Entidad estructuró su análisis tomando como referencia las grandes generalidades de las macro-industrias manufactureras (C2910, C2920) y los gigantes del comercio automotor masivo. Al incluir en su muestra promedios de concesionarios de vehículos livianos o importadores masivos de transporte de pasajeros, la alcaldía distorsionó los indicadores, imponiendo un estándar inviable para el nicho específico y altamente especializado de integradores de grúas e ingeniería metalmecánica pesada aplicada.

La Entidad basó la fijación de sus indicadores en datos macroeconómicos globales del DANE para las "Industrias Manufactureras" y el "Comercio al por mayor y al por menor". De igual manera, su muestra incluyó la revisión de registros de vehículos nuevos de FENALCO - ANDI, donde el mercado está dominado en un 54.6% por vehículos tipo SUV y Automóviles, bajo el esquema de marcas masivas del mercado.

Este enfoque confunde el comportamiento financiero de los comercializadores de vehículos de línea (comercio masivo con alta rotación de inventarios y apalancamiento matriz) con el mercado relevante real del proceso, el cual corresponde al código UNSPSC 25101911 (Camión con plataforma aérea de trabajo o cesta aérea). Como bien lo reconoció la Entidad en la página 12 de sus estudios: "el mercado relevante no se limita a la comercialización de camiones convencionales, sino que comprende actividades de fabricación, carrozado, transformación, integración hidráulica, adecuación...".

Los carroceros e integradores metalmecánicos pesados en Colombia (CIIU C2920) operan bajo dinámicas financieras radicalmente opuestas al comercio automotor liviano:

1. Poseen ciclos de caja extensos debido a que dependen de la importación de componentes especializados (brazos hidráulicos aislados, mandos eléctricos, liners dieléctricos).

2. Registran altos niveles de endeudamiento temporal para la adquisición de los chasis comerciales que servirán como base de transformación.

Al promediar fabricantes de chasis livianos e importadores de línea masiva, la Entidad elevó artificialmente el Índice de Liquidez y redujo el Índice de Endeudamiento, cerrando el proceso a los verdaderos fabricantes especializados del país. Exigir condiciones financieras por fuera de la realidad de los carroceros viola el Principio de Proporcionalidad (Decreto 1082 de 2015) y restringe la Libre Concurrencia, configurando un pliego de condiciones de carácter sastre o restrictivo

Solicitamos modificar los requisitos financieros del Pliego Definitivo de Condiciones, sustituyendo los indicadores originalmente planteados por las siguientes métricas, plenamente alineadas con el sector de carrocería y transformación pesada en Colombia, ajustándolos según el siguiente cuadro:

| | INDICE SOLICITADO POR LA ENTIDAD | INDICE SOLICITADO POR AUTOMAYOR S.A |
|---|---|---|
| INDICE DE ENDEUDAMIENTO | MENOR O IGUAL A 0.50 | ≤ 0.79 |
| INDICE DE LIQUIDEZ | MAYOR O IGUAL A 2.65 | ≥ 1.40 |

**RESPUESTA No. 1**

La Entidad agradece la observación presentada al Proyecto de Pliego de Condiciones, mediante la cual AUTOMAYOR S.A. cuestiona la metodología empleada para la determinación de los indicadores financieros y organizacionales y solicita modificar los requisitos de Índice de Liquidez e Índice de Endeudamiento.

Una vez revisados los argumentos expuestos, la Entidad se permite dar respuesta en los siguientes términos:

**1. Sobre la afirmación de que la Entidad estructuró la muestra con base en los CIIU C2910 y C2920**

La Entidad precisa que esta afirmación no corresponde a la metodología efectivamente utilizada para la determinación de los indicadores financieros y organizacionales.

Para la construcción de la muestra financiera se consideró la información financiera bajo NIIF, con corte al 31 de diciembre de 2024, reportada ante la Superintendencia de Sociedades, a partir de la identificación de actividades económicas relacionadas con los principales eslabones del mercado proveedor del bien objeto del proceso.

En particular, para el vehículo camión grúa tipo cesta (canasta), se seleccionaron las siguientes actividades económicas:

**CIIU C2920:** Fabricación de carrocerías para vehículos automotores; remolques y semirremolques.
**CIIU C2930:** Fabricación de partes, piezas y accesorios para vehículos automotores.
**CIIU G4511:** Comercio de vehículos automotores nuevos.

La muestra estuvo conformada por 297 registros empresariales.

Por consiguiente, la Entidad no estructuró los indicadores financieros a partir de los códigos CIIU C2910 y C2920, como se afirma en la observación, ni circunscribió la muestra a fabricantes de vehículos convencionales o concesionarios de vehículos livianos. La selección de las actividades económicas obedeció a la naturaleza del bien y a la identificación de los diferentes eslabones que pueden intervenir en su fabricación, transformación, integración y comercialización.

**2. Sobre la afirmación de que la muestra fue distorsionada por incluir comercializadores masivos de vehículos**

AUTOMAYOR S.A. manifiesta que la inclusión de empresas dedicadas al comercio de vehículos automotores habría distorsionado los indicadores, al considerar que las dinámicas financieras de los comercializadores de vehículos livianos son diferentes a las de los fabricantes e integradores de grúas especializadas.

Al respecto, la Entidad precisa que la muestra no fue construida exclusivamente con empresas comercializadoras, sino que incorpora actividades relacionadas con la fabricación de carrocerías, fabricación de partes y accesorios y comercialización de vehículos automotores nuevos, precisamente con el propósito de representar los diferentes actores que pueden intervenir en la configuración y suministro de un vehículo especializado.

La selección del mercado de referencia no se realizó atendiendo exclusivamente a la denominación comercial de la grúa, sino a las actividades económicas que participan en la cadena de fabricación, transformación, integración y comercialización del vehículo requerido.

Por tanto, la afirmación según la cual la Entidad habría confundido el mercado de vehículos automotores masivos con el mercado de vehículos especializados no se encuentra acreditada mediante evidencia estadística o financiera que permita desvirtuar la metodología empleada.

En particular, el observante no presenta una muestra alternativa de empresas, una clasificación CIIU diferente, información financiera sectorial o un ejercicio estadístico reproducible que permita demostrar que los CIIU seleccionados por la Entidad no resultan pertinentes para caracterizar el mercado proveedor.

**3. Sobre la afirmación de que los indicadores fueron determinados con base en información macroeconómica del DANE y registros de FENALCO-ANDI**

La Entidad igualmente precisa que la información del DANE y las referencias de FENALCO-ANDI no constituyeron la fuente utilizada para el cálculo de los indicadores financieros y organizacionales. La determinación de estos indicadores se realizó a partir de información financiera empresarial bajo NIIF, reportada ante la Superintendencia de Sociedades, con corte al 31 de diciembre de 2024.

La metodología consistió en identificar actividades económicas comparables, seleccionar la muestra correspondiente y calcular los indicadores financieros de las empresas que la conformaron. En consecuencia, las referencias macroeconómicas o sectoriales que puedan incorporarse en otras partes del Análisis del Sector no deben confundirse con la fuente estadística utilizada para la determinación de los indicadores financieros y organizacionales.

Por tanto, no resulta procedente afirmar que los indicadores fueron determinados a partir de los datos macroeconómicos señalados por el observante.

**4. Sobre la afirmación de que las condiciones financieras de los carroceros e integradores son diferentes**

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

La Entidad reconoce que las empresas dedicadas a actividades de fabricación, transformación e integración pueden presentar estructuras financieras particulares, asociadas, entre otros factores, a ciclos de producción, adquisición de componentes y necesidades de capital de trabajo. Sin embargo, la existencia de dichas particularidades no demuestra por sí misma que los indicadores establecidos por la Entidad sean inadecuados o desproporcionados.

El observante señala que los carroceros e integradores pueden presentar ciclos de caja extensos y niveles temporales de endeudamiento asociados a la adquisición de chasis y componentes especializados.

No obstante, estas afirmaciones no se acompañan de una muestra financiera específica del segmento de fabricantes e integradores de grúas especializadas, ni de estadísticas que permitan establecer que los niveles de 79 % de endeudamiento y 1,40 de liquidez propuestos por AUTOMAYOR constituyen los parámetros adecuados para este mercado. En consecuencia, la Entidad considera que dichas afirmaciones constituyen apreciaciones generales sobre la dinámica empresarial del sector, pero no desvirtúan el análisis estadístico y financiero desarrollado para el presente proceso.

**5. Sobre el Índice de Liquidez**

La Entidad estableció como requisito un **Índice de Liquidez mayor o igual a 2,65 veces**.

La distribución estadística obtenida en la muestra fue la siguiente:

| Indicador | P25 | Mediana (P50) | P75 | Requisito |
|---|---|---|---|---|
| Índice de Liquidez | 1,16 | 1,63 | **2,65** | **≥ 2,65** |

La muestra contó con 296 observaciones válidas para este indicador.

Como puede observarse, el requisito establecido por la Entidad coincide con el tercer cuartil (**P75**) de la distribución estadística. Este resultado constituye un referente objetivo dentro del proceso de calibración del indicador y permite establecer un nivel de capacidad corriente consistente con el comportamiento observado en el mercado financiero de referencia.

Debe aclararse que la Entidad no adoptó el P75 de manera mecánica como única regla de determinación. Los percentiles P25, P50 y P75 fueron utilizados como medidas de referencia para caracterizar la distribución de la muestra, mientras que la selección del requisito obedeció a una valoración conjunta de la proporcionalidad, la naturaleza especializada del bien, el riesgo contractual, el valor del proceso y la capacidad financiera requerida para su ejecución.

AUTOMAYOR S.A. solicita reducir el indicador a **1,40**. Sin embargo, la observación no presenta un análisis estadístico que permita establecer por qué dicho valor constituiría el nivel mínimo técnicamente adecuado. En particular, no se aporta una muestra financiera alternativa, percentiles, medidas de tendencia central, análisis de sensibilidad o evidencia sectorial específica que permita concluir que un índice de 1,40 resulta más apropiado que el umbral definido por la Entidad.

Por lo anterior, no se acoge la solicitud de modificar el Índice de Liquidez a ≥ 1,40 y se mantiene el requisito de ≥ 2,65 veces.

**6. Sobre el Índice de Endeudamiento**

La Entidad estableció como requisito un **Índice de Endeudamiento menor o igual al 50 %**.

La distribución estadística obtenida fue:

| Indicador | P25 | Mediana (P50) | P75 | Requisito |
|---|---|---|---|---|
| Índice de Endeudamiento | 39,31% | 57,45% | 73,59% | **≤ 50 %** |

El indicador permite medir la proporción de los activos financiada mediante obligaciones con terceros, de manera que un menor nivel de endeudamiento representa, en términos relativos, una menor dependencia de financiación externa.

El requisito de **≤ 50 %** fue establecido como un parámetro de prudencia financiera, orientado a verificar que el potencial contratista cuente con una estructura financiera que limite una exposición excesiva al endeudamiento y resulte compatible con las obligaciones económicas asociadas al suministro de un vehículo especializado.

AUTOMAYOR S.A. propone elevar el límite hasta **79 %**. No obstante, dicha propuesta no se encuentra acompañada de un análisis estadístico o financiero que permita demostrar que el **79 %** constituye un parámetro adecuado para el mercado objeto del proceso. Por el contrario, dentro de la muestra analizada, el **P75 corresponde a 73,59 %**, por lo cual el valor de 79 % propuesto por el observante se ubica incluso por encima del tercer cuartil de la distribución.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

En consecuencia, la propuesta de elevar el endeudamiento permitido hasta el 79 % no constituye una simple corrección de un parámetro estadístico identificado por el observante, sino una modificación sustancial del nivel de exposición financiera que la Entidad considera razonable admitir.

La Entidad considera que, para sustentar una modificación de esta naturaleza, se requeriría evidencia financiera y estadística suficiente que demuestre que dicho nivel de endeudamiento resulta compatible con las condiciones del mercado y con los riesgos económicos derivados de la ejecución contractual. Tal soporte no fue aportado con la observación.

