RESPUESTA A OBSERVACIONES CONVOCATORIA PÚBLICA SELECCIÓN ABREVIADA SUBASTA INVERSA SASI-002-2026

OBJETO: CONTRATAR LA ADQUISICIÓN DE UN VEHÍCULO TIPO BUS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR E INSTITUCIONAL EN EL MUNICIPIO DE NATAGAIMA, TOLIMA

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR AUTOMAYOR S.A., IDENTIFICADO CON EL NIT.860.034.604-5

OBSERVACIÓN NO. 1: 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 fijación de un tope máximo de endeudamiento del 70,79% constituye una barrera artificial de entrada que restringe la concurrencia de fabricantes de carrocerías y concesionarios de la industria automotriz.

La adquisición de chasis comerciales como a los que hace referencia en el análisis del sector y la transformación carrocera de unidades para transporte de pasajeros demandan esquemas intensivos de financiamiento operativo y cupos de crédito rotativo de inventario, en este mercado, los pasivos corresponden al apalancamiento corriente del ciclo de producción y suministro, y no a factores de insolvencia patrimonial.

Diversas firmas carroceras y comercializadoras solventes a nivel nacional operan de forma habitual en rangos de apalancamiento financiero entre el 71% y el 80%, por tanto, establecer un índice de 70,79% excluye a proponentes con probada capacidad operativa, vulnerando los principios de libre concurrencia, selección objetiva y proporcionalidad.

Con fundamento en los principios de selección objetiva, proporcionalidad y economía, solicitamos respetuosamente a la entidad modificar la tabla de requisitos habilitantes de Capacidad Financiera, ajustándolos según el siguiente cuadro:

	INDICE SOLICITADO POR LA ENTIDAD	**INDICE SOLICITADO POR AUTOMAYOR S.A**
INDICE DE ENDEUDAMIENTO	MENOR O IGUAL A 70.79%	≤ 0.79 / 79%

OBSERVACIÓN NO. 2: PLAZO DE EJECUCIÓN:

El objeto contractual no corresponde a un vehículo automotor liviano de inventario para entrega inmediata, sino a la fabricación, ensamble y dotación de un vehículo tipo bus para 40 pasajeros sentados.

La ejecución requiere un proceso industrial completo de carrozado sobre chasis y los tiempos de importación del chasis así como de manufactura y ensamble se deben adicionar los términos logísticos de traslado de la unidad hasta el Municipio, así como los trámites de registro ante el RUNT, expedición de póliza SOAT y matrícula oficial a nombre de la entidad territorial, setenta y cinco (75) días calendario configuran un término insuficiente para adelantar la totalidad de las etapas industriales, legales y administrativas de un bus de esta envergadura lo cual limita la pluralidad de oferentes idóneos. Con fundamento en los principios de planeación, economía, proporcionalidad y libre concurrencia, solicitamos amablemente a la entidad modificar el plazo de ejecución del contrato resultante del presente proceso, estableciendo que el plazo de ejecución del contrato sea de ciento veinte (120) días calendario, garantizando así la entrega en óptimas condiciones de funcionamiento del automotor

RESPUESTA A LAS OBSERVACIONES:

- **OBSERVACIÓN No. 1**

La entidad **NO ACOGE** la solicitud de modificar el índice máximo de endeudamiento del setenta coma setenta y nueve por ciento (70,79 %) al setenta y nueve por ciento (79 %). En consecuencia, se mantiene el requisito previsto en el proyecto de pliego: índice de endeudamiento menor o igual a 70,79 %.

El artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015 dispone que los requisitos habilitantes deben establecerse atendiendo, entre otros factores, al riesgo del proceso, su valor, el análisis del sector económico y el conocimiento de los posibles oferentes desde la perspectiva comercial. A su vez, los artículos 2.2.1.1.1.5.3 y 2.2.1.1.1.6.1 del mismo decreto enmarcan la verificación de la capacidad financiera en la información del RUP y en el deber de análisis de la entidad. Estas reglas exigen una decisión vinculada con las condiciones del proceso y sus riesgos, no la adopción automática del umbral propuesto por un interesado.

Para este proceso, el límite de endeudamiento consignado en los estudios previos y en el proyecto de pliego forma parte del conjunto de indicadores de capacidad financiera definido para verificar que el futuro contratista cuente con una estructura financiera razonable para asumir y cumplir integralmente el suministro. El contrato, por valor estimado de $750.000.000, comprende no solo la entrega del bus, sino también los costos asociados de adecuación, accesorios, matrícula, transporte, gravámenes y puesta en servicio. El 60 % restante del precio se paga una vez recibidos a satisfacción los bienes y acreditados los requisitos previstos; por ello, durante la ejecución el contratista conserva obligaciones de gestión y financiación hasta la entrega completa y aceptación del vehículo.

La observación afirma, en términos generales, que algunas empresas del sector operan con endeudamientos entre el 71 % y el 80 %, pero no acompaña información verificable del mercado relevante, datos comparables de oferentes, análisis de la relación entre esos niveles y la capacidad para ejecutar un contrato de estas características, ni elementos que permitan concluir que el umbral adoptado resulte irrazonable para este proceso. La experiencia comercial de la sociedad y sus ventas en otros instrumentos de compra no demuestran, por sí solas, que deba aumentarse el límite de habilitación aplicable a todos los participantes.

La modificación solicitada elevaría en 8,21 puntos porcentuales el nivel máximo de endeudamiento admisible. La entidad no encuentra en la observación soporte técnico o financiero específico que permita concluir que ese cambio conserva el nivel de mitigación del riesgo considerado en la estructuración. El umbral vigente opera como requisito habilitante general, se verifica con la información del RUP conforme a las reglas aplicables y no corresponde a una evaluación de conveniencia de un proponente particular. Su aplicación debe ser uniforme para todos los interesados, de acuerdo con los principios de transparencia, economía y selección objetiva (Ley 80 de 1993, artículos 23 y 25; Ley 1150 de 2007, artículo 5).

OBSERVACIÓN No. 2.

La entidad **NO ACOGE** la solicitud de ampliar el plazo de ejecución de setenta y cinco (75) a ciento veinte (120) días calendario. En consecuencia, se mantiene el plazo de 75 días calendario, contado desde el acta de inicio, una vez aprobadas las garantías y expedido el registro presupuestal.

El plazo fue definido en la planeación del proceso considerando la necesidad pública concreta que se busca atender y el alcance contractual descrito en los documentos. El estudio previo registra que durante 2026 el servicio escolar contratado cubrió, en promedio, 120 días frente a una necesidad estimada de 180 días; además, proyecta que la adquisición del bus permita apoyar la atención de cuatro rutas, ampliar la cobertura de las restantes y alcanzar por lo menos 175 días de servicio. También identifica más de 120 estudiantes como beneficiarios directos y 265 como beneficiarios indirectos de la optimización prevista.

En ese contexto, el término de ejecución no es una condición aislada de conveniencia administrativa: incide en la oportunidad con la que el vehículo puede incorporarse al servicio y materializar los resultados previstos en la planeación. La ampliación solicitada agregaría cuarenta y cinco (45) días calendario al término establecido y postergaría la disponibilidad del activo, sin que la observación acredite, mediante cronograma del fabricante o carrocero, tiempos de importación individualizados, ruta crítica de producción, certificación de disponibilidad o soporte equivalente, que el bus requerido no pueda ser suministrado dentro de los 75 días establecidos.

La entidad reconoce que el suministro involucra actividades de configuración o adecuación, matrícula, SOAT, transporte y entrega en Natagaima. Precisamente, los documentos del proceso incluyen dichas obligaciones y costos dentro del alcance contractual. Sin embargo,

la descripción general de etapas industriales y logísticas no demuestra por sí misma que el plazo sea materialmente imposible para las alternativas comerciales consideradas en la planeación. El estudio del sector documenta la consulta del Acuerdo Marco de Precios y una cotización comercial de un vehículo tipo bus; la observación no aporta evidencia específica que desvirtúe la viabilidad del término previsto para el bien que finalmente se oferte, sujeto al cumplimiento de las especificaciones.

El artículo 25 de la Ley 80 de 1993 exige que la contratación esté precedida de una planeación suficiente y que las condiciones del proceso correspondan a la necesidad y oportunidad identificadas. En aplicación de ese deber, la entidad debe fijar un término que permita recibir el bien y atender oportunamente el servicio proyectado, sin que la petición de un plazo mayor, cuando no está acompañada de evidencia concreta sobre la imposibilidad de cumplir el término, obligue a modificar la planeación. La ejecución empezará únicamente después de cumplidos los requisitos de inicio establecidos en los documentos del proceso.

Observaciones presentadas por **DIVEMOTOR COLOMBIA SAS**, IDENTIFICADA CON **NIT 8300442662**

OBSERVACIÓN NO. 1 INDICADORES FINANCIEROS - RAZÓN DE COBERTURA DE INTERESES

En el numeral 6.3.1 Capacidad Financiera, la Entidad exige una Razón de Cobertura de Intereses mayor o igual a 1,96, requisito que se considera excesivo y no proporcional frente a la naturaleza del objeto contractual, consistente en el suministro de un vehículo tipo bus.

Solicitamos respetuosamente que dicho indicador sea ajustado a mayor o igual a 1,20, toda vez que este nivel continúa garantizando que el proponente cuenta con capacidad suficiente para atender sus obligaciones financieras y ejecutar adecuadamente el contrato.

La Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente ha señalado que los requisitos habilitantes deben fijarse con base en criterios de proporcionalidad y necesidad, evitando restricciones que reduzcan injustificadamente la pluralidad de oferentes. Exigir una cobertura de intereses de 1,96 limita la participación de empresas financieramente sólidas que, aunque cumplen con adecuados niveles de liquidez, endeudamiento y capacidad organizacional, podrían no alcanzar dicho indicador específico.

Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que el presente proceso contempla un anticipo del 40% del valor contractual, circunstancia que disminuye significativamente el riesgo financiero para la entidad y permite una flexibilización razonable del requisito.

Por lo anterior solicitamos modificar el indicador así:

Razón de Cobertura de Intereses: Mayor o igual a 1,20.

OBSERVACIÓN NO.2 FICHA TECNICA - CAPACIDAD DE PASAJEROS Y ACCESIBILIDAD

La ficha técnica establece una capacidad de 40 pasajeros sentados; sin embargo, la Entidad no ha definido aspectos fundamentales de configuración tales como distribución interior, tipología de sillas, dimensiones de los asientos, ubicación de puertas, espacios de circulación y especialmente el sistema de accesibilidad requerido para personas con movilidad reducida.

Se observa que el documento únicamente exige el cumplimiento de las normas de accesibilidad aplicables, sin precisar si la solución requerida corresponde a:

- *Elevador convencional para silla de ruedas.*
- *Plataforma elevadora.*
- *Sistema de elevación con silla lateral integrada.*
- *Otro mecanismo homologado de accesibilidad.*

Estas configuraciones impactan directamente la capacidad final de pasajeros del vehículo y la distribución interna de la carrocería.

Por lo anterior, solicitamos que la Entidad ajuste el requisito permitiendo una capacidad mínima de 37 pasajeros sentados, garantizando simultáneamente el cumplimiento integral de las normas de accesibilidad y seguridad exigidas para transporte escolar.

Esta modificación ampliará la participación de fabricantes y carroceros nacionales que cuentan con configuraciones homologadas para transporte escolar accesible, sin afectar la finalidad perseguida por la Entidad.

OBSERVACIÓN NO.3 CONDICIONES GENERALES - AMPLIACIÓN DEL PLAZO DE EJECUCIÓN

El proyecto de pliego establece un plazo de ejecución de setenta y cinco (75) días calendario para la entrega del vehículo.

Solicitamos respetuosamente ampliar dicho plazo a un término no inferior a ciento veinte (120) días calendario, considerando que el vehículo requerido corresponde a una unidad carrozada para transporte escolar que involucra procesos de fabricación del chasis, programación de producción de la carrocería, instalación de sistemas de accesibilidad, aire acondicionado, adecuaciones técnicas, trámites de homologación, matrícula y alistamiento final.

Debe tenerse en cuenta además que los procesos de fabricación coinciden con la temporada de cierre de año, periodo en el que tradicionalmente los principales fabricantes y carroceros del país presentan una alta ocupación de sus líneas de producción y mayores tiempos de entrega de insumos y componentes.

La ampliación solicitada no afecta la satisfacción de la necesidad pública y sí garantiza una mayor participación de oferentes, evitando que el requisito de plazo se convierta en una barrera injustificada para fabricantes y distribuidores autorizados.

OBSERVACIÓN NO.4 EXPERIENCIA Y ACREDITACIÓN MEDIANTE CÓDIGOS UNSPSC

El proyecto de pliego exige que la experiencia se encuentre identificada con la totalidad de los códigos UNSPSC relacionados en el proceso, entre ellos códigos correspondientes a vehículos de pasajeros, ensambladoras, chasis automotriz, accesorios de iluminación y ventilación.

Solicitamos respetuosamente aclarar y modificar este requisito, permitiendo acreditar la experiencia con contratos relacionados con el objeto contractual sin exigir la coincidencia del 100% de los códigos UNSPSC.

Lo anterior por cuanto el Clasificador UNSPSC constituye únicamente un sistema de codificación y estandarización para la clasificación de bienes y servicios, pero no puede convertirse en un criterio excluyente para acreditar experiencia cuando el objeto contractual efectivamente guarda relación con las actividades ejecutadas.

La jurisprudencia y los lineamientos de Colombia Compra Eficiente han reiterado que la experiencia debe analizarse desde las actividades efectivamente ejecutadas y la relación con el objeto a contratar, y no exclusivamente desde una coincidencia absoluta de códigos.

Por lo anterior solicitamos que se permita acreditar experiencia mediante contratos cuyo objeto sea igual o similar a:

- *Venta de buses.*
- *Suministro de buses.*
- *Adquisición de buses.*
- *Suministro de vehículos para transporte de pasajeros.*
- *Venta o suministro de chasis para buses.*
- *Adquisición de vehículos destinados al transporte de pasajeros.*
- *Suministro de equipos de transporte escolar.*

Asimismo, solicitamos que sea suficiente acreditar experiencia con al menos uno de los códigos principales relacionados con vehículos de pasajeros o chasis automotriz, sin requerir la totalidad de los códigos UNSPSC señalados en el pliego.

OBSERVACIÓN NO.5 EXPERIENCIA ESPECÍFICA EN UN SOLO CONTRATO

La Entidad exige acreditar la experiencia específica mediante un único contrato cuyo valor sea igual o superior al 200% del presupuesto oficial (1.216,78 SMMLV).

Solicitamos permitir la acreditación de dicha experiencia mediante hasta tres (3) contratos ejecutados, manteniendo el valor acumulado requerido.

La exigencia de un único contrato restringe la participación de empresas con amplia trayectoria y múltiples suministros exitosos de buses y vehículos para transporte de pasajeros en entidades públicas y privadas. Permitir la sumatoria de varios contratos mantiene el nivel de experiencia exigido por la Entidad y favorece la pluralidad de oferentes sin afectar la capacidad técnica requerida para la ejecución contractual.

Estas cinco observaciones quedan listas para ser presentadas en SECOP con sustento técnico, financiero y jurídico.

RESPUESTA A LAS OBSERVACIONES:

OBSERVACIÓN 1:

La entidad **NO ACOGE** la solicitud de reducir la razón de cobertura de intereses de 1,96 a 1,20. En consecuencia, se mantiene el requisito de razón de cobertura de intereses mayor o igual a 1,96, conforme a lo establecido en el proyecto de pliego. Los indicadores habilitantes de capacidad financiera fueron definidos en la planeación del proceso con fundamento en el análisis del sector y en la valoración del riesgo asociado al cumplimiento del contrato. La razón de cobertura de intereses mide la capacidad del proponente para atender sus gastos financieros con su resultado operacional; por ello, se evalúa junto con los demás indicadores y no se reemplaza por la sola disponibilidad de liquidez o por la existencia de un pago anticipado. El pago anticipado del cuarenta por ciento (40 %) previsto en el proceso no elimina las obligaciones financieras y operativas que debe asumir el contratista para entregar el bus en las condiciones exigidas. El sesenta por ciento (60 %) restante se paga una vez recibido el bien a satisfacción y cumplidos los requisitos previstos. La modalidad de pago es un elemento del análisis, pero no conduce por sí misma a reducir el umbral que la entidad estableció para verificar la capacidad financiera mínima.

La solicitud propone un valor alternativo de 1,20, pero no aporta un análisis financiero del sector de buses escolares ni información comparativa que desvirtúe el valor adoptado para este proceso o que permita establecer que 1,96 excede lo necesario para mitigar el riesgo. Por tanto, la entidad no encuentra sustento técnico suficiente para modificar el indicador

OBSERVACIÓN 2:

La entidad **NO ACOGE** la solicitud de reducir la capacidad de cuarenta (40) pasajeros sentados a treinta y siete (37). Se mantiene la capacidad mínima de 40 pasajeros sentados establecida en la ficha técnica, de acuerdo con la necesidad de transporte escolar e institucional identificada por el Municipio.

La capacidad requerida responde a la necesidad de disponer de un vehículo que permita atender la cobertura prevista. Reducirla en tres (3) pasajeros disminuiría la capacidad útil del activo y podría afectar la prestación del servicio que se busca fortalecer. La configuración de accesibilidad debe resolverse sin desconocer la capacidad mínima ni las demás condiciones de seguridad y homologación requeridas.

Respecto de la distribución interior, tipología y dimensiones de sillas, ubicación de puertas, espacios de circulación y demás elementos de diseño no definidos como valores mínimos obligatorios, la entidad permitirá que el fabricante y el carrocero propongan la configuración correspondiente a su modelo.

La propuesta deberá satisfacer la totalidad de los estándares mínimos, las especificaciones obligatorias, las normas de seguridad y homologación aplicables, conservar los cuarenta (40) puestos para pasajeros exigidos y contemplar el mecanismo de accesibilidad requerido. Esta flexibilidad de configuración no autoriza a disminuir requisitos ni a modificar el precio ofertado; los costos necesarios deberán estar incluidos en la propuesta. En cuanto al mecanismo de accesibilidad, la entidad no impondrá una tecnología o solución única entre las alternativas técnicamente admisibles. Su selección quedará a criterio del fabricante y del oferente, siempre que el bus cuente con un mecanismo de accesibilidad funcional, seguro, compatible con la homologación y con la normativa aplicable, y que su incorporación no reduzca la capacidad mínima de cuarenta (40) pasajeros sentados. El oferente deberá identificar y describir la solución ofrecida y acreditar su cumplimiento en los documentos técnicos exigidos.

