

EESCRITO DE OBSERVACIONES Y RESPUESTAS INFORME DE EVALUACION PRELIMINAR IP – 006 - 2021

OBJETO DEL CONTRATO A CELEBRAR: *“Servicio de transporte multimodal para la recolección y entrega de objetos postales y carga en ciudades sede regional, centros operativos, municipios (urbano y rural) que conforman la regional Norte para la red de Servicios Postales Nacionales S.A., garantizando la adecuada prestación del servicio en el territorio nacional en condiciones de cobertura, accesibilidad, calidad y precio. Así mismo los servicios adicionales que se requieran a nivel nacional”.*

Análisis de las observaciones presentadas por SINTRAPOSTAL 4-72

Recibida el día 05 de agosto de 2021 a las 9:21 P.M. a través del correo electrónico:
sintrapostal472@gmail.com

OBSERVACION N°1:

Respetados miembros del comité reciban un cordial saludo,

Después de realizar una primera revisión y en aras de garantizar el estricto cumplimiento de las condiciones fijadas en el pliego de condiciones de la invitación pública 006 de 2021, queremos realizar las siguientes observaciones:

1. De acuerdo con las condiciones técnicas habilitantes el punto 21.3.6 experiencia del proponente establece:

"Nota 1: Para efectos de acreditación de experiencia entre particulares el proponente deberá aportar adicionalmente a los señalado en este numeral, los documentos que se describen a continuación:

- Certificación de facturación expedida con posterioridad a la fecha de terminación del contrato emitido por el revisor fiscal del proponente que acredite la experiencia, según corresponda con la copia de la tarjeta profesional del revisor fiscal y certificado de antecedentes disciplinarios vigente, expedido por la Junta Central de Contadores.
- Los documentos equivalentes que hagan sus veces en el país donde se expide el documento del profesional, adicionalmente deberá presentar copia de la declaración de impuesto a las ventas (IVA) del proponente o de sus integrantes, si a ello estuvieren obligados, correspondiente al periodo de ejecución del contrato y copia de las facturas con sello de recibido que acrediten el valor del contrato.”

Con base en lo anterior se identifica que la empresa Logística Total que hace parte de la UT Alianza en Transporte Norte entrega un documento titulado “Certificación contrato OTM” expedido por Paola Y. Tellez G. quien firma como Supervisora Administrativa y Financiera de la empresa Pressex Logistics, sin embargo, dentro de los documentos relacionados no aporta la certificación de facturación, ni tampoco se identifica la declaración de impuesto de ventas, documentos descritos como exigencia adicional en el punto anterior.

Se entiende que esta documentación se exige con la finalidad de garantizar que los contratos y la información entregada por cada oferente se hayan ejecutado realmente, en las condiciones expuestas y en las fechas descritas en los documentos aportados por este.

En el caso de la empresa Servilogística Miembro también de la UT Alianza en Transporte Norte, esta empresa allega un contrato de prestación de servicios de transporte firmado con el consorcio CMA-ESTABL, dicho documento está firmado por el señor Camilo Baquero Fandiño representante legal del consorcio CMA-ESTABL y por el señor Libardo León Páez representante legal de Servilogística S.A.S y fue autenticadas en la notaria 49 de Bogotá, sin embargo, dentro de los documentos relacionados no aporta la certificación de facturación, ni tampoco se identifica la declaración de impuesto de ventas, documentos descritos como exigencia adicional en el punto anterior, frente a la autenticación del documento simplemente da fe de que los dos firmantes hicieron presencia y que las firmas corresponden a las personas allí identificadas, pero esto de ninguna manera certifica o garantiza que el contrato se haya ejecutado en su totalidad y bajo las condiciones descritas en el mismo..

RESPUESTA:

Se solicita remitirse a la evaluación técnica preliminar y definitiva donde se verificó lo pertinente a la luz de los requerimientos del pliego de condiciones y de los documentos del proceso.

OBSERVACION N°2:

2. Dentro del pliego también se define lo siguiente:

“Las certificaciones deberán contener como mínimo lo siguiente información:

- Valor del Contrato: Se debe especificar el valor total del contrato.

Con base en lo anterior se identifica que la empresa Logística Total que hace parte de la UT Alianza en Transporte Norte entrega un documento titulado “Certificación contrato OTM” y otro denominado “Certificación Comercial”, ambos expedido por Paola Y. Tellez G. quien firma como Supervisora Administrativa y financiera de la empresa Pressex Logistics, sin embargo, en ninguno de los escritos de establece cual es el valor del contrato.