Por lo anterior, no se acoge la solicitud de AUTOMAYOR S.A. de modificar el Índice de Endeudamiento a ≤79 %.

Sin perjuicio de lo anterior, a partir de la revisión integral realizada por la Entidad sobre la distribución estadística del indicador y su correspondencia con las condiciones del mercado analizado, se considera técnicamente procedente recalibrar el requisito inicialmente establecido de ≤50 %, fijándolo en ≤60 %. Esta modificación responde al análisis efectuado por la Entidad y no implica la aceptación del valor propuesto por el observante.

**7. Sobre la afirmación de que los requisitos configuran un "pliego sastre" o restrictivo**

AUTOMAYOR S.A. manifiesta que los indicadores establecidos generarían una restricción a la participación y califica las condiciones como un supuesto "pliego sastre".

Al respecto, la Entidad precisa que una afirmación de esta naturaleza requiere ser respaldada mediante elementos objetivos que permitan demostrar que los requisitos fueron diseñados para favorecer o excluir injustificadamente un determinado segmento del mercado.

En el presente caso, los indicadores fueron estructurados a partir de una metodología financiera basada en información empresarial real, identificando actividades económicas relacionadas con el mercado proveedor y utilizando medidas estadísticas para caracterizar su comportamiento. La Entidad no adoptó los requisitos a partir de las condiciones particulares de un determinado proveedor ni con fundamento en una empresa específica, sino mediante una metodología general aplicable a los potenciales participantes.

Adicionalmente, el observante no presenta evidencia estadística que permita demostrar que los requisitos establecidos carecen de relación con el mercado analizado, ni aporta una metodología alternativa que permita concluir que los valores propuestos de 1,40 para liquidez y 79 % para endeudamiento constituyen parámetros técnicamente superiores o más apropiados.

Por tanto, no se encuentra acreditada la afirmación de que los requisitos financieros establecidos configuren un pliego restrictivo o dirigido a un determinado segmento del mercado.

**8. Sobre la pluralidad de oferentes**

La Entidad reconoce que los requisitos habilitantes deben estructurarse de manera que guarden relación con el objeto contractual y permitan condiciones razonables de participación.

Precisamente por ello, la metodología utilizada incorpora información de diferentes actividades económicas que participan en la cadena de fabricación, transformación, integración y comercialización de vehículos especializados. La pluralidad no puede determinarse únicamente a partir de la situación financiera particular de un potencial oferente ni de la propuesta unilateral de nuevos umbrales.

Para acreditar que los requisitos establecidos afectan injustificadamente la participación, sería necesario aportar elementos objetivos que permitan establecer una relación directa entre los umbrales definidos y una restricción injustificada del mercado. En la observación presentada no se aporta dicho ejercicio estadístico o financiero.

Por el contrario, el Análisis del Sector documenta la metodología utilizada, la muestra empresarial, las medidas estadísticas y la justificación de los requisitos adoptados.

**Conclusión**

Luego de revisar integralmente los argumentos presentados por AUTOMAYOR S.A., la Entidad concluye que la observación no aporta elementos estadísticos, financieros o metodológicos suficientes para desvirtuar la estructuración de los indicadores financieros y organizacionales establecidos en el Proyecto de Pliego de Condiciones.

En consecuencia, NO SE ACOGE la observación presentada por AUTOMAYOR S.A. en lo relacionado con el componente financiero y organizacional

**OBSERVACION No. 2**

**2. NUMERAL: OBSERVACIÓN TÉCNICO-LOGÍSTICA AL REQUISITO DE SOPORTE POSVENTA Y TALLER AUTORIZADO EN LA CIUDAD DE NEIVA**

En el numeral 15 de las Obligaciones Específicas del Contratista (Pág. 34 del Pliego), así como en el numeral 26 del componente técnico, la Entidad exige al proponente: "Garantizar durante el período de garantía y soporte posventa la disponibilidad de servicio técnico especializado, asistencia, mantenimiento y suministro de repuestos para el chasis, sistema de elevación, cesta, estabilizadores, sistemas hidráulicos y demás componentes de la grúa". Adicionalmente, el pliego vincula esta obligación de forma exclusiva en la ciudad de Neiva.

La Entidad genera una ambigüedad técnica que derivará en el rechazo de las ofertas durante la etapa de evaluación. En el mercado automotor especializado de la ingeniería pesada, existe una división estructural:

- Los talleres autorizados de la marca del chasis atienden exclusivamente el motor, transmisión, sistema de frenos y tren motriz del camión. Ningún concesionario oficial de chasis automotores interviene, repara o certifica sistemas hidráulicos de elevación aérea, ni mucho menos realiza pruebas dieléctricas de aislamiento de 46 kV o mantenimiento de liners dieléctricos de la canasta.

- Inversamente, las plantas de los carroceros y fabricantes del brazo hidráulico y grúa cesta se encuentran centralizadas principalmente en las ciudades de Bogotá, Cundinamarca y Antioquia (regiones que concentran el 70.11% del origen de los proveedores según el propio estudio de la demanda de la Entidad), y no cuentan con infraestructura física propia permanente en la ciudad de Neiva.

Exigir que un único proponente ostente un taller de infraestructura propia en Neiva que cubra simultáneamente la garantía de marca del Chasis y la del Carrocero de la grúa, restringe el proceso.

Solicitamos flexibilizar el requisito de soporte posventa en el sentido de permitir explícitamente que el proponente cumpla con la disponibilidad del taller especializado de la marca en Neiva para la garantía del chasis, y la del sistema de elevación/carrocería sea atendida mediante una Unidad Móvil de Asistencia Técnica, con un tiempo de respuesta de máximo 48 horas post-requerimiento.

**RESPUESTA No. 2**

Una vez analizada la observación, la Entidad considera procedente precisar las condiciones de disponibilidad del servicio técnico especializado y soporte posventa, atendiendo a las características particulares del vehículo objeto del presente proceso.

En primer lugar, es necesario aclarar que el bien requerido corresponde a un vehículo camión grúa tipo plataforma deslizante o planchón, cuya configuración técnica comprende un chasis automotor y una estructura de plataforma hidráulica destinada al cargue, arrastre y transporte de vehículos. En consecuencia, no corresponde a un vehículo equipado con brazo hidráulico para elevación de personas, cesta de trabajo en alturas o sistemas de aislamiento dieléctrico, características que no hacen parte del objeto ni de las especificaciones técnicas del presente proceso.

La ficha técnica contempla componentes propios del sistema de plataforma, tales como bomba hidráulica, tanque, mangueras, cilindros hidráulicos, winche, rampas de acceso, estructura de plataforma y mecanismos de sujeción de la carga. Así mismo, establece que el sistema hidráulico se acciona mediante una toma de fuerza acoplada a la caja del vehículo, por lo cual su funcionamiento debe ser compatible con el conjunto automotor.

En ese sentido, si bien el chasis y los componentes de la plataforma pueden requerir personal con conocimientos y competencias técnicas diferenciadas para la prestación de los servicios de mantenimiento y posventa, ello no significa que se trate de sistemas completamente independientes, pues su integración debe garantizar el funcionamiento adecuado y seguro del vehículo en su conjunto.

Por lo anterior, la Entidad considera procedente aceptar parcialmente la observación, en cuanto a permitir que la disponibilidad del soporte técnico especializado se acredite mediante uno o varios establecimientos, talleres autorizados o unidades móviles de asistencia técnica, propios o de terceros, de acuerdo con la naturaleza de los componentes que requieran atención, sin exigir que un único establecimiento cuente necesariamente con la infraestructura y especialidad para atender la totalidad del vehículo.

En consecuencia, para el chasis se deberá garantizar la disponibilidad de un taller autorizado por el fabricante, ensamblador, importador o representante de la marca, ubicado en Neiva, que cuente con capacidad para atender los servicios de mantenimiento, diagnóstico, reparación y garantía correspondientes a dicho componente.

Por su parte, para la plataforma deslizante, su estructura, sistema de accionamiento hidráulico, winche, cilindros, mangueras, conexiones, rampas y demás componentes asociados, se permitirá acreditar la disponibilidad de un taller especializado autorizado o de una unidad móvil de asistencia técnica, con personal calificado y los equipos necesarios para efectuar las actividades de diagnóstico, mantenimiento y atención de fallas. En este último caso, deberá garantizarse la atención técnica presencial en el municipio de Neiva dentro de un término máximo de cuarenta y ocho (48) horas calendario, contadas a partir del reporte formal del requerimiento.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

Se precisa que la disponibilidad de estos mecanismos de soporte podrá acreditarse mediante establecimientos o prestadores de servicios propios o de terceros, siempre que se demuestre la autorización, relación o vínculo correspondiente con el fabricante, ensamblador, importador o representante de la marca, según aplique, y su capacidad efectiva para atender los componentes respectivos. En todo caso, la responsabilidad integral por la prestación del servicio, la garantía y el cumplimiento de las obligaciones contractuales permanecerá exclusivamente en cabeza del contratista.

La anterior precisión no implica eliminar la exigencia de soporte posventa ni limitarla a la disponibilidad de una unidad móvil; por el contrario, busca establecer mecanismos de atención acordes con la naturaleza de cada componente, garantizando la oportunidad del servicio, la disponibilidad de repuestos y la continuidad operativa del vehículo durante el período de garantía y las obligaciones de mantenimiento previstas contractualmente.

Finalmente, la Entidad aclara que las referencias a sistema de elevación, cesta y elementos propios de grúas destinadas a trabajos en altura no corresponden a las características técnicas del vehículo objeto de este proceso.

En consecuencia, se modificará el requisito correspondiente en los documentos del proceso en los términos aquí expuestos.

**OBSERVACION No. 3**

Respetada Entidad, el pliego de condiciones define un plazo de ejecución perentorio de dos (2) meses (60 días calendario) contados a partir de la suscripción del acta de inicio, fijando como límite el 31 de diciembre de 2026.

Fijar un plazo de solo 60 días para un vehículo tipo camión grúa tipo cesta aislada es técnicamente inviable y contradice los postulados de planeación consignados por la propia entidad en sus estudios previos.

En la página 19, numeral F.6 de su propio Estudio del Sector, la Secretaría de Movilidad reconoció textualmente: "La determinación de un plazo uniforme excesivamente reducido podría limitar la participación de potenciales oferentes, particularmente en aquellos que requieren procesos de fabricación o integración especializada".

A pesar de este diagnóstico, la entidad fijó un plazo uniforme reducido (60 días) que ignora los ciclos reales de la cadena de suministro y producción industrial en Colombia.

El proceso requiere entre 75 y 85 días reales. Mantener el plazo en 60 días someterá al contratista a un incumplimiento, activando el régimen de multas sucesivas del 1% diario establecido en el numeral 29, lo cual destruye el principio de economía del contrato.

Solicitamos amablemente a la Entidad modificar la condición del plazo de ejecución en el Pliego Definitivo de Condiciones, estableciendo un término técnicamente viable y proporcional de tres (3) meses (90 días calendario) contados a partir de la firma del acta de inicio, salvaguardando la calidad del ensamble y la seguridad del personal que operará el equipo.

**RESPUESTA No. 3**

Una vez revisadas las observaciones presentadas por los interesados, la Entidad considera procedente ampliar el plazo de ejecución contractual, teniendo en cuenta las particularidades técnicas del bien objeto del proceso, que corresponde a un vehículo especializado tipo camión grúa con plataforma deslizante, cuya configuración requiere actividades de fabricación, adecuación, integración, suministro y, según corresponda, importación, transporte, ensamble e instalación.

Por lo anterior, y con el propósito de establecer un plazo razonable que permita la debida ejecución del contrato, sin desconocer las condiciones identificadas en el estudio de mercado y procurando la pluralidad de oferentes, **la Entidad acepta ampliar el plazo de ejecución a ciento veinte (120) días calendario**, contados a partir de la suscripción del acta de inicio, previo cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y ejecución correspondientes.