OBSERVACIÓN 3:

La entidad **NO ACOGE** la solicitud de ampliar el término de setenta y cinco (75) a ciento veinte (120) días calendario. Se mantiene el plazo de 75 días calendario, contado desde el acta de inicio, previa aprobación de las garantías y expedición del registro presupuestal.

El estudio previo identifica una necesidad concreta de ampliar la disponibilidad del transporte escolar: durante 2026 el servicio contratado cubrió en promedio ciento veinte (120) días frente a una necesidad estimada de ciento ochenta (180) días. La adquisición del bus permitirá apoyar cuatro rutas y optimizar recursos para proyectar por lo menos ciento setenta y cinco (175) días de cobertura en las restantes. La oportunidad de recibir y poner en servicio el vehículo incide directamente en la materialización de ese propósito.

La entidad reconoce que la fabricación o adecuación, matrícula, alistamiento y entrega implican actividades técnicas y logísticas. Sin embargo, la observación describe de manera general posibles demoras de producción y de cierre de año, sin aportar un cronograma de fabricante o carrocero, una ruta crítica, una certificación de disponibilidad ni información específica que acredite que el vehículo que se oferte no puede entregarse dentro del término previsto. La petición de ampliar cuarenta y cinco (45) días no está respaldada por evidencia individualizada que desvirtúe la planeación del proceso.

OBSERVACIÓN 4:

La entidad **ACOGE PARCIALMENTE** la solicitud de aclarar la forma de relacionar los códigos UNSPSC con la experiencia. Para acreditar el contrato de experiencia, no se exigirá que dicho antecedente contenga de manera simultánea la totalidad de los códigos del listado. Será necesario que el contrato esté relacionado con el suministro o entrega de buses y se encuentre identificado con al menos uno de los códigos principals asociados a

buses o vehículos para transporte de pasajeros que defina el pliego. La precisión anterior se refiere a la forma de verificar los códigos y no modifica el objeto de la experiencia. Se mantiene la exigencia de experiencia específica relacionada con el suministro o entrega de buses destinados al transporte escolar, conforme a la necesidad del proceso. No bastará acreditar contratos cuyo objeto sea exclusivamente la venta de chasis, vehículos livianos, repuestos o accesorios, la prestación de transporte de pasajeros, o el suministro de equipos escolares distintos de buses.

OBSERVACIÓN 5:

La entidad **NO ACOGE** la solicitud de permitir la sumatoria de hasta tres (3) contratos. Se mantiene la acreditación de la experiencia específica mediante máximo un (1) contrato ejecutado, por el valor igual o superior al doscientos por ciento (200 %) del presupuesto oficial, celebrado con una entidad pública y cuyo objeto comprenda el suministro o entrega de buses destinados al transporte escolar. Como se explicó en respuestas a observaciones similares de otros interesados, el requisito se vincula con el valor y alcance del suministro y busca acreditar que el proponente ejecutó, en una sola relación contractual, una operación de escala económica igual o superior al umbral previsto, con las obligaciones de coordinación, suministro, entrega y recibo correspondientes. La sumatoria de varios contratos permitiría alcanzar el valor mediante operaciones separadas que, individualmente, podrían no reflejar experiencia en la gestión integral de un suministro de esa magnitud.

La exigencia se aplica de manera uniforme y el antecedente deberá corresponder al objeto de buses escolares; la sola coincidencia de códigos, la experiencia general en vehículos para pasajeros o la ejecución de contratos cuyo objeto sea distinto no sustituye la experiencia específica definida en el proceso. La entidad mantendrá en el pliego definitivo una redacción clara sobre el número máximo de contratos, valor, naturaleza pública del contratante y objeto requerido.

Observaciones presentadas por WM VENTURE CAPITAL SAS, IDENTIFICADA CON NIT 901643526-1

OBSERVACIÓN NO. 1 TALLER AUTORIZADO PARA LA ATENCIÓN POSVENTA DEL CHASIS Y DEL BUS

El proyecto contempla la entrega de un bus nuevo, garantías y mantenimiento preventivo; sin embargo, solicitamos precisar la disponibilidad de atención posventa autorizada para el chasis en el departamento del Tolima. La existencia de un punto de servicio autorizado facilitaría la atención de garantías, diagnósticos, mantenimientos y requerimientos durante la ejecución y el periodo de cobertura del vehículo. Solicitamos que se aclare y se establezca que la marca del chasis ofrecido cuente con un taller o punto de servicio autorizado en el departamento del Tolima. Para acreditarlo, proponemos exigir certificación expedida por el fabricante, importador o representante autorizado, indicando el nombre del

taller, su dirección, los servicios que presta y su autorización para atender el chasis ofrecido.

En caso de proponente plural, solicitamos que cualquiera de sus integrantes pueda aportar la certificación o acreditar la relación comercial con el taller autorizado, siempre que se garantice la atención efectiva del bus durante la ejecución contractual y las garantías.

OBSERVACIÓN NO.2 ACLARACIÓN SOBRE LA RELACIÓN ENTRE EXPERIENCIA GENERAL Y ESPECÍFICA

El proyecto de pliego establece requisitos de experiencia general y específica, incluyendo límites distintos al número de contratos que pueden aportarse. Solicitamos aclarar expresamente si para cumplir ambos requisitos deben presentarse contratos diferentes o si un mismo contrato puede ser considerado para la experiencia general y la específica cuando su objeto, alcance, cuantía y soportes satisfagan las condiciones de cada una.

Para garantizar reglas uniformes de evaluación, solicitamos que la entidad precise esta posibilidad en el pliego definitivo. Consideramos pertinente permitir que un contrato que cumpla simultáneamente las condiciones de ambos requisitos pueda acreditarlos, sin exigir la presentación de contratos independientes cuando el soporte demuestra la experiencia requerida.

OBSERVACIÓN NO.3. ACLARACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DEL AÑO MODELO Y CONDICIÓN DE CERO KILÓMETROS.

En las especificaciones técnicas el proyecto señala que el bus debe ser "modelo desde año 2025 en adelante, totalmente nuevo cero kilómetros" y, en otro apartado, "modelo correspondiente al año 2025o posterior". Solicitamos aclarar si, con esa redacción, la entidad aceptaría un bus modelo 2025 para la entrega del contrato.

Con el fin de asegurar que el vehículo entregado corresponda a una unidad nueva y actual, solicitamos ajustar el requisito para exigir un bus modelo 2026 o 2027, totalmente nuevo y cero kilómetros, sin uso ni matrícula o registro previo. También pedimos precisar que la condición se verificará al momento de la entrega y se acreditará mediante los documentos del fabricante o concesionario y la inspección correspondiente.

RESPUESTAS:

OBSERVACIÓN 1:

La entidad **ACOGE** PARCIALMENTE la observación. Para el chasis, el fabricante, importador o distribuidor autorizado de la marca podrá certificar la disponibilidad de atención posventa mediante su taller, punto de servicio o una alianza comercial vigente con un establecimiento autorizado ubicado en el departamento del Tolima. El soporte deberá identificar el taller o punto de servicio, su ubicación y los servicios que puede prestar para diagnóstico, mantenimiento y atención de garantías del chasis.

En caso de proponente plural, cualquiera de sus integrantes podrá aportar la certificación o acreditar la alianza, siempre que esta cubra el chasis ofertado y garantice la atención durante la ejecución contractual y el periodo de garantía. La alianza no releva al contratista de responder ante el Municipio por el cumplimiento de las obligaciones de garantía y posventa.

Para la atención de las garantías de la carrocería, se mantiene el requisito de que el proponente cuente con un establecimiento de comercio propio, matriculado y ubicado en el departamento del Tolima. La condición busca asegurar atención territorial oportuna de reclamaciones, diagnósticos y reparaciones del bus destinado al transporte escolar, reducir tiempos de inmovilización y facilitar la continuidad del servicio. En una oferta plural, cualquiera de sus integrantes podrá acreditar este requisito, siempre que el establecimiento quede disponible para la ejecución contractual y la garantía. La acreditación se realizará mediante el certificado vigente de matrícula mercantil del establecimiento, expedido por la Cámara de Comercio competente, en el que consten su titular y dirección en el Tolima. Un convenio o alianza comercial no sustituye este requisito para la garantía de carrocería.

OBSERVACIÓN 2:

La entidad **ACOGE** la solicitud de aclaración. Un mismo contrato podrá presentarse para acreditar simultáneamente la experiencia general y la experiencia específica, siempre que, analizado de manera independiente frente a cada requisito, cumpla las condiciones exigidas de objeto, alcance, cuantía y soportes. La evaluación verificará el cumplimiento de cada categoría por separado.

Respecto de los códigos UNSPSC, para el contrato aportado como experiencia bastará que el objeto o alcance ejecutado corresponda al suministro o entrega de buses para transporte de pasajeros y que el antecedente esté identificado con al menos uno (1) de los códigos principales previstos en el pliego: 25101500 (vehículos de pasajeros), 23153400 (ensambladoras), 25181600 (chasis automotriz), 39111800 (accesorios de iluminación) o 40101500 (ventilación). No se exigirá que el contrato de experiencia reúna simultáneamente la totalidad de esos códigos El uso de un mismo antecedente no elimina ni reduce ninguno de los requisitos ni permite sumar el valor de contratos distintos para completar la experiencia específica. En particular, si el contrato se aporta para acreditar la experiencia específica, deberá satisfacer las condiciones definidas en el proyecto y las aclaraciones previas de la entidad: máximo un (1) contrato ejecutado con una entidad pública, relacionado con el suministro o entrega de buses destinados al transporte escolar, por un valor mínimo equivalente al doscientos por ciento (200 %) del presupuesto oficial. Además, el contrato deberá cumplir por sí mismo las condiciones de experiencia general cuando se invoque también para ese requisito.