Teniendo en cuenta lo anterior consideramos que no existe una base sólida que permita determinar si el oferente cuenta con la experiencia y ha ejecutado contratos por cuantías mínimas que le permitan hacer parte de este proceso.

RESPUESTA:

Se solicita remitirse a la evaluación técnica preliminar y definitiva donde se verificó lo pertinente a la luz de los requerimientos del pliego de condiciones y de los documentos del proceso.

OBSERVACION N°3:

3. De acuerdo con el punto 22.2.3. definido como Factor Económico Transporte Variable, se establece lo siguiente “la oferta económica para el presente numeral no deberá superar el valor de ninguno de los precios techo definidos para cada regional según ANEXO 4, **so pena de rechazo.**

Teniendo en cuenta lo mencionado en el punto anterior se identifica que la UT CP 2021 de acuerdo con los archivos Excel que fueron subidos hoy 5 de agosto por la entidad, incurre en causal de rechazo al cotizar por encima de los precios techo establecidos en el anexo 4, cotizando así:

Valor unitario entregas en devolución a remitente en municipio y/o centro operativo.

Precio techo \$297
Precio ofertado \$528

Valor unitario correo normal en municipio y/o centro operativo.

Precio techo \$528
Precio ofertado \$1.437

Teniendo en cuenta los criterios establecidos dentro del pliego de condiciones de la presente invitación pública y en aras de asegurar su estricto cumplimiento consideramos que la propuesta de la UT CP 2021 debe ser rechazada.

Finalmente hacemos un nuevo llamado frente a las dificultades y nuevo interés de la empresa Busexpress que insistentemente y pese a sus ya conocidas problemáticas financieras pretende hacer parte en la prestación del servicio en una de las regionales que más complejidad y problemas ha representado para 4-72 en los últimos años, todo por la falta de experiencia y solidez financiera de quienes han sido elegidos, situación igual a la que hoy se evidencia con esta empresa.

RESPUESTA:

Teniendo en cuenta la observación presentada, es necesario indicar que el numeral 22.2.3 corresponde a requisitos de orden ponderable los cuales no son habilitantes y obedecen específicamente a factores de asignación de puntaje. La causal de rechazo señalada y establecida en el citado numeral corresponde a la imposibilidad de asignación de puntaje si se determina la causal de superar el valor de alguno de los precios techo definidos por la entidad.

En este caso, si existen precios en la oferta económica que superen los valores techo establecidos por SPN, procederá el rechazo del mencionado puntaje.

Análisis de las observaciones presentadas por BUSEXPRESS

Recibida el día 06 de agosto de 2021 a las 4:21 P.M. a través del correo electrónico: licitacioneseco@busexpress.co

OBSERVACION N°1:

Respetados Señores

Por medio del presente escrito de la manera más respetuosa queremos expresar la gran preocupación que nace de la propuesta presentada por la Unión Temporal C-P 2021 y con la cual pretenden hacerse acreedores de la regional Norte, esto para dejar precedente de las

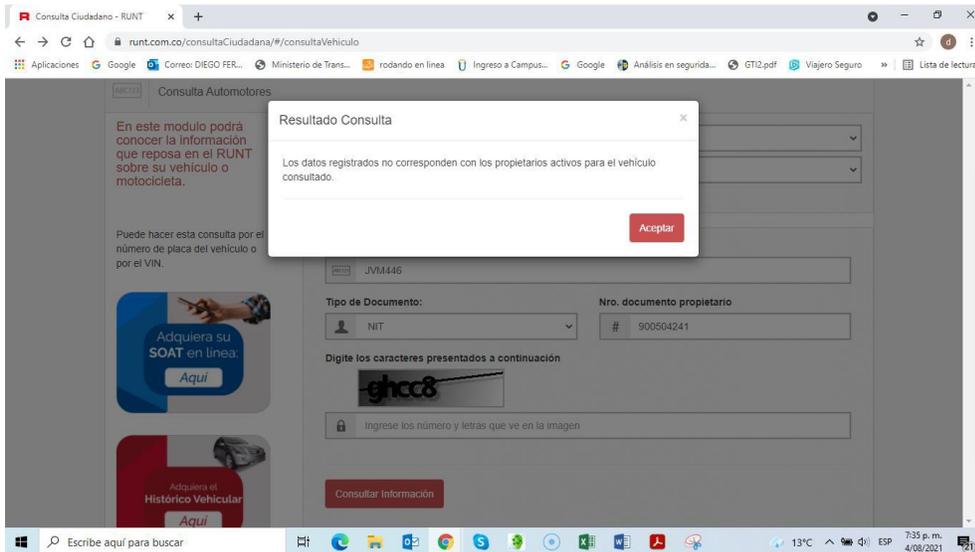
inconsistencias de la propuesta y esperar que el comité evaluador realice su labor con honestidad y transparencia.