En consecuencia, se acoge la solicitud en cuanto a la necesidad de ampliar el plazo

Finalmente, se aclara que la ampliación del plazo no modifica las condiciones económicas del proceso ni implica reconocimiento de valores adicionales a los ofrecidos por el contratista, conforme a la precisión que se incorpora en los documentos del proceso respecto del carácter integral del precio ofertado y de los costos asociados al suministro del vehículo.

La ampliación del plazo de ejecución contractual no dará lugar, por sí misma, a la modificación, actualización o incremento del valor de la oferta económica presentada y aceptada por la Entidad, ni al reconocimiento de valores adicionales por el hecho de que la fabricación, adquisición, importación, transporte, nacionalización, ensamble, instalación o entrega del vehículo se extienda a una vigencia fiscal posterior.

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

En consecuencia, el valor ofertado deberá contemplar la totalidad de los costos directos e indirectos requeridos para el suministro y entrega del vehículo en las condiciones técnicas y de calidad exigidas en los documentos del proceso. El contratista deberá adoptar oportunamente las medidas y gestiones necesarias para garantizar el cumplimiento del plazo contractual, sin que las demoras atribuibles a su propia gestión, la iniciación tardía de los trámites de adquisición o importación, o las variaciones ordinarias y previsibles de los costos asociados al suministro constituyan, por sí solas, fundamento para solicitar incrementos del valor contractual.

Lo anterior se entiende sin perjuicio de los eventos excepcionales que, de conformidad con el ordenamiento jurídico y el contrato, puedan dar lugar a un reconocimiento económico, siempre que se encuentren debidamente acreditados y resulten jurídicamente procedentes.

| DE: | EPIA S.A.S |
|---|---|

**OBSERVACION No. 1**

El pliego define el código UNSPSC 251019 como referencia del objeto a contratar. La experiencia se verifica mediante la clasificación UNSPSC (Decreto 1082 de 2015, art. 2.2.1.1.1.5.3), por lo que quien haya contratado bajo ese código acredita experiencia en el objeto del proceso.

Según la ficha técnica, el bien requerido es un vehículo tipo camión 4x2, motor diésel, PBV de 7.800 kg y capacidad de carga de 5.115 kg, sobre chasis de camión con bastidor de canal escalonado, con carrocería o sistema especial para transporte y traslado de vehículos o maquinaria. Por ello, la experiencia no debería limitarse a contratos denominados "venta de vehículo camión grúa tipo plataforma o planchón deslizante". Lo relevante es que el contrato aportado demuestre que el proponente ya suministró vehículos tipo camión con configuración especial y capacidad para transportar, cargar o movilizar vehículos, maquinaria o carga.

Un proponente puede tener experiencia técnicamente relacionada y suficiente, y quedar excluido solo porque su certificación nombra el vehículo con otra denominación comercial. Así se evaluaría la experiencia por el nombre del vehículo y no por sus características, capacidad y funcionalidad. Solicitamos que se acepten contratos cuyo objeto comprenda el suministro, venta o adquisición de vehículos de carga y de características especiales, con configuración y capacidad para transportar, cargar o movilizar vehículos, maquinaria o carga, y vehículos técnicamente equivalentes

El artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 establece que los requisitos habilitantes de experiencia deben ser adecuados y proporcionales a la naturaleza del contrato y a su valor, en armonía con los principios de selección objetiva y pluralidad de oferentes. Las modificaciones solicitadas amplían la concurrencia sin disminuir las condiciones necesarias para la correcta ejecución del contrato, y la Entidad conserva la facultad de verificar la equivalencia mediante certificaciones, facturas o fichas técnicas

Además, el expediente no muestra cómo verificó la Entidad que el mercado puede cumplir el requisito habilitante de experiencia en los términos en que fue redactado. El análisis del sector exigido por el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 debe soportar los requisitos habilitantes con información del mercado. Sin embargo, los estudios y documentos previos no identifican cuántos proveedores registran contratos cuyo objeto sea exactamente la "venta de vehículo camión grúa tipo plataforma o planchón deslizante". Tampoco indican qué fuentes se consultaron ni explican cómo esa denominación garantiza la pluralidad de oferentes. Sin ese soporte, el requisito no encuentra justificación en el expediente y puede reducir la competencia a un número muy limitado de interesados.

Tampoco se explica por qué no se acepta la experiencia en el suministro de camiones tipo grúa con adecuaciones para la defensa o para entidades públicas. Esos vehículos comparten con el bien requerido el chasis de camión, la configuración especial y la función de cargar, transportar o trasladar vehículos o maquinaria. Además, su suministro a entidades estatales exige cumplir especificaciones técnicas y condiciones de entrega iguales o más exigentes que las del presente proceso.

En consecuencia, solicitamos a la Entidad que publique el análisis de mercado que sustenta la denominación exigida. Si dicho soporte no existe, solicitamos que ajuste el requisito para aceptar la experiencia en vehículos técnicamente equivalentes, incluidos los camiones tipo grúa con adecuaciones para la defensa o para entidades públicas o en su defecto solicitamos que se acepten como válidos los contratos clasificados en el código UNSPSC 251019, sin exigir denominaciones u objetos literales

**RESPUESTA No. 1**

Una vez analizada la observación, la Entidad considera procedente precisar y ampliar el alcance de la experiencia específica exigida, con el propósito de permitir la acreditación de contratos cuyo objeto o denominación comercial no coincida literalmente con la expresión «venta de vehículo camión grúa tipo plataforma o planchón deslizante», siempre que su objeto, alcance, actividades y características del bien efectivamente suministrado permitan verificar una relación funcional con el vehículo requerido en el presente proceso.

En primer lugar, respecto de la clasificación UNSPSC 251019, se aclara que esta corresponde a la clase de vehículos especializados o de recreo y constituye una referencia para la identificación y clasificación de los bienes y contratos de experiencia en el RUP. Sin embargo, dicha clasificación, considerada de manera aislada, no permite establecer que un contrato haya comprendido necesariamente el suministro de un vehículo con las características funcionales y técnicas requeridas por la Entidad.

En efecto, el código UNSPSC permite identificar y agrupar bienes dentro de una categoría determinada, pero no sustituye la verificación del objeto, alcance y actividades efectivamente ejecutadas en los contratos aportados. Por consiguiente, la acreditación de la experiencia no dependerá exclusivamente de la denominación asignada al contrato ni de la coincidencia formal de su objeto con el nombre del bien que se pretende adquirir, sino de la correspondencia material y funcional del vehículo suministrado con la necesidad de la Entidad.

Ahora bien, es necesario precisar que el objeto del presente proceso no corresponde a la adquisición de un camión de carga convencional ni de cualquier vehículo con capacidad para transportar mercancías, maquinaria o elementos de diversa naturaleza. Se requiere un vehículo automotor especializado, equipado con una plataforma hidráulica móvil y deslizante, que permita realizar el cargue, arrastre, aseguramiento y traslado de vehículos que no puedan movilizarse por sus propios medios.

Esta configuración comprende, entre otros elementos, un sistema hidráulico integrado, cilindros de desplazamiento y arrastre, winche hidráulico, rampas de acceso y mecanismos de sujeción de la carga, cuya operación conjunta permite cumplir la finalidad específica del bien requerido.

En consecuencia, la experiencia debe permitir verificar que el proponente ha participado en el suministro de vehículos especializados para asistencia, recuperación, cargue, arrastre y traslado de automotores, mediante contratos que comprendan la entrega de un vehículo completo equipado con plataforma hidráulica móvil o deslizante, o con otro sistema técnicamente equivalente que permita desarrollar dichas operaciones y garantice el aseguramiento y transporte del vehículo, en suma, la documentación aportada permitir verificar que el bien suministrado corresponde a una solución vehicular completa y que incorpora los sistemas de cargue, arrastre y transporte relacionados con el objeto contractual.

Respecto de los camiones tipo grúa con adecuaciones destinadas a entidades de defensa o a otras entidades públicas, se precisa que su procedencia como experiencia válida no dependerá de la naturaleza pública o privada del contratante ni de la denominación del vehículo. Estos contratos podrán ser considerados siempre que su objeto, alcance y soportes técnicos demuestren que el vehículo suministrado cuenta con una configuración funcionalmente relacionada con la requerida en este proceso. Por el contrario, el solo hecho de tratarse de un vehículo especial, militar, institucional o equipado con una grúa no será suficiente para acreditar la experiencia específica.

Por lo anterior, no se considera procedente extender el requisito, de manera general e indiscriminada, a contratos de suministro de camiones de carga convencionales, vehículos para transporte de maquinaria o mercancías, vehículos con carrocerías especiales, grúas de izaje o equipos de elevación que no incorporen sistemas funcionalmente relacionados con el cargue, arrastre y traslado de automotores. Lo anterior, teniendo en cuenta que tales bienes pueden responder a finalidades y configuraciones técnicas distintas de las exigidas en el presente proceso.

En cuanto a la afirmación relacionada con la falta de justificación del requisito en el análisis del sector, la Entidad precisa que la determinación de la experiencia específica atiende a la naturaleza y finalidad del bien requerido, así como a la necesidad de verificar antecedentes en el suministro de soluciones vehiculares especializadas que integren el chasis con una plataforma o sistema de cargue y arrastre. En todo caso, la Entidad no pretende limitar la acreditación de experiencia a contratos que reproduzcan una denominación literal, ni establecer como condición que el proponente haya suministrado exactamente la misma referencia comercial o configuración del vehículo objeto de adquisición.

En consecuencia, la Entidad ajustará el requisito de experiencia para admitir contratos cuyo objeto, alcance o actividades comprendan el suministro de vehículos especializados para asistencia, recuperación, cargue, arrastre y traslado de automotores, aun cuando su denominación comercial sea diferente, siempre que se acredite su relación funcional con el vehículo tipo plataforma deslizante requerido.

La clasificación UNSPSC 251019 se conservará como referencia de la experiencia específica, sin que su sola inclusión en el RUP sea suficiente para acreditar el cumplimiento del requisito ni se exija una coincidencia literal entre la denominación del contrato y la del vehículo objeto de adquisición. La verificación se efectuará integralmente a partir de las certificaciones, actas, contratos, facturas, fichas técnicas y demás documentos admisibles conforme a las reglas del proceso, que permitan identificar el vehículo efectivamente suministrado y sus características funcionales.

Por lo expuesto, **se acepta parcialmente la observación**, en cuanto a la necesidad de ampliar las denominaciones contractuales admisibles y reconocer vehículos técnicamente equivalentes que demuestren experiencia en el suministro de soluciones vehiculares para el cargue, arrastre y traslado de automotores. No se acepta la inclusión general de cualquier vehículo de carga, transporte de maquinaria o grúa, por cuanto ello excedería la relación funcional que debe guardar la experiencia con el objeto del presente proceso.

**OBSERVACION No. 2**

Solicitamos a la entidad revisar la forma de acreditación del requisito contenido en el numeral 13.2.4, según el cual el proponente debe acreditar la disponibilidad de, como mínimo, un establecimiento autorizado por el fabricante, ensamblador, importador o representante de la marca, ubicado en Neiva o en un área geográfica razonablemente accesible dentro de la jurisdicción de la Secretaría de Movilidad.

Entendemos que la finalidad del requisito es asegurar a la entidad la prestación de los servicios de mantenimiento y posventa durante la garantía y la ejecución del contrato. Sin embargo, exigir que el establecimiento exista y esté autorizado desde la presentación de la oferta impone a los oferentes una carga previa a la adjudicación que no es indispensable para proteger ese fin y que puede restringir la pluralidad de oferentes.