La evaluación verificará que el mismo contrato sea idóneo para cada categoría y que el código UNSPSC exigido para acreditar la experiencia corresponda a uno (1), como mínimo, de los códigos principals indicados. La posibilidad de utilizar un contrato en ambas categorías no significa que un antecedente que solo cumpla la experiencia general sustituya

la específica, ni que uno que cumpla la específica quede automáticamente habilitado para la general si no satisface sus condiciones

OBSERVACIÓN 3: La entidad **ACOGE** la solicitud de aclaración y modifica la referencia temporal contenida en el proyecto de pliego. El bus deberá ser modelo 2026 o modelo 2027, totalmente nuevo y cero kilómetros. No se aceptará un vehículo modelo 2025.

La condición de nuevo y cero kilómetros se verificará al momento de la entrega. El vehículo no deberá haber tenido uso, matrícula ni registro previo. El contratista deberá acreditarlo con los documentos del fabricante, ensamblador o concesionario y el Municipio efectuará la inspección de recibo correspondiente, sin perjuicio de los documentos de matrícula oficial que deban expedirse a nombre de la entidad como parte de la ejecución.

Observaciones presentadas por MAQUINARIA TOLIMA SAS,

OBSERVACIÓN NO.1 METODOLOGÍA PARA CALCULAR LOS INDICADORES FINANCIEROS Y ORGANIZACIONALES EN PROPONENTES PLURALES.

En el numeral 6.3 del proyecto de pliego se establecen indicadores financieros y organizacionales, entre ellos liquidez, endeudamiento, cobertura de intereses, capital de trabajo y rentabilidades. Solicitamos a la entidad ratificar y describir expresamente la metodología que aplicará cuando la oferta sea presentada por una unión temporal o consorcio.

En particular, pedimos aclarar si se ponderarán las cuentas financieras de cada integrante según su porcentaje de participación, se agregarán sus valores y, sobre las cifras consolidadas, se calculará cada indicador conforme a su fórmula. Por ejemplo, para la liquidez se ponderarían y sumarían los activos corrientes y pasivos corrientes de los integrantes antes de dividirlos.

Solicitamos precisar el mismo procedimiento para endeudamiento, cobertura de intereses, capital de trabajo, rentabilidad del patrimonio y rentabilidad del activo, así como los documentos que debe aportar cada integrante.

Esta aclaración permitirá que los interesados conozcan desde la presentación de la oferta cómo se verificará el cumplimiento de los umbrales previstos en el pliego.

OBSERVACIÓN NO.2 ACREDITACIÓN DE EXPERIENCIA EN UNIONES TEMPORALES O CONSORCIOS

El proyecto de pliego contiene reglas sobre la experiencia de los proponentes plurales y sobre el porcentaje de participación en contratos ejecutados previamente en consorcio o unión temporal. Solicitamos precisar cómo se aplicará la experiencia para la unión temporal o consorcio que presente oferta en este proceso, diferenciando la participación de sus integrantes en esta propuesta de la participación que hayan tenido en contratos anteriores.

Solicitamos que se permita que por lo menos uno de los integrantes de la unión temporal o consorcio acredite por sí solo el 100 % de la experiencia general y específica exigida, sin

que los demás integrantes deban demostrar individualmente un porcentaje mínimo. La experiencia deberá poder acreditarse con los contratos y soportes exigidos en el pliego, y el integrante que la aporte podrá satisfacer integralmente el requisito.

Cuando se pretenda acreditar un contrato ejecutado anteriormente por un consorcio o unión temporal, solicitamos que el pliego precise cómo se aplicará el porcentaje de participación que corresponda a dicho contrato y cómo se reflejará en el valor de experiencia computable.

OBSERVACIÓN NO.3 ALCANCE DE LOS CÓDIGOS UNSPSC EXIGIDOS PARA ACREDITAR EXPERIENCIA

En los requisitos de experiencia se relacionan los códigos UNSPSC 25101500 (vehículos de pasajeros),23153400 (ensambladoras), 25181600 (chasis automotriz), 39111800 (accesorios de iluminación) y 40101500 (ventilación). Solicitamos aclarar si los contratos aportados deben incluir la totalidad de estos códigos, si basta con uno o algunos de ellos, o si se permite acreditar los códigos entre varios contratos.

También solicitamos indicar cuántos códigos debe contener, como mínimo, cada contrato y cómo se verificará el requisito cuando el objeto o alcance sea el suministro de un bus, pero el registro del contrato no incluya todos los códigos asociados a sus componentes. La respuesta debe precisar si los códigos son acumulativos u opcionales y si cada contrato debe registrarlos todos.

OBSERVACIÓN NO.4 ACREDITACIÓN DE LA CONDICIÓN DE CARROCERO FABRICANTE-ENSAMBLADOR

El apartado técnico denominado "Carrocero" solicita acreditar la condición y habilitación correspondiente para el suministro del vehículo y/o la carrocería, pero no identifica con precisión el documento ni la calidad que debe acreditar el responsable de fabricar o ensamblar la carrocería. Solicitamos que se precise el requisito y se solicite acreditar la inscripción o certificación vigente ante el RUNT en calidad de carrocero fabricante-ensamblador, o la condición equivalente aplicable conforme a la normativa vigente. Para las ofertas plurales, solicitamos que sea suficiente con que uno de sus integrantes acredite esta condición y aporte los documentos de respaldo.

La precisión permitirá verificar la capacidad del responsable de la carrocería y la disponibilidad de los soportes técnicos y documentales exigibles para la operación del bus.

OBSERVACIÓN NO.5 ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO EN EL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA

Considerando que el objeto incluye un bus carrozado y que el proyecto contempla garantías y mantenimiento preventivo, solicitamos que se establezca que por lo menos uno de los integrantes de la unión temporal o consorcio cuente con un establecimiento de comercio en el departamento del Tolima y aporte evidencia de su existencia y ubicación.

La presencia de un establecimiento en el departamento facilitaría la atención de requerimientos y la coordinación de garantías y soportes técnicos del vehículo y de su carrocería. Solicitamos precisar los documentos de acreditación, por ejemplo, el certificado de matrícula del establecimiento expedido por la Cámara de Comercio y soportes que permitan verificar su dirección y disponibilidad para atender las obligaciones contractuales.

OBSERVACIÓN NO.6 SERVICIO POSVENTA DEL CHASIS Y ALIANZA COMERCIAL

Solicitamos que se aclare y establezca que la marca del chasis ofrecido cuente con un punto de servicio posventa en el departamento del Tolima, habilitado para atender garantías y requerimientos del vehículo.

Asimismo, proponemos que el oferente aporte certificación o documento de alianza comercial con el concesionario, distribuidor o taller autorizado que prestará el servicio, indicando la razón social del aliado, la dirección del punto de atención en el Tolima, el alcance del servicio posventa y el mecanismo para atender garantías y solicitudes de servicio. En caso de oferta plural, solicitamos que este requisito pueda ser acreditado por cualquiera de sus integrantes.

OBSERVACIÓN NO.7 INCLUSIÓN DEL MANTENIMIENTO PREVENTIVO EN EL VALOR OFERTADO

El proyecto de pliego señala que el mantenimiento preventivo deberá contemplar como mínimo 50.000 kilómetros o dos (2) años, pero no precisa si ese mantenimiento está incluido en el precio ofertado y, por tanto, en el presupuesto oficial. Solicitamos aclarar expresamente este punto.

Si el mantenimiento está incluido, pedimos precisar su alcance mínimo, periodicidad, actividades, repuestos, insumos, mano de obra y lugar de prestación del servicio; así como aclarar si debe prestarse en un punto autorizado ubicado en el Tolima y si generará algún pago adicional para el municipio. Esta definición permitirá que todos los proponentes estructuren sus ofertas bajo las mismas condiciones.

RESPUESTAS:

OBSERVACIÓN 1:

La entidad **ACOGE** la observación y precisa que para las uniones temporales y consorcios adoptará la metodología de ponderación de los componentes de cada indicador, descrita por Colombia Compra Eficiente en el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los procesos de contratación, versión 03, numeral 5.4. Para cada integrante se tomará la cuenta financiera correspondiente, se multiplicará por su porcentaje de participación en la estructura plural y luego se sumarán aritméticamente los valores ponderados.

Sobre esos componentes agregados se aplicará la fórmula del indicador.

La regla se aplicará así:

- Liquidez: suma de activos corrientes ponderados ÷ suma de pasivos corrientes ponderados.
- Endeudamiento: suma de pasivos totales ponderados ÷ suma de activos totales ponderados.
- Cobertura de intereses: suma de utilidades operacionales ponderadas ÷ suma de gastos de intereses ponderados.
- Capital de trabajo: suma de activos corrientes ponderados − suma de pasivos corrientes ponderados.
- Rentabilidad del patrimonio: suma de utilidades operacionales ponderadas ÷ suma de patrimonios ponderados.
- Rentabilidad del activo: suma de utilidades operacionales ponderadas ÷ suma de activos totales ponderados.

En cada caso, el valor ponderado de la cuenta se obtiene multiplicando el valor reportado por el integrante en el RUP por su porcentaje de participación en la unión temporal o consorcio. La entidad revisará el RUP vigente y los documentos financieros exigibles de cada integrante, y aplicará de forma uniforme la metodología a todos los proponentes plurales. Se mantienen los umbrales establecidos en el proyecto de pliego: liquidez ≥ 1,30; endeudamiento ≤ 70,79 %;

cobertura de intereses ≥ 1,96; capital de trabajo ≥ 100 % del presupuesto oficial; rentabilidad del patrimonio ≥ 0,04 % y rentabilidad del activo ≥ 0,03 %, de acuerdo con la forma de expresión, prevista en el pliego. La precisión metodológica no modifica esos límites.