Inconsistencias

- A folio 600 presenta vehículo de placas JVM446 como flota propia.



Una vez revisado el Runt (Registro Único nacional de Transito) se deja ver que este vehículo no está a nombre de los señores Camarca.



Lo que demuestra que la tarjeta de propiedad aportada por el proponente no es legítima y no está acorde a la realidad, actualmente este vehículo está a nombre del Banco Bogotá con Nit 860.002.964-4, si revisan el anexo 25 se darán cuenta que los números de licencia no son los mismos.

RUNT

Consulta Automotores

Realizar otra consulta

Señor usuario si la información suministrada no corresponde con sus datos reales por favor comuníquese con la autoridad de tránsito en la cual solicitó su trámite.

PLACA DEL VEHÍCULO:	JVM446	ESTADO DEL VEHÍCULO:	ACTIVO
NRO. DE LICENCIA DE TRÁNSITO:	10023572047	TIPO DE SERVICIO:	Público
CLASE DE VEHÍCULO:	CAMIONETA		

Información general del vehículo

MARCA:	DFSK	LÍNEA:	EQ6025XXYF13 1.2
MODELO:	2022	COLOR:	BLANCO
NÚMERO DE SERIE:		NÚMERO DE MOTOR:	DK12-0520485156
NÚMERO DE CHASIS:	LVZMN2590NAA00160	NÚMERO DE VIN:	LVZMN2590NAA00160
CILINDRAJE:	1240	TIPO DE CARROCERÍA:	PANEL
TIPO COMBUSTIBLE:	GAS GASOL	FECHA DE MATRICULA INICIAL (DDMMAAAA):	19/02/2021
AUTORIDAD DE TRÁNSITO:	SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE MOSQUERA	GRAVÁMENES A LA PROPIEDAD:	NO
CLÁSICO O ANTIGUO:	NO	REPOTENCIADO:	NO
REGISTRACIÓN MOTOR (SINO):	NO	NRO. REGISTRACIÓN MOTOR:	
REGISTRACIÓN CHASIS (SINO):	NO	NRO. REGISTRACIÓN CHASIS:	

- A folio 604 presenta vehículo de placas JVM447 como flota propia.

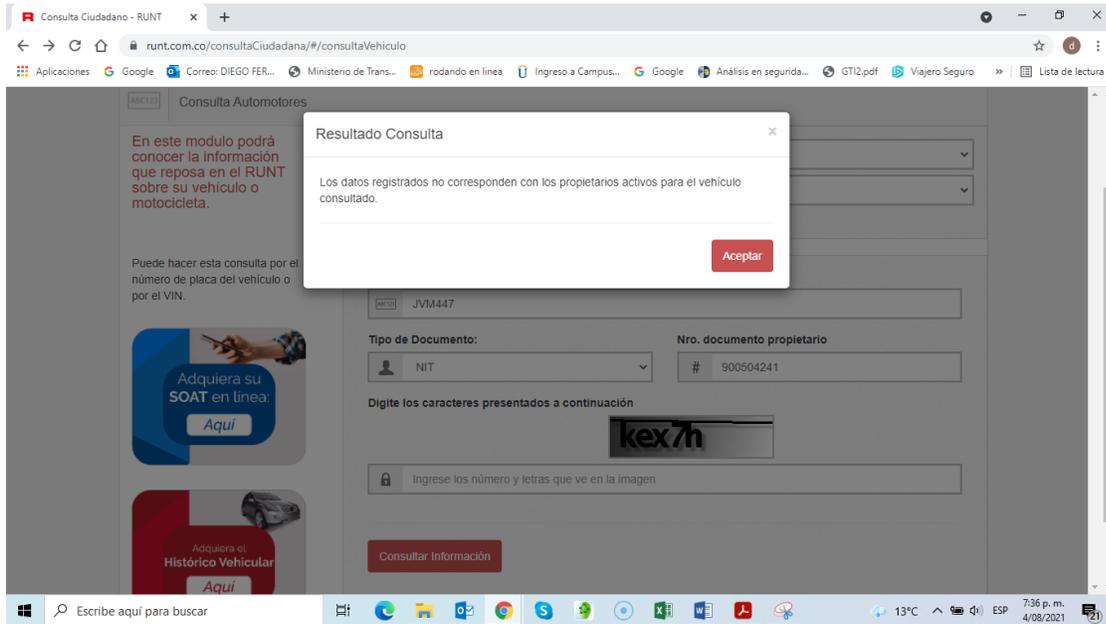
REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE

LICENCIA DE TRÁNSITO No. 10022311907

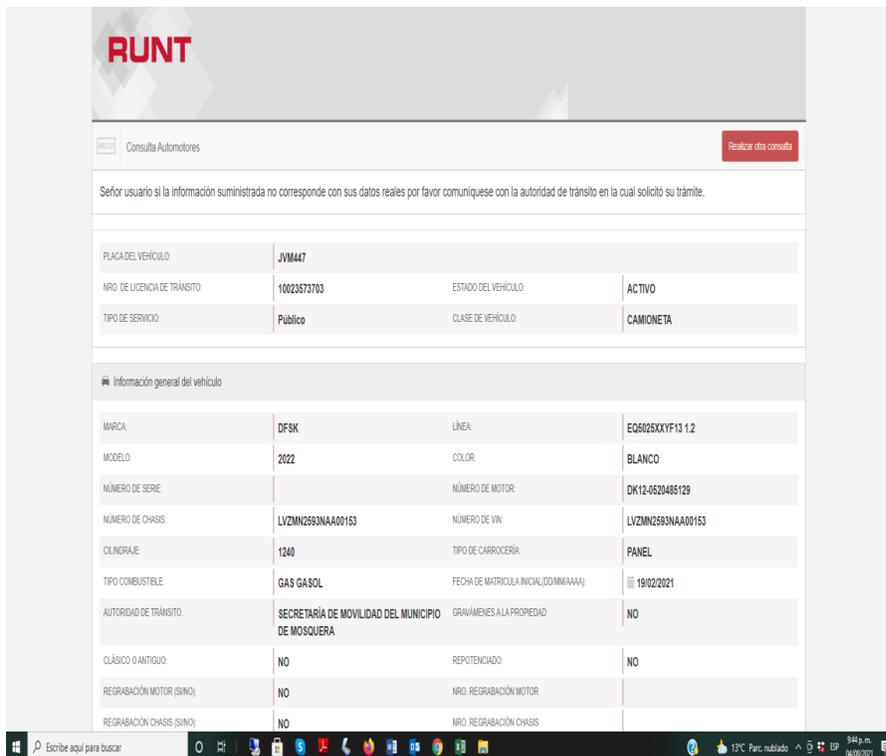
Libertad y Orden

PLACA JVM447	MARCA DFSK	LÍNEA EQ5025XXYF13 1.2	MODELO 2022
CILINDRAJE CC 1.240	COLOR BLANCO	SERVICIO PÚBLICO	
CLASE DE VEHÍCULO CAMIONETA	TIPO CARROCERÍA PANEL	COMBUSTIBLE GAS GASOL	CAPACIDAD Kg/P&J 830
NÚMERO DE MOTOR DK12-0520485128	REG. VIN N LVZMN2593NAA00153	REG. NÚMERO DE CHASIS N LVZMN2593NAA00153	REG. N
NÚMERO DE SERIE *****	PROPIETARIO: APELLIDO(S) Y NOMBRE(S) CAMARCA S.A.S.	IDENTIFICACIÓN NIT 900504241	

Una vez revisado el Runt (Registro Único nacional de Transito) se deja ver que este vehículo no está a nombre de los señores Camarca.