Por ello, solicitamos que el requisito pueda acreditarse, a elección del proponente, mediante cualquiera de las siguientes alternativas: certificación de compromiso suscrita por el representante legal, en la que garantice la prestación de los servicios de mantenimiento preventivo, correctivo y posventa durante el término de la garantía ofrecida y la ejecución del contrato, y/o convenio o carta de compromiso con un establecimiento autorizado, que se obligue a prestar dichos servicios si el proponente resulta adjudicatario.

Estas alternativas protegen el interés de la entidad, pues el compromiso es exigible y verificable antes y durante la ejecución del contrato, y permiten la participación de un mayor número de oferentes, en consonancia con los principios de selección objetiva, pluralidad de oferentes y libre concurrencia.

En consecuencia, solicitamos modificar el numeral 13.2.4 en el pliego de condiciones definitivo en el sentido indicado.

Además, el requisito del numeral 13.2.4 es una obligación propia de la ejecución del contrato y no una condición para participar. Los requisitos habilitantes miden la aptitud del proponente para presentar oferta: su capacidad jurídica, financiera y organizacional y su experiencia (artículo 5 de la Ley 1150 de 2007). La prestación de los servicios de mantenimiento y posventa solo será exigible cuando se entregue el bien y empiece a correr la garantía. Por esa razón, corresponde al contratista y no al oferente, y debe verificarse durante la ejecución y no en la etapa de selección.

La Entidad tampoco queda desprotegida con nuestro ofrecimiento. El compromiso de prestar estos servicios hará parte de la oferta y del contrato, será exigible al adjudicatario y estará respaldado por la garantía de cumplimiento, incluido el amparo de calidad y correcto funcionamiento de los bienes. Si el contratista incumple, la Entidad podrá imponer multas, hacer efectiva la cláusula penal y reclamar ante la aseguradora. Así queda asegurado lo que la Entidad busca: la atención oportuna de los vehículos durante la garantía y la ejecución.

Exigir desde la oferta un establecimiento autorizado en una ubicación determinada no añade protección a la Entidad. En cambio, deja por fuera a oferentes capaces de cumplir, por no contar con esa infraestructura antes de saber si serán adjudicatarios. Una restricción así no guarda proporción con la finalidad del requisito y limita sin justificación la pluralidad de oferentes.

**RESPUESTA No. 2**

Una vez revisada la observación, la Entidad considera procedente ajustar la forma de acreditación de la disponibilidad del servicio técnico especializado y de los talleres o prestadores de asistencia posventa, con el propósito de evitar que los proponentes deban acreditar, desde la presentación de sus ofertas, la existencia de convenios, contratos o vínculos comerciales previamente formalizados con los establecimientos autorizados que atenderán el vehículo durante la ejecución contractual y el período de garantía.

Al respecto, se precisa que la finalidad del numeral 13.2.4 no consiste en exigir que el proponente cuente con infraestructura propia ni que haya celebrado anticipadamente acuerdos comerciales con talleres o prestadores de servicios, sino en garantizar que, una vez adjudicado el contrato, el Municipio de Neiva disponga efectivamente del soporte técnico especializado requerido para atender el chasis automotor y la plataforma hidráulica deslizante, así como sus respectivos componentes.

En ese sentido, la Entidad reconoce que exigir la acreditación de contratos o vínculos comerciales previamente formalizados desde la presentación de la oferta podría imponer una carga anticipada a los interesados, sin que resulte indispensable para garantizar la prestación efectiva del servicio, siempre que el proponente asuma desde su oferta un compromiso claro, expreso y vinculante de asegurar dicha disponibilidad en caso de resultar adjudicatario.

Por lo anterior, se acepta que, al momento de presentar la oferta, sea suficiente aportar una certificación suscrita por el representante legal del proponente, mediante la cual se comprometa expresamente a garantizar la disponibilidad del servicio técnico especializado, mantenimiento, atención de garantía y soporte posventa durante los términos establecidos en los documentos del proceso, conforme a las condiciones particulares de los componentes del vehículo.

No obstante, se precisa que dicho compromiso deberá comprender de manera expresa las condiciones diferenciadas de atención previstas para el vehículo, así:
a) **Chasis automotor:** garantizar la disponibilidad de un taller autorizado por el fabricante, ensamblador, importador o representante de la marca, ubicado en Neiva, con capacidad para atender los servicios de diagnóstico, mantenimiento, reparación y garantía correspondientes al chasis y sus componentes.

b) **Plataforma hidráulica deslizante y componentes asociados:** garantizar la disponibilidad de un taller especializado autorizado o de una unidad móvil de asistencia técnica, con personal calificado y equipos suficientes para atender la plataforma, su estructura, sistema hidráulico, bomba, winche, cilindros, mangueras, conexiones, rampas y demás componentes asociados. Cuando el soporte se preste mediante unidad móvil, deberá garantizarse la atención técnica presencial en el municipio de Neiva dentro del término máximo de cuarenta y ocho (48) horas calendario, contadas a partir del reporte formal del requerimiento.

Ahora bien, con el propósito de garantizar que el compromiso asumido en la oferta se materialice y que el servicio esté efectivamente disponible desde el momento en que se entregue el vehículo y comience a operar la garantía, el proponente que resulte adjudicatario deberá acreditar, antes de la entrega material del vehículo y como requisito previo a su recibo a satisfacción, la disponibilidad efectiva de los establecimientos, talleres o unidades móviles comprometidos.

Para tal efecto, deberá aportar los documentos que acrediten la autorización, vinculación o disponibilidad de los prestadores de servicios ofrecidos, según corresponda, tales como certificaciones del fabricante, ensamblador, importador o representante de la marca, convenios, contratos, cartas de compromiso de los establecimientos o prestadores de servicios, y demás documentos idóneos que permitan verificar su capacidad técnica y disponibilidad para atender los componentes respectivos durante el término exigido.

Se aclara que la disponibilidad del soporte técnico podrá garantizarse mediante establecimientos propios o de terceros, y no se exigirá que un único taller atienda la totalidad de los componentes del vehículo, siempre que se garantice la cobertura integral de los servicios requeridos y el cumplimiento de los tiempos y condiciones establecidos por la Entidad.

En cuanto al argumento relacionado con el carácter de obligación propia de la ejecución contractual, la Entidad precisa que, en efecto, la prestación efectiva de los servicios de mantenimiento y soporte posventa se desarrollará durante la ejecución del contrato y el período de garantía. Sin embargo, ello no impide que desde la presentación de la oferta el proponente asuma un compromiso vinculante respecto de su cumplimiento, como parte de las condiciones técnicas y contractuales que acepta al participar en el proceso.

Así mismo, se aclara que las garantías contractuales y los amparos de calidad y correcto funcionamiento de los bienes constituyen mecanismos de protección para la Entidad, pero no sustituyen la obligación del contratista de asegurar los medios técnicos y operativos necesarios para atender oportunamente las solicitudes de mantenimiento, reparación y garantía. Por ello, resulta necesario verificar que, antes de recibir el vehículo, el contratista haya dispuesto efectivamente los mecanismos de soporte comprometidos.

En consecuencia, se acepta parcialmente la observación, en cuanto a que no se exigirá acreditar, desde la presentación de la oferta, la existencia de contratos, convenios o vínculos comerciales previamente formalizados con los talleres o prestadores de servicios. En su lugar, se exigirá una certificación de compromiso suscrita por el representante legal del proponente, mientras que la acreditación documental de la disponibilidad efectiva del soporte técnico se exigirá al adjudicatario antes de la entrega y recibo a satisfacción del vehículo.

Por lo anterior, se modificará el numeral 13.2.4 de los documentos del proceso en los términos aquí expuestos.

**OBSERVACION No. 3**

Una vez revisado el análisis del sector y los requisitos habilitantes, nos permitimos observar que el indicador de endeudamiento está propuesto en ≤ 50 %. Solicitamos respetuosamente a la Entidad que modifique el requisito y lo establezca en ≤ 70 %, por las razones técnicas y jurídicas que se exponen a continuación.

El indicador mide la proporción de los activos financiada mediante obligaciones con terceros. Un resultado menor refleja una mayor participación relativa de recursos propios en la estructura de financiación.

| P25 | MEDIAN A (P50) | P75 | REQUISITO PROPUESTO POR LA ENTIDAD | REQUISITO SOLICITADO |
|---|---|---|---|---|
| 39,31 % | 57,45 % | 73,59 % | ≤ 50 % | ≤ 70 % |

Desde el punto de vista técnico, el propio análisis del sector muestra que el 25 % de las manifestaciones en calidad de cotización, presenta un endeudamiento igual o inferior a 39,31% (P25), la mitad presenta uno igual o inferior a 57,45 % (mediana) y el 75 % presenta uno igual o inferior a 73,59 % (P75). Un límite del 70 % se ubica por encima de la mediana y por debajo del P75, es decir, dentro del rango efectivamente observado en el mercado. Con ese umbral, la mayoría de los oferentes potenciales del sector puede acreditar el requisito y se exceptúan los niveles de endeudamiento más altos, lo que mantiene la prudencia financiera. En contraste, un límite del 50 % solo habilitaría a quienes se encuentran por debajo de la mediana, es decir, a menos de la mitad de los potenciales proponentes, lo que reduce la pluralidad de oferentes sin que la estructura de pagos del contrato lo exija.

Esta situación se confirma al revisar el expediente del proceso. Allí figuran cuatro empresas que cotizaron: INVERSIONES JORTER S.A.S. (NIT 901824060-7), AUTOPARTES Y CARROCERIAS SUPER S.A.S (NIT 900275380-9), ORTEGON AUTOMOTORES S.A.S (NIT 900880235-3) y PARAGON ENGINEERING S.A.S. (NIT 902004155-3). Solo de las dos primeras permiten conocer su endeudamiento.

Respecto de ORTEGON AUTOMOTORES S.A.S y PARAGON ENGINEERING S.A.S., al consultar el SECOP, el RUES y otras plataformas no se evidencia información que permita verificar su endeudamiento, y los documentos del proceso tampoco muestran que cumplan los requisitos fijados. En consecuencia, de las cuatro empresas que sustentan las cotizaciones y, con ellas, la estimación del presupuesto existe la evidencia que dentro del análisis del sector se evidenciara que el comportamiento del mercado sustente la estimación de los requisitos habilitantes de capacidad financiera para el particular este indicador. Esto constituye un indicio de que los indicadores no obedecen a un criterio que refleje la capacidad real del mercado. Al no existir un criterio que vincule los indicadores con la estimación del presupuesto, la Entidad debe garantizar que quienes participen cuenten con la capacidad para hacerlo, y que dicha capacidad pueda ser verificada a partir de los oferentes que efectivamente sustentan el mercado.

Por otra parte, la estructura de pagos del contrato reduce de manera sustancial la dependencia del contratista frente a la financiación externa. El contrato prevé un anticipo del 50 % del valor total, que se desembolsa previa suscripción del acta de inicio, aprobación de las garantías contractuales, y presentación y aprobación por parte del supervisor del plan de inversión y manejo del anticipo. Estos recursos se destinan exclusivamente a los costos directamente relacionados con la adquisición, fabricación, adecuación, integración y puesta a disposición del vehículo, de modo que la mitad del valor del contrato se financia con recursos de la Entidad y no con deuda del contratista. El 50 % restante se paga contra la entrega del vehículo completamente terminado y recibido a satisfacción, lo que limita el período en que el contratista debe soportar costos con recursos propios o de terceros.

A lo anterior se suma que los riesgos de la Entidad ya están cubiertos por mecanismos contractuales y no dependen de un indicador más estricto. La aprobación de las garantías es condición para el desembolso del anticipo; el plan de inversión y manejo del anticipo es aprobado y vigilado por el supervisor; el anticipo tiene destinación exclusiva al objeto contratado y se amortiza totalmente en el pago final; y se establece taxativamente que su desembolso no equivale a recibo a satisfacción ni a reconocimiento del cumplimiento de las obligaciones del contratista. Además, el saldo solo se paga previa verificación integral de las especificaciones técnicas y obligaciones contractuales, con informe del supervisor, comprobante de ingreso al Almacén Municipal, factura con soportes e informe del contratista.