OBSERVACIÓN 2:

La entidad **ACOGE** la observación. En una unión temporal o consorcio que presente oferta, un (1) solo integrante podrá acreditar la totalidad de la experiencia general y específica exigida, sin que los demás integrantes deban acreditar individualmente un porcentaje mínimo de dicha experiencia. La experiencia se verificará frente a los requisitos del proceso y con los soportes previstos en el pliego.

Esta regla se refiere a cuál integrante de la estructura plural aporta la experiencia para la oferta actual. Cuando el contrato que se invoque haya sido ejecutado anteriormente por ese integrante como parte de otra union temporal o consorcio, se reconocerá únicamente la experiencia que le sea atribuible según la participación o las actividades efectivamente ejecutadas, conforme a los soportes y reglas del pliego. La participación de los miembros en la oferta actual no altera la titularidad ni el alcance de la experiencia previa.

Se mantienen las condiciones sustanciales ya aclaradas por la entidad: para la experiencia específica se exige máximo un (1) contrato ejecutado con entidad pública, cuyo objeto o alcance corresponda al suministro o entrega de buses destinados al transporte escolar y cuyo valor cumpla el umbral del doscientos por ciento (200%) del presupuesto oficial. Un mismo contrato podrá acreditar simultáneamente experiencia general y específica si cumple

íntegramente, por separado, los requisitos de ambas; no se permite sumar contratos para completar la experiencia específica

OBSERVACIÓN 3:

La entidad **ACOGE PARCIALMENTE** la solicitud de aclaración. Para el contrato presentado como experiencia bastará que el objeto o alcance ejecutado corresponda al suministro o entrega de buses y que el antecedente esté identificado con al menos uno (1) de los códigos principals señalados en el pliego: 25101500 (vehículos de pasajeros), 23153400 (ensambladoras), 25181600(chasis automotriz), 39111800 (accesorios de iluminación) o 40101500 (ventilación). No se exigirá que el contrato de experiencia contenga simultáneamente la totalidad de dichos códigos ni que se distribuyan entre varios contratos

OBSERVACIÓN 4:

La entidad **ACOGE** la solicitud de precisión. El proponente deberá acreditar que el responsable de fabricar o ensamblar la carrocería cuenta con inscripción o certificación vigente ante el RUNT en calidad de carrocero fabricante-ensamblador, o con la calidad equivalente que resulte aplicable conforme a la normativa vigente. El pliego definitivo identificará el soporte documental requerido y la forma de comprobar su vigencia.

En una unión temporal o consorcio será suficiente que un (1) integrante acredite esta condición, siempre que se identifique al fabricante o ensamblador responsable de la carrocería ofrecida y se garantice su intervención y disponibilidad para atender las obligaciones contractuales. No se exigirá una antigüedad mínima de quince (15) años; se verificará la habilitación o inscripción vigente correspondiente.

OBSERVACIÓN 5:

La entidad **ACOGE PARCIALMENTE** la observación y mantiene el requisito de que el proponente cuente con un establecimiento de comercio propio, matriculado y ubicado en el departamento del Tolima para atender las garantías de la carrocería. Por tratarse de un bus destinado al transporte escolar, la disponibilidad de atención dentro del departamento permite gestionar con oportunidad las reclamaciones, diagnósticos y reparaciones, disminuir los tiempos de inmovilización y proteger la continuidad del servicio. En una oferta plural, cualquiera de sus integrantes podrá cumplirlo, siempre que el establecimiento quede efectivamente disponible para la ejecución del contrato y el periodo de garantía.

El requisito se acreditará con el certificado vigente de matrícula mercantil del establecimiento de comercio, expedido por la Cámara de Comercio competente, que permita verificar su titularidad y dirección en el departamento del Tolima. La inscripción debe corresponder al proponente o al integrante de la estructura plural que aporta el establecimiento. Un convenio o alianza comercial, por sí solo, no reemplaza la matricula mercantil del establecimiento exigido para la atención de la garantía de carrocería. El contratista conservará la responsabilidad integral por las garantías del bus.

OBSERVACIÓN 6:

La entidad **ACOGE PARCIALMENTE** la observación. Para el chasis, el fabricante, importador o distribuidor autorizado de la marca podrá acreditar la atención posventa mediante un taller o punto de servicio autorizado ubicado en el departamento del Tolima, o mediante una alianza comercial vigente con dicho establecimiento. El documento deberá identificar al aliado, su dirección, los servicios disponibles y el mecanismo de atención de diagnósticos, mantenimientos y garantías del chasis ofrecido. En proponentes plurales, cualquiera de sus integrantes podrá aportar la certificación o acreditar la alianza, siempre que el respaldo cubra el chasis ofrecido durante la ejecución contractual y el periodo de garantía. La alianza no traslada ni limita la responsabilidad del contratista frente al Municipio. Para la carrocería se mantiene la exigencia de establecimiento de comercio en el Tolima descrita en el punto anterior.

OBSERVACIÓN 7:

La entidad ACOGE la solicitud de aclaración. El costo del mantenimiento preventivo exigido para el bus se encuentra incluido dentro del presupuesto oficial del proceso, estimado en SETECIENTOS CINCUENTA MILLONES DE PESOS ($750.000.000), y deberá estar incorporado en el precio ofertado. Por este concepto no se reconocerá un pago adicional al contratista.

El mantenimiento deberá cubrir, como mínimo, la condición prevista en el pliego de cincuenta mil (50.000) kilómetros o dos (2) años, conforme al plan y periodicidad del fabricante y a las especificaciones definitivas. La oferta deberá considerar los servicios programados, mano de obra, insumos y actividades necesarios para cumplir dicho alcance. El pliego definitivo precisará la programación y los soportes de ejecución para que todos los interesados estructuren sus precios con la misma información.

CARLOS EDUARDO DELVASTO GUARNIZO
Secretario de Planeación y Desarrollo Social
Natagaima – Tolima

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR VEEDURIA CIUDADANA DIDIER CLAVIJO

OBSERVACIÓN NO. 1 CRONOGRAMA DEL PROCESO

Una vez revisados los documentos publicados por la entidad, se evidencia que el cronograma del proceso contractual presenta múltiples actividades sin fechas ni horas establecidas, entre ellas la manifestación de interés, presentación de ofertas, apertura de propuestas, evaluación, subsanación y adjudicación.

Esta situación genera incertidumbre para los posibles oferentes, toda vez que no permite determinar con claridad los términos establecidos para participar oportunamente en las diferentes etapas del proceso contractual.

Adicionalmente, se observa que la publicación de los estudios previos y del proyecto de pliego de condiciones aparece programada para el 26 de noviembre de 2026, mientras que el plazo para presentar observaciones se establece del 26 al 30 de octubre de 2026, situación que representa una evidente inconsistencia en la programación.

Es importante recordar que el cronograma constituye un elemento fundamental para garantizar la publicidad, transparencia y participación en los procesos de selección, de conformidad con el Decreto 1082 de 2015.

Por lo anterior, solicito respetuosamente que la entidad publique el cronograma completo y corregido, indicando de manera expresa las fechas y horas de todas las etapas del proceso, especialmente la fecha límite para presentar ofertas, garantizando que los interesados cuenten con términos suficientes para preparar y presentar sus propuestas.

***OBSERVACIÓN NO.2. MANIFESTACIÓ*N DE INTERÉS Y SORTEO DE OFERENTES**

Se observa que dentro del cronograma se contempla una etapa denominada manifestación de interés y posteriormente un sorteo de oferentes cuando existan más de diez manifestaciones.

Sin embargo, teniendo en cuenta que el presente proceso corresponde a una selección abreviada mediante subasta inversa presencial, resulta necesario aclarar la procedencia de estas etapas. Lo anterior, considerando que el procedimiento de manifestación de interés para participar y el sorteo de interesados corresponden a las reglas de la selección abreviada de menor cuantía, mientras que la adquisición de bienes y servicios de características técnicas uniformes mediante subasta inversa cuenta con un procedimiento especial.

En consecuencia, la inclusión de estas etapas podría generar confusión e incluso restricciones injustificadas para los interesados que pretendan participar en el proceso.

Por lo anterior, solicito respetuosamente que la entidad elimine la manifestación de interés obligatoria como requisito previo para presentar ofertas, así como el eventual sorteo de oferentes, o en su defecto indique el fundamento normativo específico que permita aplicar estas condiciones a la modalidad de selección adelantada.

Se precisa que esta observación no se refiere a las solicitudes de limitación de convocatoria a Mipymes, cuyo trámite tiene una finalidad y regulación diferentes.

OBSERVACIÓN NO.3. EXPERIENCIA ESPECÍFICA

Se observa que la entidad exige acreditar experiencia específica mediante un único contrato relacionado con el suministro de vehículos tipo bus, cuyo valor sea igual o superior al 200 % del presupuesto oficial.

Adicionalmente, aunque inicialmente se menciona la posibilidad de acreditar experiencia mediante contratos celebrados con entidades públicas o privadas, posteriormente se establece que el contrato aportado deberá haberse ejecutado con una entidad pública.