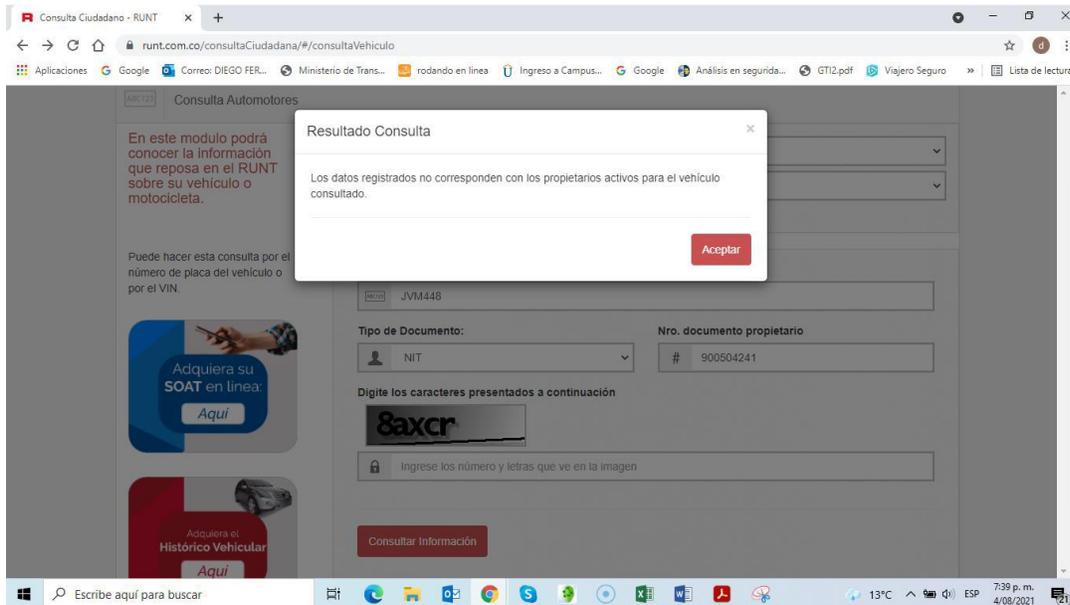
Lo que demuestra que la tarjeta de propiedad aportada por el proponente no es legítima y no está acorde a la realidad, actualmente este vehículo está a nombre del Banco Bogotá con Nit 860.002.964-4, si revisan el anexo 25 se darán cuenta que los números de licencia no son los mismos.



- A folio 608 presenta vehículo de placas JVM448 como flota propia.



Una vez revisado el Runt (Registro Único nacional de Transito) se deja ver que este vehículo no está a nombre de los señores Camarca.



Lo que demuestra que la tarjeta de propiedad aportada por el proponente no es legítima y no está acorde a la realidad, actualmente este vehículo está a nombre del Banco Bogota con Nit 860.002.964-4, si revisan el anexo 25 se darán cuenta que los números de licencia no son los mismos.

RUNT

Consulta Automotres Realizar otra consulta

Señor usuario si la información suministrada no corresponde con sus datos reales por favor comuníquese con la autoridad de tránsito en la cual solicitó su trámite.

PLACA DEL VEHÍCULO:	JVM448	ESTADO DEL VEHÍCULO:	ACTIVO
NRO. DE LICENCIA DE TRÁNSITO:	10023873478	TIPO DE SERVICIO:	Público
TIPO DE SERVICIO:	Público	CLASE DE VEHÍCULO:	CAMIONETA

Información general del vehículo

MARCA:	DFSK	LÍNEA:	EQ6026XXYF13 1.2
MODELO:	2022	COLOR:	BLANCO
NÚMERO DE SERIE:		NÚMERO DE MOTOR:	DK12-0520485147
NÚMERO DE CHASIS:	LVZMN2599NAA00171	NÚMERO DE VIN:	LVZMN2599NAA00171
CILINDRAJE:	1240	TIPO DE CARROCERÍA:	PANEL
TIPO COMBUSTIBLE:	GAS GASOL	FECHA DE MATRICULA INICIAL(DDMMAAAA):	19/02/2021
AUTORIDAD DE TRÁNSITO:	SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE MOSQUERA	GRAVÁMENES A LA PROPIEDAD:	NO
CLÁSICO O ANTIGÜO:	NO	REPOTENCIADO:	NO
REGISTRACIÓN MOTOR (SI/NO):	NO	NRO. REGISTRACIÓN MOTOR:	
REGISTRACIÓN CHASIS (SI/NO):	NO	NRO. REGISTRACIÓN CHASIS:	