Desde el punto de vista jurídico, la Entidad ostenta la facultad de definir los requisitos habilitantes, pero el artículo 2.2.1.1.1.6.1 del Decreto 1082 de 2015 le exige hacerlo de forma adecuada y proporcional a la naturaleza del contrato y a su valor. Un indicador del 70 %, derivado del comportamiento del sector y coherente con una forma de pago con anticipo del 50 %, cumple este criterio, mientras que uno del 50 % impone una carga superior a la que el riesgo del contrato justifica. Asimismo, los principios de transparencia, selección objetiva y libre concurrencia (Ley 80 de 1993, arts. 24 y 29; Ley 1150 de 2007, art. 5) exigen que las condiciones de participación no limiten injustificadamente la competencia. Un requisito que solo pueden acreditar dos de las cuatro empresas que cotizaron restringe la concurrencia, mientras que fijar el indicador con base en los datos del mercado y en la estructura de riesgo del contrato garantiza un requisito objetivo, verificable y no direccionado.

En el mismo sentido, el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación, de Colombia Compra Eficiente, indica que los indicadores deben fundarse en el análisis del sector y reflejar la capacidad real de los proponentes del mercado, y los percentiles de la propia muestra del análisis del sector respaldan el umbral del 70 %. Finalmente, el anticipo está sujeto a control mediante garantía de buen manejo y correcta inversión, plan de inversión aprobado, supervisión y amortización total en el pago final; y si por modalidad y cuantía aplica el artículo 91 de la Ley 1474 de 2011, el manejo del anticipo mediante fiducia o patrimonio autónomo refuerza aún más la mitigación del riesgo

**RESPUESTA No. 3**

La Entidad agradece a EPIA S.A.S. la observación presentada respecto del indicador de endeudamiento y las consideraciones expuestas frente a su comportamiento estadístico en el sector.

Una vez revisados los argumentos planteados por el observante, la Entidad considera pertinente realizar una recalibración parcial del requisito, teniendo en cuenta la distribución estadística obtenida en el análisis del sector. En la muestra analizada, el indicador presenta un P25 de 39,31 %, una mediana de 57,45 % y un P75 de 73,59 %.

En este sentido, la Entidad reconoce que el límite inicialmente establecido de **≤50 %** se encontraba por debajo de la mediana de la muestra, razón por la cual, luego de revisar integralmente las observaciones recibidas y las condiciones del mercado analizado, considera técnicamente procedente ampliar el umbral de endeudamiento a **≤60 %**.

No obstante, no se acoge la solicitud de establecer el indicador en **≤70 %**. Si bien dicho valor se encuentra por debajo del P75 de la muestra, la definición de un requisito habilitante no obedece exclusivamente a la selección de un percentil determinado, sino a una valoración integral de la capacidad financiera requerida, el nivel de riesgo que debe administrar la Entidad, la naturaleza y cuantía del contrato y la necesidad de preservar condiciones prudenciales de solvencia para su adecuada ejecución.

En consecuencia, la Entidad considera que un límite de **≤60 %** constituye una recalibración razonable y equilibrada del requisito, toda vez que se encuentra por encima de la mediana **(57,45 %)**, permitiendo ampliar el espectro de potenciales oferentes, pero manteniéndose por debajo del P75 (73,59 %), conservando así un margen de prudencia financiera frente a niveles superiores de endeudamiento.

Respecto de los argumentos relacionados con la estructura de pagos del contrato y el anticipo del 50 %, la Entidad reconoce que estos elementos constituyen factores relevantes para la valoración del riesgo financiero; sin embargo, no determinan por sí solos el nivel del indicador habilitante, dado que este debe analizarse conjuntamente con las demás condiciones financieras y organizacionales exigidas y con la capacidad general que debe acreditar el eventual contratista. La observación señala precisamente que el anticipo corresponde al 50 % del valor contractual y que existen mecanismos de control asociados a su manejo.

Por lo anterior, se acoge parcialmente la observación, únicamente en cuanto a la necesidad de flexibilizar el límite inicialmente establecido. En consecuencia, el **Índice de Endeudamiento se modifica de ≤50 % a ≤60 %**, y **no se acoge la solicitud de establecerlo en ≤70 %**.

| DE: | JESUS ARCADIO MOLINA JIMENEZ |
|---|---|

**OBSERVACION No. 1**

**Planteamiento de la condición actual**
En el **numeral 14 del Pliego de Condiciones Generales** y en el **Estudio Previo 2233**, la Administración Municipal estableció los siguientes indicadores habilitantes de capacidad financiera y organizacional:

| Indicador | Exigencia actual |
|---|---|
| Índice de Endeudamiento – Pasivo Total / Activo Total | ≤ 0,50 (50%) |
| Rentabilidad del Patrimonio – ROE | ≥ 0,15 (15%) |
| Rentabilidad del Activo – ROA | ≥ 0,065 (6,5%) |

Frente a estos parámetros, consideramos pertinente solicitar una revisión integral de los umbrales establecidos, particularmente a la luz de la información financiera y sectorial incorporada por la propia Entidad en los documentos que soportan el proceso.

**1. El nivel de endeudamiento exigido debe guardar correspondencia con la realidad financiera del sector**
De acuerdo con el análisis sectorial incorporado por la Entidad, el mercado relacionado con las actividades **CIIU 2920, 2930 y 4511** comprende empresas dedicadas a la fabricación, integración, comercialización y distribución de vehículos, carrocerías y soluciones especializadas, cuya operación requiere niveles importantes de inventario, infraestructura, equipos, capital de trabajo y financiación comercial.

Resulta especialmente relevante que, según la información estadística utilizada por la propia Entidad, la **mediana del índice de endeudamiento se ubica alrededor del 57,45% y el percentil 75 en aproximadamente 73,59%**.

En ese contexto, establecer como requisito habilitante un endeudamiento máximo del **50%** implica ubicarse por debajo incluso de la mediana sectorial identificada en el estudio, situación que amerita ser revisada, pues podría excluir empresas que operan normalmente dentro del mercado y que cuentan con capacidad financiera, patrimonial, técnica y comercial para atender obligaciones contractuales.

El endeudamiento, por sí solo, tampoco determina la capacidad real de cumplimiento de un contrato. Debe analizarse conjuntamente con indicadores como liquidez, cobertura de intereses, patrimonio, activos, capital de trabajo y demás factores que permitan establecer la verdadera capacidad financiera del proponente.

**2. Los indicadores ROE y ROA deben analizarse de acuerdo con la estructura patrimonial y de activos del sector**
Las actividades objeto del proceso involucran empresas que pueden presentar una estructura patrimonial y de activos considerable, derivada de inventarios, instalaciones, maquinaria, equipos, vehículos, infraestructura de servicio, capital de trabajo y demás elementos necesarios para desarrollar su actividad económica.

En este tipo de organizaciones, la relación entre la utilidad operacional y el patrimonio o los activos puede arrojar porcentajes moderados aun cuando la empresa tenga capacidad suficiente para ejecutar contratos de suministro, integración y prestación de servicios.

Por ello, exigir simultáneamente un **ROE del 15% y un ROA del 6,5%** puede llevar a que empresas con capacidad económica y operativa comprobable resulten no habilitadas únicamente por presentar niveles de rentabilidad inferiores a los umbrales establecidos.

Lo anterior resulta especialmente relevante cuando los propios estudios del proceso incorporan información sectorial que evidencia niveles de endeudamiento superiores al límite actualmente fijado.

*La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada* a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

**3. Necesidad de garantizar proporcionalidad entre los indicadores y el objeto contractual**
Los requisitos habilitantes deben estar relacionados con las condiciones necesarias para determinar que el oferente cuenta con capacidad suficiente para ejecutar el contrato.

En este sentido, la exigencia de indicadores financieros no debería convertirse en un mecanismo para seleccionar exclusivamente empresas con determinados niveles de rentabilidad, cuando existen otros elementos financieros que permiten valorar de manera más integral la capacidad del proponente.

La finalidad debe ser identificar un nivel mínimo de capacidad financiera y organizacional razonablemente relacionado con los riesgos del contrato, preservando simultáneamente la participación de empresas que desarrollan efectivamente las actividades económicas relacionadas con el objeto contractual.

**4. Propuesta de recalibración de los indicadores**
Con fundamento en lo anterior, solicitamos revisar los umbrales establecidos y considerar los siguientes parámetros:

| Indicador | Exigencia actual | Modificación propuesta |
|---|---|---|
| Endeudamiento | ≤ 50% | **≤ 60%**, o subsidiariamente hasta **70%** |
| ROE | ≥ 15% | **≥ 2%** |
| ROA | ≥ 6,5% | **≥ 2%** |

La propuesta busca que los requisitos continúen funcionando como mecanismos de verificación de capacidad, pero sin apartarse significativamente de la estructura financiera observada en el mercado objeto del proceso.

**5. PETICIÓN FORMAL**
Solicitamos respetuosamente a la Entidad **recalibrar los indicadores financieros y organizacionales** en el Pliego de Condiciones Definitivo, adoptando como referencia los valores propuestos o, en su defecto, aquellos que la Administración determine con fundamento en un análisis sectorial actualizado y directamente relacionado con el objeto contractual.

**RESPUESTA No. 1**

La Entidad agradece la observación presentada respecto de los indicadores de capacidad financiera y organizacional establecidos para el presente proceso de contratación, toda vez que permite precisar los criterios técnicos, estadísticos y financieros empleados para la determinación de los requisitos habilitantes.

Una vez revisados los argumentos expuestos por el observante, así como la metodología, la información financiera utilizada y los parámetros estadísticos incorporados en el Análisis del Sector – Perspectiva Financiera y Organizacional, la Entidad considera procedente acoger parcialmente la observación, exclusivamente respecto del indicador de endeudamiento, atendiendo a su comportamiento estadístico y a la conveniencia de recalibrar dicho umbral. Los demás indicadores se mantienen.

**1. Sobre la metodología utilizada por la Entidad**
Para la determinación de los indicadores financieros y organizacionales, la Entidad realizó un análisis del comportamiento financiero del mercado relacionado con el objeto contractual, utilizando información financiera bajo NIIF, con corte al 31 de diciembre de 2024, reportada ante la Superintendencia de Sociedades.

En atención a la naturaleza del bien objeto del proceso —**vehículo camión grúa tipo plataforma deslizante**— se seleccionaron como actividades económicas de referencia los códigos CIIU C2920, C2930 y G4511, correspondientes a actividades relacionadas con la fabricación de carrocerías, fabricación de partes y accesorios para vehículos automotores y comercio de vehículos automotores nuevos, respectivamente.

La muestra obtenida estuvo conformada por **297 registros empresariales**, cuya información fue objeto de tratamiento estadístico mediante el cálculo de medidas de posición, entre ellas los percentiles 25, 50 y 75.

Debe precisarse que los percentiles constituyen **referentes estadísticos** para caracterizar la distribución de los indicadores en el mercado analizado, pero no determinan de manera automática el valor que debe adoptar cada requisito habilitante. La selección de los umbrales requiere una valoración conjunta de la naturaleza del objeto contractual, el valor del proceso, los riesgos asociados, la capacidad económica requerida y la necesidad de establecer condiciones razonables de participación.

En consecuencia, la Entidad no adoptó los indicadores mediante la aplicación mecánica de un único percentil, sino mediante una valoración integral de la información financiera y de las condiciones particulares del objeto contractual.

**2. Sobre el indicador de endeudamiento**
El observante señala que el índice de endeudamiento máximo establecido en 50 % se encuentra por debajo de la mediana de la muestra, correspondiente al 57,45 %, y del percentil 75, correspondiente al 73,59 %.