Esta condición podría limitar significativamente la participación de empresas que cuentan con experiencia suficiente en la comercialización y suministro de vehículos, pero cuya trayectoria contractual se encuentra distribuida en varios contratos o ha sido adquirida con entidades del sector privado.

Es importante destacar que la experiencia de un proveedor no debe valorarse exclusivamente por la naturaleza pública o privada de sus clientes, sino por su capacidad demostrada para suministrar bienes de características similares y cumplir satisfactoriamente con sus obligaciones contractuales. Asimismo, exigir que toda la experiencia se encuentre concentrada en un único contrato por el doble del presupuesto oficial puede restringir la participación de empresas que han ejecutado varios contratos relacionados con el objeto contractual.

En concordancia con los principios de selección objetiva, igualdad y libre concurrencia, se considera pertinente establecer requisitos que permitan verificar la idoneidad del oferente sin imponer restricciones que no resulten necesarias para garantizar la ejecución del contrato.

Por lo anterior, solicito respetuosamente que la entidad permita acreditar la experiencia específica mediante la sumatoria de hasta tres contratos relacionados con el suministro de buses o vehículos destinados al transporte de pasajeros, celebrados con entidades públicas o privadas.

Igualmente, solicito reconsiderar el porcentaje exigido del 200 % del presupuesto oficial, permitiendo acreditar una experiencia equivalente al 100 %, siempre que resulte suficiente conforme al análisis del sector y los riesgos del proceso.

Esta modificación permitiría ampliar la participación de oferentes con experiencia comercial y capacidad operativa demostrada, sin comprometer la calidad ni el cumplimiento del objeto contractual.

OBSERVACIÓN NO.4. ÍNDICE DE RENTABILIDAD DEL ACTIVO – ROA

En relación con los indicadores de capacidad organizacional, se observa que la entidad establece una rentabilidad del activo igual o superior al 0,03 %, situación que requiere aclaración debido a la forma en que se encuentra expresado el indicador.

Debe tenerse presente que una razón financiera de 0,03 equivale al 3 %, mientras que un porcentaje de 0,03 % corresponde a una razón de 0,0003, tratándose de exigencias considerablemente diferentes.

En caso de que la intención de la entidad sea exigir una razón de rentabilidad del activo de 0,03, equivalente al 3 %, solicito respetuosamente que se reconsidere dicho indicador y se permita una rentabilidad del activo igual o superior a 0,02, equivalente al 2 %.

Esta solicitud se fundamenta en las características comerciales y financieras del sector automotor, en el cual las empresas dedicadas a la comercialización y suministro de vehículos pueden presentar márgenes de rentabilidad moderados como consecuencia de los costos de inventario, financiación, logística y operación.

Una empresa con una rentabilidad del activo del 2 % puede contar con capacidad técnica, financiera y operativa suficiente para cumplir satisfactoriamente un contrato de suministro, especialmente cuando dispone de una adecuada liquidez, capacidad de financiación y experiencia acreditada. Conforme al Decreto 1082 de 2015, los requisitos habilitantes deben determinarse teniendo en cuenta el riesgo del proceso, el valor del contrato, el análisis del sector económico y las características de los posibles oferentes.

En consecuencia, solicito que la entidad aclare la expresión del indicador exigido y, en caso de corresponder al 3 %, considere su ajuste al 2 %, previa verificación de su suficiencia y proporcionalidad frente al objeto contractual.

OBSERVACIÓN NO. 5. ANTIGÜEDAD Y CONDICIÓN DEL CARROCERO

Se observa que en los documentos del proceso se incluye una exigencia de experiencia o antigüedad mínima de quince años como carrocero, mientras que en otros apartados se contempla de manera más general la acreditación de las condiciones necesarias para suministrar el vehículo y su carrocería. Está diferencia genera incertidumbre sobre los requisitos que deberán cumplir los proponentes y puede limitar la participación de comercializadores, distribuidores y concesionarios que cuentan con capacidad para suministrar vehículos nuevos a través de fabricantes o carroceros autorizados.

Debe considerarse que la naturaleza del contrato corresponde a la adquisición de un vehículo tipo bus y no necesariamente a la fabricación directa de su carrocería por parte del oferente.

En ese sentido, lo relevante es garantizar que el vehículo suministrado cumpla con las especificaciones técnicas, certificaciones de seguridad y demás requisitos establecidos en la normativa aplicable.

Por lo anterior, solicito respetuosamente que se elimine o justifique técnicamente la exigencia de quince años de antigüedad como carrocero y se permita acreditar el cumplimiento de las condiciones técnicas mediante fabricantes, ensambladores, comercializadores o distribuidores que garanticen la entrega del vehículo en las condiciones requeridas.

OBSERVACIÓN NO. 6. GARANTÍA DEL VEHÍCULO Y SERVICIO POSVENTA

Al revisar los documentos del proceso se evidencian diferencias respecto de las condiciones de garantía de algunos componentes del vehículo, especialmente en relación con las partes eléctricas, así como respecto del mantenimiento preventivo exigido.

Considerando que el objeto contractual consiste en la adquisición de un vehículo nuevo para transporte escolar e institucional, resulta fundamental que las condiciones de garantía se encuentren claramente definidas desde la presentación de las ofertas.

De igual manera, es importante que la entidad permita que los proveedores garanticen el servicio posventa a través de talleres autorizados, redes de servicio, convenios o alianzas comerciales, sin exigir necesariamente infraestructura propia cuando existan mecanismos válidos que permitan garantizar una atención adecuada.

Por lo anterior, solicito respetuosamente que la entidad unifique las condiciones de garantía del vehículo, especifique las coberturas mínimas aplicables a sus diferentes componentes y aclare las condiciones del mantenimiento preventivo.

Asimismo, solicito que se permita acreditar la capacidad de servicio posventa mediante convenios o acuerdos con establecimientos autorizados, siempre que se garantice la calidad, oportunidad y cobertura requerida.

OBSERVACIÓN NO. 7. ACLARACIÓN DE LAS CONDICIONES PARA LA PRESENTACIÓN DE OFERTAS Y DESARROLLO DE LA SUBASTA

Se observa que el proceso contempla la presentación de propuestas de manera física y magnética, así como la realización de una subasta inversa presencial. Sin embargo, se considera necesario que la entidad precise de manera clara las condiciones de presentación y radicación de las ofertas, la forma de acreditación de los requisitos habilitantes y las reglas que regirán el desarrollo de la subasta.

En particular, el procedimiento de subasta inversa debe establecer condiciones objetivas y conocidas previamente por los oferentes, incluyendo la fecha y hora de inicio, el margen mínimo de mejora de las ofertas y la periodicidad de los lances.

Estas condiciones son relevantes para garantizar que todos los participantes puedan competir bajo las mismas reglas y conozcan anticipadamente el procedimiento de selección.

Por lo anterior, solicito respetuosamente que la entidad aclare y publique integralmente las reglas de presentación de las propuestas y desarrollo de la subasta inversa presencial, garantizando condiciones de transparencia, igualdad y libre concurrencia.

RESPUESTAS:

OBSERVACIÓN 1:

La entidad **ACOGE** la observación sobre la necesidad de completar y corregir el cronograma. La fecha de publicación de estudios previos y del proyecto de pliego que aparece como 26 de noviembre de 2026 será revisada y corregida frente a las fechas efectivamente aplicables. El cronograma completo, con fechas y horas para cada etapa, se actualizará y publicará con la resolución de apertura en SECOP, respetando los términos legales y permitiendo a los interesados preparar y presentar sus ofertas. El cronograma definitivo precisará, entre otras etapas, la presentación física de ofertas, su apertura, la evaluación, el traslado del informe, el término para observaciones y subsanaciones y la adjudicación o declaratoria de desierta. Las fechas que se consignen en el proyecto no sustituirán las que se establezcan en el acto de apertura y en los documentos definitivos.

OBSERVACIÓN 2:

La entidad **ACOGE** la observación. Se corrigió el ítem del cronograma que incluía la manifestación de interés y el eventual sorteo de oferentes. Al corresponder el proceso a una subasta inversa presencial para la adquisición de bienes de características técnicas uniformes, esas etapas no serán requisitos previos para presentar oferta y se suprimen del cronograma definitivo. La participación se realizará mediante la presentación de la oferta en la forma, lugar y oportunidad previstos en el pliego definitivo. La entidad publicará las reglas de la subasta inversa presencial conforme al procedimiento aplicable.

OBSERVACIÓN 3:

La entidad **NO ACOGE** la solicitud de reducir la experiencia específica del doscientos por ciento (200 %) al cien por ciento (100 %), permitir la sumatoria de hasta tres (3) contratos o ampliar el objeto de la experiencia a vehículos de pasajeros en general o a suministros privados. Se mantiene el requisito de acreditar, mediante máximo un (1) contrato ejecutado con una entidad pública, experiencia específica en suministro o entrega de buses destinados al transporte escolar, por el valor exigido en el Proyecto de pliego.

En consistencia con las respuestas preparadas frente a observaciones similares de AUTOMAYOR S. A.,NAVITRANS S.A.S. y DIVEMOTOR COLOMBIA S.A., la entidad mantiene el criterio de que el contrato aportado debe demostrar una ejecución integral de escala equivalente al umbral definido y corresponder al suministro de buses para transporte escolar. La agregación de varios contratos permitiría completar el valor con operaciones separadas, sin acreditar necesariamente una ejecución individual de esa magnitud. La sola venta de chasis, vehículos distintos, accesorios, equipos escolares o la prestación del servicio de transporte no sustituye el suministro o entrega de buses escolares. La exigencia

de que el contrato haya sido celebrado con una entidad pública se mantiene como está previsto en el requisito específico. La entidad entiende que esa experiencia permite verificar cumplimiento documentado frente a una entidad estatal, con obligaciones de entrega, supervisión y recibo a satisfacción.