La Entidad confirma que dichos valores corresponden al comportamiento estadístico obtenido en la muestra analizada:

La versión vigente y controlada de este documento, solo podrá ser consultada a través del link SG www.alcaldianeiva.gov.co. La copia o impresión diferente a la publicada, será considerada como documento no controlado y su uso indebido no es responsabilidad de la Alcaldía de Neiva

| Indicador | P25 | Mediana (P50) | P75 | Requisito |
|---|---|---|---|---|
| Endeudamiento | 39,31% | 57,45% | 73,59% | ≤ 60 % |

La Entidad reconoce que, si bien un requisito inferior a la mediana no resulta por sí mismo desproporcionado o restrictivo, la revisión integral del comportamiento estadístico de la muestra permite considerar técnicamente viable una recalibración moderada del umbral inicialmente establecido.

El índice de endeudamiento permite establecer la proporción de los activos financiada mediante obligaciones con terceros y, en términos financieros, un menor nivel de endeudamiento representa una menor participación relativa de financiación externa dentro de la estructura de activos de la empresa.

En este sentido, la Entidad realizó una nueva valoración del indicador, teniendo en cuenta que la mediana de la muestra corresponde al 57,45 %. A partir de esta referencia y procurando mantener un parámetro de prudencia financiera, se considera técnicamente razonable ampliar moderadamente el nivel máximo de endeudamiento permitido, estableciéndolo en el 60 %.

El nuevo umbral de 60 % se ubica ligeramente por encima de la mediana de la distribución (57,45 %) y, simultáneamente, permanece por debajo del tercer cuartil (P75), correspondiente al 73,59 %. De esta manera, la recalibración permite una mayor correspondencia con el comportamiento financiero observado en la muestra, sin trasladar al proceso un nivel de endeudamiento equivalente al segmento superior de la distribución.

Adicionalmente, la capacidad financiera **no se determina a partir del endeudamiento de manera aislada**. Este indicador hace parte de un sistema integral de evaluación compuesto por liquidez, cobertura de intereses, capital de trabajo, patrimonio y los indicadores de capacidad organizacional, entre otros elementos analizados por la Entidad.

En consecuencia, luego de la revisión efectuada, la Entidad considera procedente modificar el límite inicialmente establecido de 50 % a 60 %, manteniendo los demás indicadores financieros y organizacionales en los términos definidos, por cuanto no se identifican elementos técnicos, estadísticos o financieros suficientes que justifiquen su modificación.

En consecuencia, se acoge parcialmente la observación en lo relacionado con el índice de endeudamiento y se establece como requisito un Índice de Endeudamiento menor o igual al 60 %.

**3. Sobre el indicador de Rentabilidad del Patrimonio – ROE**

Respecto del indicador de Rentabilidad del Patrimonio – ROE, el observante solicita disminuir el requisito de **15 % a 2 %**. La Entidad considera necesario precisar que el ROE fue analizado a partir de la relación entre la utilidad operacional y el patrimonio, como referencia del desempeño obtenido respecto de los recursos propios.

Para la muestra de 297 empresas, el comportamiento estadístico fue el siguiente:

| Indicador | P25 | Mediana (P50) | P75 | Requisito |
|---|---|---|---|---|
| ROE | -0,61% | 6,57% | 15,80% | ≥ 15,00 % |

Como puede observarse, el requisito establecido por la Entidad de **15 %** se encuentra próximo al tercer cuartil (P75) de la distribución, equivalente al **15,80 %**.

Esta circunstancia evidencia que el umbral definido no constituye un valor arbitrario ni desvinculado del comportamiento financiero observado en las empresas de referencia. Por el contrario, corresponde a un nivel positivo de desempeño situado en un segmento superior de la distribución estadística analizada. Ahora bien, la propuesta del observante de reducir el ROE hasta el **2 %** no se encuentra acompañada de un análisis estadístico o financiero que permita establecer que dicho valor constituye un nivel mínimo técnicamente adecuado para el objeto contractual.

En particular, la sola existencia de empresas con niveles de rentabilidad inferiores al 15 % no permite concluir que el 2 % constituya el umbral apropiado. La determinación de un requisito habilitante exige considerar, además del comportamiento estadístico, las condiciones particulares del mercado, la naturaleza especializada del bien y el nivel de desempeño económico que la Entidad considera razonablemente necesario para atender las obligaciones derivadas del contrato.

Por lo anterior, la Entidad considera que el requisito de **ROE ≥ 15 %** se encuentra suficientemente sustentado desde la perspectiva estadística y financiera.

**En consecuencia, no se acoge la solicitud de reducir el ROE al 2 % y se mantiene el requisito de Rentabilidad del Patrimonio ≥ 15 %.**

**4. Sobre el indicador de Rentabilidad del Activo – ROA**

En relación con el indicador de Rentabilidad del Activo – ROA, el observante solicita disminuir el requisito establecido de **6,5 % a 2 %**. El ROA permite aproximarse al desempeño obtenido en relación con los activos empleados por la empresa para generar resultados operacionales.

Para la muestra analizada, el comportamiento estadístico fue:

| Indicador | P25 | Mediana (P50) | P75 | Requisito |
|---|---|---|---|---|
| ROA | -0,46% | 2,48% | 6,59% | ≥ 6,50 % |

En este caso, el requisito de **6,50 %** se encuentra prácticamente coincidente con el P75 de la muestra, equivalente al **6,59 %**.
Este resultado constituye un elemento estadístico relevante para sustentar el umbral adoptado, toda vez que la Entidad estableció un nivel de desempeño positivo cercano al tercer cuartil de la distribución, sin superar significativamente el comportamiento observado en el segmento superior de las empresas analizadas.

Adicionalmente, debe señalarse que la Entidad realizó previamente una revisión del indicador, ajustando el requisito inicialmente considerado de **10 % a 6,50 %**, precisamente con el propósito de guardar una mayor correspondencia con el comportamiento estadístico identificado en la muestra.

Por consiguiente, el valor actualmente establecido de **6,50 %** corresponde a una calibración que considera tanto el comportamiento estadístico del mercado como las características particulares del objeto contractual.

Frente a la propuesta de reducir el indicador a **2 %**, la Entidad observa que dicho valor se encuentra próximo a la mediana de la muestra; sin embargo, el hecho de que corresponda a una medida de tendencia central no implica que constituya necesariamente el nivel mínimo de desempeño que deba exigirse para este proceso.

La Entidad, dentro de su análisis técnico, financiero y organizacional, determinó que resulta razonable establecer un nivel de rentabilidad superior al comportamiento central de la distribución, sin superar de manera significativa el comportamiento observado en el tercer cuartil.

**En consecuencia, no se acoge la solicitud de reducir el ROA al 2 % y se mantiene el requisito de Rentabilidad del Activo ≥ 6,50 %.**

**5. Sobre la alegada falta de proporcionalidad**
La Entidad comparte que los requisitos habilitantes deben guardar relación con las condiciones necesarias para establecer la capacidad del proponente para ejecutar adecuadamente el objeto contractual. Precisamente por ello, los indicadores no fueron definidos de manera independiente o arbitraria, sino a partir de una metodología que consideró:

- la naturaleza especializada del vehículo requerido;
- las actividades económicas relacionadas con el mercado proveedor;
- la información financiera disponible de las empresas de referencia;
- la distribución estadística de los indicadores;
- el valor estimado del proceso;
- los riesgos económicos asociados a la adquisición, integración, adecuación y entrega del vehículo; y
- la necesidad de establecer condiciones de capacidad financiera y organizacional acordes con las obligaciones que asumirá el contratista.

La perspectiva financiera y organizacional del Estudio del Sector señala expresamente que los percentiles P25, P50 y P75 se utilizan como referencias estadísticas, sin que la determinación de los requisitos corresponda automáticamente a un único estadístico, pues deben ponderarse proporcionalidad, pluralidad, riesgo y valor del proceso.

En ese sentido, la Entidad, luego de la revisión solicitada, recalibró el indicador de endeudamiento de 50 % a 60 %, al considerar que este último valor guarda una relación más cercana con la mediana de la distribución (57,45 %), manteniendo a su vez un margen de prudencia frente al P75 (73,59 %). Los demás indicadores se mantienen, al encontrarse debidamente sustentados en el análisis estadístico y financiero realizado.

Los indicadores establecidos constituyen requisitos mínimos de habilitación y no factores de evaluación destinados a seleccionar la oferta económicamente más conveniente por razón de su desempeño financiero. Su finalidad consiste en establecer condiciones objetivas que permitan verificar que el eventual contratista cuenta con un nivel de capacidad económica y organizacional compatible con las obligaciones que asumirá.

Analizados los argumentos presentados por el observante y revisada nuevamente la metodología estadística y financiera empleada por la Entidad, se concluye que existe mérito para acoger parcialmente la observación respecto del Índice de Endeudamiento, teniendo

en cuenta la posición de la mediana de la muestra y la conveniencia de realizar una recalibración moderada del umbral. No se identifican, en cambio, elementos técnicos, financieros o estadísticos suficientes para modificar los demás indicadores.

En consecuencia, la Entidad acoge parcialmente la Observación No. 1 en lo relacionado con el indicador de endeudamiento y modifica el requisito de ≤ 50 % a ≤ 60 %. Los demás requisitos financieros y de capacidad organizacional se mantienen en los términos establecidos en los documentos del proceso.

**OBSERVACION No. 2**

**Planteamiento del requisito actual**

En el **numeral 13.2.4 del Pliego de Condiciones** se exige acreditar la disponibilidad de, como mínimo, un establecimiento autorizado por el **fabricante, ensamblador, importador o representante de la marca**, ubicado en Neiva o en un área geográfica cercana, durante el plazo contractual y treinta y seis (36) meses adicionales.

Si bien se comprende la finalidad de garantizar la atención posventa y el mantenimiento de los vehículos objeto del contrato, consideramos que la forma específica de acreditación podría ampliarse para reconocer otras modalidades existentes en el mercado que ofrecen condiciones equivalentes de respaldo técnico.

**La red de posventa no se limita necesariamente a establecimientos directamente vinculados con la casa matriz**
En el sector automotor existen diferentes esquemas de comercialización y atención posventa mediante concesionarios, distribuidores autorizados, talleres vinculados comercialmente, redes nacionales de servicio y alianzas técnicas.

En consecuencia, la disponibilidad efectiva del servicio puede garantizarse mediante mecanismos diferentes a la existencia de un establecimiento cuya autorización haya sido otorgada directamente por el fabricante o ensamblador.
Lo relevante para la Administración debería ser que el contratista pueda garantizar:

- atención técnica oportuna;
- mantenimiento preventivo y correctivo;
- suministro de repuestos;
- atención de garantías;
- disponibilidad de personal técnico competente;
- cobertura durante todo el período exigido por el contrato; y
- ausencia de costos adicionales para la Entidad derivados de la prestación del servicio.

Por ello, la acreditación debería orientarse a demostrar la **capacidad efectiva de atención**, más que a imponer una única modalidad de vinculación comercial.

**Propuesta de flexibilización**
Solicitamos que la Entidad permita acreditar la disponibilidad del servicio mediante alguno de los siguientes mecanismos:

1. Taller autorizado directamente por el fabricante, ensamblador o importador.
2. Taller perteneciente a un distribuidor autorizado o concesionario.
3. Taller especializado vinculado mediante convenio o contrato de prestación de servicios.
4. Red nacional de servicio con cobertura en Neiva.
5. Esquema de atención mediante unidad móvil, carro-taller o servicio técnico en sitio, complementado con infraestructura para reparaciones que por su naturaleza deban efectuarse en taller.

Esta alternativa permitiría conservar la finalidad del requisito y, al mismo tiempo, ampliar la posibilidad de participación de empresas que cuentan con esquemas de posventa técnicamente adecuados.

**Petición concreta**

Solicitamos modificar el numeral 13.2.4 en términos similares a los siguientes:

**"TALLER O MECANISMO DE ATENCIÓN POSVENTA:** El proponente deberá acreditar la disponibilidad de, como mínimo, un establecimiento o taller de servicio técnico autorizado por el fabricante, ensamblador, importador, distribuidor autorizado o concesionario, ubicado en Neiva o área geográfica cercana; o, alternativamente, podrá acreditar un convenio, contrato, alianza o mecanismo de prestación de servicios con taller especializado que permita garantizar la atención preventiva, correctiva y de garantía durante el plazo contractual y el período adicional exigido por la Entidad.

También será admisible acreditar una red de servicio con cobertura nacional o un esquema de asistencia técnica en sitio, siempre que el proponente garantice la atención de los vehículos en Neiva y que la prestación del servicio no genere costos adicionales de transporte, traslado o movilización a cargo del Municipio.

**RESPUESTA No. 2**

Una vez analizada la observación, la Entidad considera procedente ampliar las modalidades mediante las cuales el contratista puede garantizar la disponibilidad del servicio técnico especializado y soporte posventa, teniendo en cuenta las particularidades del vehículo objeto del proceso y los diferentes esquemas de atención que existen en el mercado automotor y de vehículos especializados.

Al respecto, se aclara que la finalidad del requisito previsto en el numeral 13.2.4 no consiste en exigir que el proponente sea propietario de un establecimiento de servicio ni que la totalidad de las intervenciones deban realizarse en un único taller directamente vinculado con la casa matriz o fabricante. Lo que se pretende es garantizar que el Municipio de Neiva cuente con mecanismos efectivos, oportunos y técnicamente idóneos para atender el chasis automotor y la plataforma hidráulica deslizante, así como sus respectivos componentes, durante el período de garantía y las obligaciones de mantenimiento y soporte posventa previstas contractualmente.

En consecuencia, la Entidad acepta que la disponibilidad del servicio pueda acreditarse mediante establecimientos pertenecientes a concesionarios o distribuidores autorizados, talleres vinculados mediante convenios o contratos de prestación de servicios, redes de servicio técnico y unidades móviles de asistencia, siempre que se demuestre su capacidad efectiva para atender los componentes correspondientes y se garantice la continuidad y cobertura del servicio en el municipio de Neiva.

Para tal efecto, se tendrán en cuenta las siguientes condiciones diferenciadas acogidas en la observación de EPIA.

La Entidad precisa que los mecanismos de atención podrán corresponder a establecimientos o prestadores de servicios propios o de terceros, sin que se exija que un único taller atienda la totalidad del vehículo. No obstante, la vinculación comercial o contractual con un tercero deberá estar debidamente acreditada y acompañada de los soportes que permitan verificar su capacidad técnica, personal, equipos y disponibilidad para atender los componentes respectivos, así como la preservación de las condiciones de garantía aplicables.

En cuanto a la forma de acreditación, se mantiene el ajuste acogido frente a la observación de EPIA: con la presentación de la oferta será suficiente una certificación suscrita por el representante legal del proponente, mediante la cual se comprometa a garantizar la disponibilidad de los mecanismos de soporte técnico descritos. No se exigirá que los convenios, contratos o vínculos con los establecimientos o prestadores de servicios se encuentren formalizados desde la presentación de la oferta.

Sin embargo, el proponente que resulte adjudicatario deberá acreditar, antes de la entrega material del vehículo y como requisito previo a su recibo a satisfacción, la disponibilidad efectiva de los talleres, establecimientos, redes de servicio o unidades móviles comprometidos, mediante certificaciones, convenios, contratos, cartas de compromiso u otros documentos idóneos que permitan verificar las condiciones exigidas.

En todo caso, la utilización de establecimientos o prestadores de servicios de terceros no trasladará ni limitará la responsabilidad del contratista frente al Municipio de Neiva. Será responsabilidad exclusiva del contratista garantizar la atención oportuna, la continuidad del servicio, el suministro de los repuestos que correspondan y el cumplimiento de las obligaciones de garantía y soporte posventa, sin trasladar a la Entidad los costos de transporte, movilización o traslado que resulten necesarios para atender las intervenciones cubiertas por la garantía o las obligaciones contractuales.

Por lo anterior, se acepta parcialmente la observación, en cuanto a ampliar las modalidades admisibles para garantizar el soporte técnico y posventa, permitiendo concesionarios, distribuidores autorizados, talleres especializados vinculados mediante acuerdos comerciales, redes de servicio y unidades móviles de asistencia técnica, bajo las condiciones de disponibilidad, capacidad y cobertura antes señaladas.

No se acepta, sin embargo, que la sola existencia de un convenio o vínculo comercial, o la pertenencia a una red nacional de servicio, sea suficiente para acreditar el requisito sin demostrar la autorización, capacidad técnica y disponibilidad efectiva de atención para los componentes respectivos.

En consecuencia, se ajustará el numeral 13.2.4 de los documentos del proceso en los términos expuestos.

**OBSERVACION No. 3**

**Planteamiento de las exigencias actuales**

En los numerales **13.2.3, 13.2.5 y 13.2.6 del Pliego de Condiciones**, se establece que determinadas certificaciones de respaldo de marca, garantía del chasis y soporte posventa deben ser expedidas expresamente por el **fabricante, ensamblador o representante en Colombia/importador**.

Entendemos que esta exigencia busca asegurar que el vehículo ofrecido cuente con respaldo técnico y garantía suficiente. Sin embargo, consideramos que el mecanismo de acreditación puede ampliarse sin disminuir el nivel de protección requerido por la Entidad.

**La cadena de comercialización constituye también un mecanismo de respaldo**
En el mercado de vehículos comerciales y soluciones especiales montadas sobre chasis, la comercialización puede desarrollarse a través de fabricantes, importadores, concesionarios, distribuidores autorizados, comercializadores e integradores.

Por ello, una certificación emitida por un integrante autorizado de la cadena de comercialización puede constituir un mecanismo válido de acreditación, siempre que permita verificar de manera clara:

- la procedencia del vehículo;
- la marca y referencia;
- el respaldo de fábrica o de la cadena autorizada;
- las condiciones de garantía;
- el suministro de repuestos;
- la atención de reclamaciones;
- el plazo de cobertura; y
- la obligación del contratista de responder frente a la Entidad.

La finalidad del requisito debe ser asegurar el **respaldo efectivo de la solución contratada**, no necesariamente limitar la forma documental mediante la cual dicho respaldo puede acreditarse.

**Garantía contractual a cargo del adjudicatario**
Adicionalmente, el contratista seleccionado será quien asuma frente a la Entidad las obligaciones contractuales relacionadas con la garantía, mantenimiento, suministro de repuestos y atención posventa en los términos establecidos en el contrato.

Por consiguiente, la Entidad puede proteger adecuadamente sus intereses mediante la exigencia de una declaración o certificación en la que el proponente asuma expresamente la responsabilidad por la garantía ofertada, independientemente de que el respaldo técnico se encuentre soportado adicionalmente por el fabricante, importador, distribuidor autorizado, concesionario o integrante de la red de servicio.

**Petición concreta**
Solicitamos ajustar los numerales **13.2.3, 13.2.5 y 13.2.6**, permitiendo que las certificaciones sean expedidas o avaladas por integrantes autorizados de la cadena de comercialización, bajo una redacción similar a la siguiente:

"**GARANTÍA Y RESPALDO DEL VEHÍCULO Y POSVENTA:** Las certificaciones de respaldo de marca, soporte posventa y garantía comercial del chasis y plataforma podrán ser expedidas o avaladas por el fabricante, ensamblador, importador, distribuidor autorizado, concesionario o comercializador acreditado dentro de la cadena de distribución de la marca, siempre que en ellas se identifique plenamente el vehículo ofertado y se garantice el cubrimiento de las obligaciones de garantía, suministro de repuestos y servicio posventa exigidas por la Entidad.

El proponente deberá asumir frente al Municipio la responsabilidad integral por el cumplimiento de las condiciones de garantía ofrecidas durante el período establecido en el proceso, incluyendo las obligaciones correspondientes a la atención de fallas, mantenimiento y suministro de repuestos, sin costos adicionales para la Entidad cuando se trate de obligaciones cubiertas por la garantía.

**RESPUESTA No. 3**

Una vez analizada la observación, la Entidad considera procedente precisar y ampliar los mecanismos documentales mediante los cuales puede acreditarse el respaldo comercial, técnico y de garantía del vehículo objeto del proceso, teniendo en cuenta que en el mercado de vehículos automotores y soluciones especializadas existen diferentes esquemas de comercialización, distribución y prestación de servicios posventa.

En primer lugar, es necesario distinguir la finalidad de los requisitos establecidos en los numerales observados, dado que cada uno busca verificar aspectos diferentes:

- El numeral 13.2.3 pretende acreditar que el vehículo ofrecido cuenta con respaldo de la marca y que el proponente dispone de un canal legítimo y verificable para su suministro.
- El numeral 13.2.5 busca comprobar que existe respaldo técnico para la prestación de los servicios posventa y el suministro de repuestos.
- El numeral 13.2.6 establece las condiciones de garantía comercial del vehículo, diferenciando el respaldo del chasis y el de la plataforma o carrocería.

En ese sentido, la Entidad reconoce que la comercialización y el suministro de vehículos especializados pueden realizarse a través de fabricantes, ensambladores, importadores, representantes de marca, distribuidores autorizados, concesionarios e integrantes de

la cadena de comercialización. Por consiguiente, no resulta necesario exigir que el proponente sea directamente fabricante, ensamblador, importador o representante de la marca, siempre que demuestre la legitimidad de su canal de suministro y el respaldo técnico y de garantía correspondiente.

Respecto del numeral 13.2.3 – Certificación de respaldo del fabricante, ensamblador, importador o representante de la marca, se acepta que el respaldo pueda acreditarse mediante certificaciones expedidas por distribuidores autorizados, concesionarios u otros integrantes de la cadena de comercialización, siempre que se demuestre que cuentan con autorización o vínculo verificable con el fabricante, ensamblador, importador o representante de la marca, y que están facultados para respaldar el suministro del vehículo ofrecido.

Se aclara que el propósito de este requisito no es imponer una única modalidad de comercialización, sino verificar la procedencia del vehículo, la legitimidad del canal de suministro y la existencia de respaldo de marca. En consecuencia, se mantiene la posibilidad de acreditar el vínculo dentro de la cadena de distribución mediante documentos idóneos, sin exigir que la calidad de distribuidor autorizado constituya la única forma de demostrar la capacidad de suministro.

Respecto del numeral 13.2.5 – Garantía del servicio posventa, se acepta ampliar los mecanismos de acreditación para permitir que la certificación sea expedida por el fabricante, ensamblador, importador, representante autorizado, distribuidor autorizado o concesionario, siempre que se acredite que cuenta con el respaldo o autorización correspondiente para garantizar la prestación de los servicios técnicos y el suministro de repuestos del vehículo ofrecido.

Igualmente, se mantiene la posibilidad de que la certificación sea expedida por el propio proponente cuando este cuente con respaldo técnico del fabricante para la prestación de los servicios y el suministro de repuestos, circunstancia que deberá acreditar documentalmente. La sola manifestación del proponente de contar con capacidad técnica propia no será suficiente para demostrar el respaldo exigido cuando este dependa de la asistencia, autorización o suministro del fabricante.

Respecto del numeral 13.2.6 – Garantía de los vehículos, la Entidad considera necesario mantener la distinción entre la garantía del chasis automotor y la garantía de la plataforma o carrocería, atendiendo a que corresponden a componentes que pueden provenir de fabricantes diferentes y, por tanto, contar con respaldos de garantía independientes.

En consecuencia, se permitirá que las certificaciones de garantía sean expedidas o avaladas por el fabricante, ensamblador, importador, representante autorizado, distribuidor autorizado o concesionario, siempre que se demuestre que el emisor cuenta con facultades para otorgar, respaldar o gestionar la garantía en nombre del fabricante correspondiente. Para el chasis deberá acreditarse el respaldo de la marca del vehículo y, para la plataforma o carrocería, el respaldo de su respectivo fabricante o de quien se encuentre facultado para ello.