Este criterio se aplica conjuntamente con la exigencia material de suministro de buses para transporte escolar. Sobre los códigos UNSPSC, la entidad ACOGE PARCIALMENTE la solicitud de aclaración. Para el contrato que se presente como experiencia no será necesario que concurran en él la totalidad de los códigos del listado; deberá corresponder al objeto de suministro o entrega de buses y contar con al menos uno de los códigos principales asociados a buses o vehículos de pasajeros definidos por la entidad. clase o servicios de transporte

OBSERVACIÓN 4:

La entidad **NO ACOGE** la solicitud de reducir el indicador de rentabilidad del activo a 0,02. Se mantiene el umbral previsto en los documentos del proceso.

OBSERVACIÓN 5:

La entidad **ACOGE PARCIALMENTE** la observación. Se elimina la exigencia de acreditar una antigüedad mínima de quince (15) años como carrocero, por cuanto para el proceso no se exigirá una trayectoria medida en ese número de años. Sin embargo, se mantiene la obligación de acreditar que el fabricante-ensamblador responsable de la carrocería se encuentra inscrito y habilitado ante el RUNT en la condición correspondiente de carrocero fabricante-ensamblador. La certificación o constancia vigente del RUNT deberá permitir verificar que quien ejecutará la fabricación o integración de la carrocería cuenta con el registro requerido para esa actividad.

Cuando el proponente sea plural, podrá acreditarlo el integrante que asuma la actividad de fabricación o carrozado, sin perjuicio de la responsabilidad integral del proponente frente al Municipio.

OBSERVACIÓN 6:

La entidad **ACOGE PARCIALMENTE** la observación relativa a la acreditación del servicio posventa mediante alianzas. El fabricante o distribuidor autorizado de la marca del chasis podrá acreditar el respaldo y la atención de las garantías del chasis mediante una alianza, convenio o certificación comercial con su red de servicio. El taller o punto autorizado que prestará la atención deberá estar ubicado en el departamento del Tolima, para asegurar la atención oportuna de las garantías y servicios requeridos. Para la garantía de la carrocería, la entidad mantiene el requisito de que el proponente cuente con un establecimiento de comercio propio, matriculado y ubicado en el departamento del Tolima. La atención dentro del departamento permite recibir y gestionar oportunamente reclamaciones, diagnósticos y reparaciones de la carrocería del bus escolar, reducir tiempos de inmovilización y favorecer la continuidad del servicio. En una oferta plural, cualquiera de sus integrantes podrá

acreditar el requisito, siempre que el establecimiento esté disponible para atender las obligaciones contractuales y de garantía. La acreditación del establecimiento se realizará con el certificado vigente de matrícula mercantil, expedido por la Cámara de Comercio competente, que identifique al titular y la dirección en el departamento del Tolima. El requisito debe corresponder al proponente o al integrante que aporta el establecimiento; un convenio o alianza, por sí solo, no sustituye esa matrícula. La entidad precisará en el pliego definitivo las condiciones mínimas de garantía por componente y el mantenimiento preventivo exigido, manteniendo los alcances previstos en los documentos del proceso. Las alianzas de posventa del chasis no sustituyen la obligación del contratista de responder integralmente por el vehículo, la carrocería y sus componentes.

OBSERVACIÓN 7:

La entidad aclara que la subasta inversa será presencial y que la presentación de ofertas también se realizará de manera presencial, en el lugar, fecha y hora que indique el cronograma definitivo. Las ofertas deberán radicarse físicamente en la Alcaldía Municipal, conforme a la estructura y forma de presentación que establezca el pliego definitivo.

El pliego definitivo precisará las condiciones de la subasta presencial, incluyendo el procedimiento de habilitación, el momento de apertura de la oferta económica, la fecha y hora de inicio, la periodicidad de los lances, el margen mínimo para mejorar el precio y las reglas operativas aplicables. Estas condiciones se publicarán previamente para garantizar que todos los participantes conozcan las mismas reglas.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR VEEDURIAS TOLIMA SAS

OBSERVACIÓN NO.1 RESPALDO POSVENTA EN EL DEPARTAMENTO DEL TOLIMA

1. *Necesidad técnica y relación directa con el objeto El objeto del proceso es la adquisición de un bus destinado al transporte escolar e institucional del municipio.*

Por ello, la disponibilidad del vehículo y la atención oportuna de fallas no son aspectos accesorios: inciden directamente en la continuidad de las rutas, en la seguridad de sus usuarios y en el cumplimiento de la finalidad pública de la compra. El propio proyecto contempla condiciones de operación rural y exige garantías y mantenimiento preventivo; sin embargo, solicitamos que se defina también dónde y cómo se prestará el respaldo posventa del chasis y de la carrocería.

En este tipo de vehículo existen sistemas distintos que pueden requerir diagnóstico y reparación: tren motriz, transmisión, frenos, sistema eléctrico y electrónico, aire acondicionado, estructura de carrocería, puertas, vidrios, silletería, iluminación y demás componentes carrozados. Una garantía general, sin identificar talleres autorizados y ubicaciones disponibles, no permite a la entidad verificar la capacidad real de atención durante la vida contractual y el periodo de garantía.

2. Riesgos concretos de no contar con posventa en el Tolima

- *Inmovilización prolongada del bus: una falla que requiera traslado a un taller situado fuera del departamento puede extender los tiempos de diagnóstico, reparación y retorno a operación.*
- *Interrupción de rutas escolares: si el bus queda fuera de servicio, los estudiantes pueden sufrir retrasos, cancelaciones o cambios de ruta. La falta de continuidad puede afectar la asistencia y el acceso efectivo al servicio educativo, especialmente en recorridos rurales.*
- *Riesgos para la seguridad: la demora en revisar o corregir una falla mecánica, eléctrica o estructural puede comprometer la condición segura del vehículo y de sus ocupantes. Este riesgo es especialmente sensible cuando el bus transporta niños, cuyos derechos prevalecen y comprenden la vida, integridad y educación.*
- *Costos logísticos no previstos: enviar el vehículo a otro departamento o municipio puede generar gastos de grúa o transporte especializado, combustible, peajes, desplazamiento de conductor o técnico, viáticos, entrega y retorno del bus, además del costo operativo del tiempo en que no presta el servicio. La cobertura de garantía no necesariamente elimina todos estos costos de traslado y disponibilidad.*
- *Dificultad para hacer efectiva la garantía: la separación entre el fabricante del chasis y el carrocero puede ocasionar remisiones entre talleres, demoras para determinar el origen de la falla y controversias sobre el responsable de la reparación.*
- *Exposición presupuestal y contractual: la entidad puede verse obligada a gestionar medidas de contingencia, suplir rutas, asumir traslados no contemplados o enfrentar reclamaciones por indisponibilidad, lo que afecta la planeación del gasto y la supervisión contractual.*

3. Fundamento jurídico y deber de planeación del riesgo La solicitud se relaciona con los fines de la contratación estatal y con el deber de la entidad de proteger a quienes pueden verse afectados por la ejecución del contrato. Los artículos 3, 25 y 26 de la Ley 80 de 1993 disponen, entre otros aspectos, que la contratación debe contribuir al cumplimiento de los fines estatales y a la prestación continua y eficiente de los servicios; que la entidad debe adelantar la planeación correspondiente; y que los servidores públicos deben vigilar la correcta ejecución y proteger los derechos de la entidad y de terceros. El artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 exige que la selección se realice con criterios objetivos. A su vez, el Decreto 1082 de 2015 establece el deber de analizar el sector desde las perspectivas técnica y de riesgos, y exige que los estudios y documentos previos incluyan el análisis del riesgo y la forma de mitigarlo. El Decreto 1079 de 2015, en el régimen del transporte escolar y especial, desarrolla obligaciones de seguridad y mantenimiento preventivo, con identificación de los talleres y de los componentes sometidos a revisión. Estos elementos respaldan la necesidad de que el proceso defina un mecanismo efectivo y comprobable de atención posventa para el vehículo que prestará el servicio.

La exigencia solicitada debe estar vinculada al objeto y a los riesgos identificados, ser proporcional y permitir pluralidad de marcas y oferentes. Por ello, la acreditación puede efectuarse mediante un taller autorizado de la marca en el Tolima o mediante un acuerdo

formal con un taller autorizado ubicado en el departamento, con capacidad efectiva para prestar el servicio y atender las garantías.

RESPUESTA

OBSERVACIÓN 1:

La entidad **ACOGE** PARCIALMENTE la solicitud. La marca del chasis deberá contar, durante la ejecución contractual y el periodo de garantía, con atención posventa autorizada en el departamento del Tolima. Este respaldo podrá acreditarse mediante un taller o punto de servicio autorizado por el fabricante, importador o representante de la marca, o mediante una alianza comercial vigente con un taller autorizado ubicado en el departamento.