En todo caso, el proponente deberá indicar expresamente en su oferta que asume la garantía comercial mínima exigida por la Entidad, correspondiente a treinta y seis (36) meses o cien mil (100.000) kilómetros, lo que ocurra primero, contados a partir del recibo a satisfacción del vehículo, en los términos establecidos en los documentos del proceso.

Se precisa que la ampliación de los mecanismos documentales de acreditación no significa que cualquier comercializador pueda expedir, por su sola condición de integrante de la cadena de suministro, una certificación que comprometa al fabricante o sustituya la garantía de fábrica. Para ello deberá demostrar la autorización, facultad o respaldo correspondiente. Así mismo, la obligación contractual de responder frente al Municipio de Neiva por la garantía, la atención de fallas, el suministro de repuestos y el cumplimiento de las demás obligaciones posventa permanecerá en cabeza del contratista, sin que pueda trasladarse al fabricante, importador, distribuidor, concesionario o tercero vinculado.

Por lo anterior, se acepta parcialmente la observación, en cuanto a ampliar los emisores admisibles de las certificaciones de respaldo de marca, servicio posventa y garantía, permitiendo la participación de distribuidores autorizados, concesionarios y otros integrantes de la cadena de comercialización debidamente facultados. No se acepta que la sola condición de comercializador o la presentación de una declaración del proponente sustituya el respaldo técnico y de garantía que corresponda al fabricante de cada componente.

En consecuencia, la Entidad ajustará los numerales 13.2.3, 13.2.5 y 13.2.6 de los documentos del proceso, en los términos expuestos, manteniendo las condiciones de garantía, cobertura y responsabilidad contractual establecidas.

| | |
|---|---|
| **DE:** | **MIAGA S.A.S.** |

**OBSERVACION No. 1**

1. EXPERIENCIA ESPECIFICA:

Respetuosamente solicitamos a la Entidad revisar y modificar el numeral 13.1.1 del pliego de condiciones, mediante el cual se exige, para efectos de acreditar la experiencia específica, la presentación de máximo una (1) certificación contractual correspondiente a la

venta de camiones grúa tipo plataforma o planchón deslizante, cuyo valor sea igual o superior al 100 % del presupuesto oficial, expresado en salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV).

Si bien la Entidad cuenta con autonomía para determinar los requisitos habilitantes necesarios para asegurar la adecuada ejecución contractual, dicha facultad no es absoluta y debe ejercerse conforme a criterios de razonabilidad, proporcionalidad y pertinencia frente al objeto que se pretende contratar. En tal sentido, el artículo 5, numeral 1, de la Ley 1150 de 2007 dispone que los requisitos habilitantes deben ser adecuados y proporcionales a la naturaleza del contrato y a su valor; a su vez, el artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015 establece que su determinación debe considerar el riesgo del proceso, el valor contractual, el análisis del sector económico y el conocimiento de los potenciales oferentes desde la perspectiva comercial. <Cite refs={["turn681773search0","turn681773search2"]}/>

En concordancia con lo anterior, la Agencia Nacional de Contrata ón úbli – Colombia Compra Eficiente, en el Concepto C-1109 de 2026, reiteró que, au e las entidades estatales cuentan con autonomía para definir la experiencia requerida, esta debe establecerse de manera adecuada y proporcional, atendiendo la naturaleza, el valor, la forma de pago, los riesgos, el plazo y la complejidad del objeto contractual. Asimismo, precisó que la experiencia se deriva de la participación del proponente en actividades iguales o similares al objeto contractual, por lo que no resulta procedente restringirla injustificadamente a experiencias idénticas cuando existen actividades materialmente relacionadas que permiten acreditar la capacidad requerida. <Cite refs={["turn681773search1"]}/>

Desde una perspectiva técnica, la venta y suministro de camiones grúa tipo plataforma o planchón deslizante constituye una actividad especializada que puede involucrar la comercialización de un vehículo base, su adaptación, transformación, integración de componentes y adecuación a requerimientos operativos específicos. Por consiguiente, la experiencia en la comercialización o suministro de vehículos con adecuaciones especiales, transformaciones vehiculares o soluciones automotrices especializadas puede resultar pertinente para demostrar conocimientos comerciales, capacidad de coordinación con fabricantes o transformadores, gestión de especificaciones técnicas y cumplimiento de obligaciones de entrega. La correspondencia deberá verificarse según las características y exigencias técnicas concretas del objeto contractual.

En consecuencia, limitar la acreditación exclusivamente a la venta de camiones grúa tipo plataforma o planchón deslizante podría excluir proponentes que cuentan con experiencia relevante y técnicamente relacionada, sin que necesariamente se derive de dicha exclusión una mayor garantía de cumplimiento. De igual manera, exigir que un único contrato represente el 100 % del presupuesto oficial impone una condición cuantitativa que debe estar respaldada en el análisis del sector y en los riesgos identificados, pues la capacidad adquirida mediante contratos de menor cuantía también puede demostrar experiencia suficiente, dependiendo de su alcance, complejidad y correcta ejecución.

Por lo anterior, solicitamos a la Entidad considerar las siguientes alternativas de modificación:

PRIMERA ALTERNATIVA: Ampliar el alcance de la experiencia admisible para permitir la acreditación de contratos de venta o suministro de camiones grúa tipo plataforma o planchón deslizante, así como de vehículos con adecuaciones especiales, transformaciones vehiculares o soluciones automotrices especializadas de naturaleza técnica similar, siempre que el proponente demuestre su relación con las exigencias del objeto contractual.

SEGUNDA ALTERNATIVA: Subsidiariamente, conservar la tipología de experiencia actualmente exigida, pero reducir el valor mínimo de acreditación del 100 % al 50 % del presupuesto oficial expresado en SMMLV, permitiendo demostrar la experiencia mediante contratos debidamente ejecutados y acreditados, sin imponer una exigencia económica superior a la necesaria para verificar la idoneidad del proponente.

En caso de mantener la exigencia original, solicitamos que la Entidad exponga de manera expresa, en los estudios previos o en el análisis de sector, fundamentos técnicos, comerciales y de riesgo que justifican tanto exclusivid de la tipología de vehículo exigida como la necesidad de acreditar el 100 % del presupuesto oficial mediante un único contrato.

SOLICITUD CONCRETA: Que se modifique el numeral 13.1.1 del pliego definitivo, acogiendo preferiblemente la primera alternativa o, subsidiariamente, la segunda, con el fin de establecer un requisito de experiencia pertinente, verificable y proporcional, que garantice la idoneidad técnica del futuro contratista sin restringir injustificadamente la pluralidad de oferentes ni la libre concurrencia. Esta solicitud no pretende eliminar la exigencia de experiencia, sino permitir que esta se acredite mediante antecedentes contractuales que demuestren efectivamente la capacidad requerida para ejecutar satisfactoriamente el objeto contractual.

**REPUESTA No. 1**

Una vez analizada la solicitud, la Entidad considera pertinente precisar el alcance de la experiencia específica exigida, con el propósito de permitir la acreditación de contratos cuya denominación no coincida literalmente con la del vehículo objeto del presente proceso, siempre que su objeto, alcance, actividades y características del bien suministrado permitan verificar una relación funcional con la necesidad que se pretende satisfacer.

En ese sentido, se acepta parcialmente la primera alternativa planteada por el observante, en cuanto a admitir experiencia relacionada con el suministro de vehículos automotores especializados para asistencia, recuperación, cargue, arrastre y traslado de automotores,

incluidos aquellos que, bajo una denominación comercial diferente, incorporen plataformas hidráulicas móviles o deslizantes o sistemas técnicamente equivalentes que permitan desarrollar dichas operaciones.

No obstante, se precisa que esta ampliación no implica aceptar de manera indiscriminada cualquier contrato relacionado con vehículos que tengan adecuaciones especiales, transformaciones vehiculares o soluciones automotrices especializadas. Para acreditar la experiencia, deberá demostrarse que el contrato comprendió el suministro de un vehículo automotor completo, equipado con una plataforma o sistema integrado funcionalmente equivalente para el cargue, arrastre, aseguramiento y traslado de automotores.

Lo anterior obedece a que el bien requerido por la Entidad no corresponde a un camión de carga convencional ni a un vehículo destinado genéricamente al transporte de mercancías o maquinaria. Se trata de un vehículo especializado cuya configuración comprende un chasis automotor integrado con una plataforma hidráulica deslizante, sistema de accionamiento hidráulico, winche, cilindros, rampas y mecanismos de sujeción, entre otros componentes, que deben operar conjuntamente para permitir el cargue y traslado seguro de vehículos que no pueden movilizarse por sus propios medios.

Por otra parte, respecto de la solicitud subsidiaria de reducir el valor mínimo de la experiencia del cien por ciento (100 %) al cincuenta por ciento (50 %) del presupuesto oficial, la Entidad **NO ACEPTA dicha modificación** y considera necesario mantener el umbral inicialmente establecido.

Al respecto, la Entidad precisa que la determinación del valor mínimo de experiencia no obedece exclusivamente a la cuantía del contrato, sino que busca verificar que el proponente haya participado en operaciones de suministro de una magnitud económica comparable a la solución vehicular especializada que se pretende adquirir. En este caso, no se trata únicamente de acreditar la comercialización de un vehículo automotor, sino de demostrar experiencia en el suministro de una solución integrada que comprende el vehículo, la plataforma hidráulica y los sistemas necesarios para su funcionamiento, cargue, arrastre y transporte.

En consecuencia, reducir el valor exigido al cincuenta por ciento (50 %) permitiría acreditar el requisito con antecedentes contractuales cuyo valor agregado alcanzaría apenas la mitad del presupuesto oficial, sin que ello permita verificar, en el mismo nivel de referencia económica, la participación del proponente en operaciones de suministro de magnitud comparable a la requerida por la Entidad. Por esta razón, se considera razonable mantener como umbral mínimo el cien por ciento (100 %) del presupuesto oficial, sin perjuicio de admitir las tipologías de vehículos funcionalmente relacionadas que se precisan en esta respuesta.

Ahora bien, la Entidad aclara que la exigencia cuantitativa debe aplicarse de manera concordante con las condiciones diferenciales previstas para la acreditación de experiencia. En consecuencia, conforme al ajuste acogido frente a la observación presentada por FASICAR S.A.S., los proponentes comprendidos en el numeral 13.1.2 MIPYMES O EMPRENDIMIENTO Y EMPRESAS DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD podrán acreditar la experiencia mediante máximo dos (2) contratos, cuya sumatoria sea igual o superior al cien por ciento (100 %) del presupuesto oficial; mientras que los proponentes comprendidos en el numeral 13.1.1 deberán acreditarla mediante máximo un (1) contrato cuyo valor sea igual o superior a dicho porcentaje.

De esta manera, la Entidad mantiene el valor mínimo de experiencia requerido para verificar la magnitud económica de los antecedentes contractuales, al tiempo que incorpora una condición diferencial respecto del número de contratos admisibles, en los términos establecidos en los documentos del proceso.

Por lo expuesto, se acepta parcialmente la primera alternativa, en cuanto a ampliar las tipologías de vehículos especializados admisibles bajo los criterios de relación funcional señalados, y no se acepta la segunda alternativa, relativa a reducir el valor mínimo de experiencia al cincuenta por ciento (50 %) del presupuesto oficial. En consecuencia, se mantendrá el umbral del cien por ciento (100 %), con las reglas diferenciales sobre número máximo de contratos ya precisadas.

En consecuencia, la observación es acogida parcialmente en los términos señalados.

Neiva, noviembre de 2026.

**EDNA JOHANNA CRUZ BONILLA**
Secretaria de Movilidad

**WILSON TRUJILLO MEDINA**
Profesional Especializado SMN
Responsable técnico

**Mercy Enciso Ramírez**
Contratista – Apoyo jurídico S.M

**Carlos Andrés Silva Ortiz**
Contratista – Apoyo financiero y económico S.M