La certificación deberá identificar la marca y el chasis ofrecido, el nombre y dirección del punto de servicio, su autorización, el alcance de los servicios y el mecanismo para tramitar diagnósticos, mantenimientos y garantías. En proponentes plurales, cualquiera de sus integrantes podrá aportar la certificación o acreditar la alianza, siempre que cubra efectivamente el vehículo ofertado y permanezca vigente durante el término requerido. Esta regla se formula por disponibilidad de servicio y no restringe la participación a una marca determinada.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR COMERCIAL INTERNACIONAL DE EQUIPOS Y MAQUINARIAS S.A.S. IDENTIFICADA CON NIT: 890.903.024-1

OBSERVACIÓN NO. 1 SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DEL REQUISITO DE EXPERIENCIA ESPECÍFICA

Consideraciones jurídicas y técnicas

El artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 establece que las condiciones de experiencia de los proponentes constituyen requisitos habilitantes, cuya finalidad es verificar su aptitud para ejecutar el objeto contractual.

Por su parte, el artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015 establece criterios para la determinación de los requisitos habilitantes, considerando, entre otros aspectos, el riesgo del proceso de contratación, su valor, el análisis del sector económico y el conocimiento de los posibles oferentes. En concordancia con lo anterior, Colombia Compra Eficiente, mediante su Manual para determinar y verificarlos requisitos habilitantes en los procesos de contratación, desarrolla la importancia de establecer condiciones de experiencia adecuadas y proporcionales a la naturaleza, cuantía y complejidad del contrato. En el presente proceso, cuyo presupuesto oficial asciende a SETECIENTOS CINCUENTA MILLONES DE PESOS($750.000.000), la exigencia de acreditar experiencia equivalente al 200 % del presupuesto representa un valor de referencia de MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS ($1.500.000.000).

Consideramos que exigir dicha experiencia mediante un único contrato podría limitar injustificadamente la participación de empresas que cuentan con trayectoria acreditada en

el suministro de vehículos para transporte de pasajeros, pero cuyos contratos anteriores, individualmente considerados, no alcanzan el doble del presupuesto oficial.

Es importante señalar que la capacidad de un proponente para suministrar un vehículo tipo bus no depende exclusivamente de haber ejecutado un contrato de valor equivalente al 200 % del presupuesto, sino también de su experiencia en el sector automotor, capacidad logística, respaldo de fabricantes, infraestructura comercial, servicio posventa y cumplimiento de las especificaciones técnicas exigidas.

En consecuencia, solicitamos que la entidad evalúe la proporcionalidad del porcentaje establecido frente a las características particulares del objeto contractual y la realidad del mercado.

Asimismo, consideramos que permitir la acreditación de experiencia mediante máximo dos (2) contratos, cuya sumatoria alcance el 100 % del presupuesto oficial, constituye una alternativa razonable que permite verificar la experiencia del proponente sin restringir innecesariamente la participación.

Sobre la exigencia de contratos exclusivamente con entidades públicas El numeral de experiencia específica inicialmente permite contratos con entidades públicas o privadas; sin embargo, posteriormente establece que el contrato aportado deberá ser con una entidad pública.

Esta condición genera una contradicción que requiere aclaración.

Adicionalmente, consideramos que limitar la experiencia a contratos celebrados con entidades públicas podría excluir empresas que han suministrado vehículos tipo bus a empresas privadas de transporte, operadores de transporte escolar y otras organizaciones, aun cuando dichas operaciones correspondan a bienes de características equivalentes a los requeridos por el municipio.

Por lo anterior, solicitamos que la entidad permita acreditar experiencia con contratos celebrados con entidades públicas o privadas, siempre que estos cumplan las condiciones de objeto, alcance, ejecución y acreditación exigidas.

SOLICITUD Con fundamento en las consideraciones anteriores, solicitamos respetuosamente:

PRIMERO: Modificar el porcentaje de experiencia específica exigido, reduciéndolo del 200 % al 100 % del presupuesto oficial del proceso.

SEGUNDO: Permitir la acreditación de experiencia mediante máximo dos (2) contratos ejecutados, cuya sumatoria sea igual o superior al 100 % del presupuesto oficial.

TERCERO: Permitir la acreditación de contratos celebrados con entidades públicas o privadas, siempre que su objeto o alcance comprenda el suministro o entrega de vehículos para el transporte de pasajeros tipo bus.

CUARTO: En caso de mantener el porcentaje del 200 % o la exigencia de experiencia exclusivamente pública, solicitamos que la entidad exponga las razones técnicas,

económicas y jurídicas que justifican tales condiciones, con referencia al análisis del sector y a los riesgos específicos del proceso.

OBSERVACIÓN NO.2 CRONOGRAMA

RESPUESTAS:

OBSERVACIÓN 1:

La entidad NO ACOGE la solicitud de reducir el requisito del doscientos por ciento (200 %) al cien por ciento (100 %), permitir su acreditación mediante la sumatoria de hasta dos contratos o aceptar experiencia privada o genérica en el suministro de vehículos. Se mantiene la exigencia de acreditar, mediante máximo un (1) contrato ejecutado con una entidad pública, experiencia específica en suministro o entrega de buses destinados al transporte escolar, por un valor igual o superior al 200 % del presupuesto oficial. Para el presupuesto de $750.000.000, dicho valor corresponde a $1.500.000.000. La exigencia se enmarca en la facultad de la entidad de definir requisitos habilitantes vinculados con el objeto y los riesgos del proceso, de acuerdo con el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015. La experiencia tiene como propósito acreditar conocimiento adquirido en la ejecución efectiva de actividades relevantes para el contrato, y su alcance debe guardar relación con la naturaleza, cuantía, complejidad y riesgos del suministro.

En este proceso no se pretende verificar únicamente la experiencia general de comercializar vehículos o buses para pasajeros. El bien requerido se destinará principalmente al transporte escolar y debe suministrarse como una unidad apta para ese uso, con las condiciones técnicas, documentales, de matrícula, seguridad y Entrega previstas en el proceso. La experiencia específica en buses para transporte escolar permite verificar antecedentes directamente relacionados con el destino y la operación para los cuales se adquiere el vehículo.

Por consiguiente, contratos sobre vehículos livianos, camiones, buses de uso distinto o la sola prestación del servicio de transporte no acreditan por sí mismos la experiencia específica solicitada.

La entidad mantiene que el contrato acreditado debe haber sido celebrado con una entidad pública. La condición busca que la experiencia relevante incluya la ejecución contractual frente a una entidad estatal, con las obligaciones de entrega, verificación, supervisión, recibo y acreditación documental propias del contrato público. No se considera suficiente la sola calidad pública del contratante si el objeto ejecutado no corresponde al suministro o entrega de buses destinados al transporte escolar; deben cumplirse conjuntamente el origen público del contrato y la especificidad material indicada.

El valor del requisito se fija en el 200 % del presupuesto oficial para que la experiencia demostrada refleje una ejecución de escala económica superior a la de este contrato, cuyo presupuesto es de $750.000.000. El umbral de $1.500.000.000 busca ofrecer un referente

objetivo de exposición contractual, capacidad para gestionar el suministro y cumplimiento de obligaciones asociadas al bus y su entrega. La entidad no Estima que la reducción al 100 % solicitada permita verificar con el mismo alcance esa escala de experiencia.

Asimismo, se mantiene el límite de un (1) contrato, sin sumatoria. La acreditación mediante un único antecedente permite valorar que el proponente ejecutó integralmente, dentro de una misma relación contractual, un suministro de buses escolares cuyo valor alcanza el umbral requerido. La agregación de varios contratos permitiría completar el monto mediante operaciones separadas, de diferente alcance o complejidad, sin demostrar necesariamente una ejecución individual de esa escala. El requisito se aplica de manera uniforme y se refiere a un antecedente contractual, no a la identidad de una marca o proveedor.

La observación señala que el numeral contiene una referencia a contratos públicos o privados y, en otro aparte, a contratos con entidades públicas. Para evitar interpretaciones contradictorias, la entidad aclara que para acreditar la experiencia específica aquí analizada, el contrato deberá ser con una entidad pública y deberá corresponder al suministro o entrega de buses destinados al transporte escolar. No se aceptará experiencia privada, general o de objeto distinto como sustituto de esa experiencia específica

OBSERVACIÓN 2:

La entidad acoge la observación sobre la necesidad de corregir y completar el cronograma. La fecha de publicación que aparece como 26 de noviembre de 2026 será revisada frente a las fechas efectivamente previstas para la publicación del proyecto de pliego y la presentación de observaciones, con el fin de corregir cualquier error de transcripción o inconsistencia. El cronograma definitivo, con las fechas de expedición del acto de apertura, publicación del pliego definitivo, presentación de ofertas, evaluación, traslado del informe, observaciones y subsanaciones, y adjudicación o declaratoria de desierta, se actualizará y publicará con la resolución de apertura en SECOP. La programación se estructurará de manera coherente con la modalidad de selección y respetará los términos legales aplicables para la publicidad de los documentos y la presentación de observaciones.

La publicación del cronograma actualizado permitirá a los interesados conocer las fechas aplicables a cada etapa. Las fechas del proyecto de pliego no sustituirán las que se establezcan en el acto de apertura y en los documentos definitivos del proceso.

Natagaima, Tolima, Noviembre de 2026.

ORIGINAL FIRMADO
CARLOS EDUARDO DELVASTO GUARNIZO
Secretario de Planeación y Desarrollo Social
Natagaima – Tolima

FUNCIONARIO O ASESOR	***NOMBRE***	***DEPENDENCIA***	***VO. BO.***
Reviso	***GUSTAVO ADOLFO PATARROYO CUBIDES***	*ASESOR JURÍDICO EXTERNO*	
Los arriba firmantes declaramos que hemos revisado el presente documento y lo encontramos ajustado a las normas y disposiciones legales vigentes y por lo tanto, bajo nuestra propia responsabilidad, lo presentamos para la firma del ordenador del gasto.			