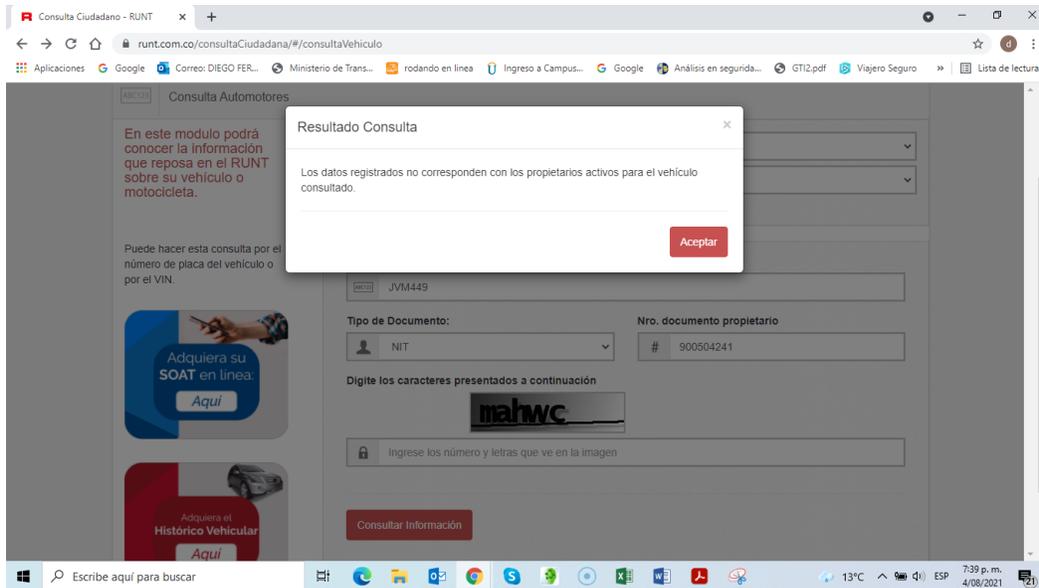
- A folio 612 presenta vehículo de placas JVM449 como flota propia.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE

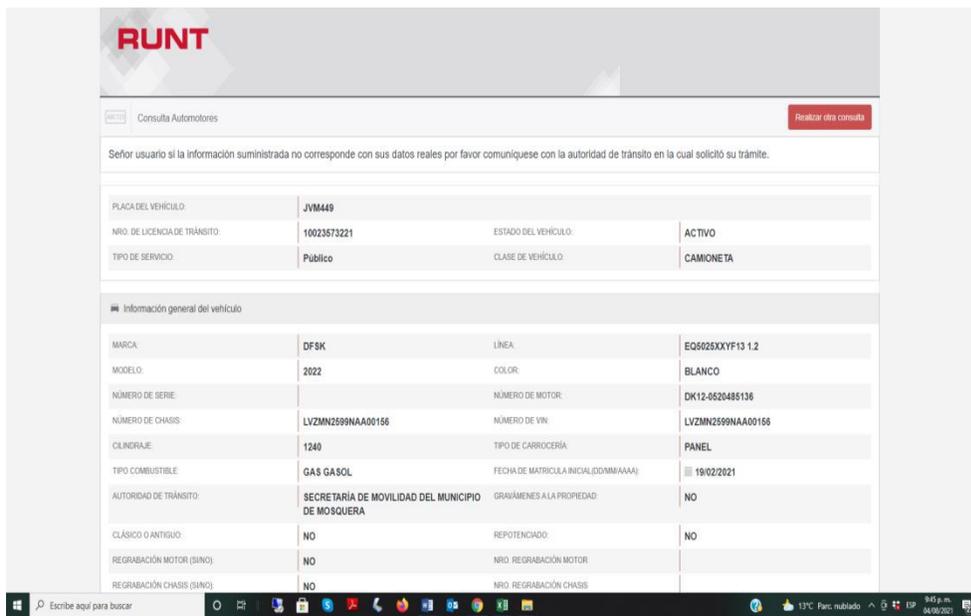
LICENCIA DE TRÁNSITO No. 10022311643

PLACA	MARCA	LÍNEA	MODELO
JVM449	DFSK	EQ6026XXYF13 1.2	2022
CILINDRADA CC	COLOR	SERVICIO	
1.240	BLANCO	PÚBLICO	
CLASE DE VEHÍCULO	TIPO CARROCERÍA	COMBUSTIBLE	CAPACIDAD MaxPSJ
CAMIONETA	PANEL	GAS GASOL	830
NÚMERO DE MOTOR	REG	VIN	
DK12-0520485136	N	LVZMN2599NAA00156	
NÚMERO DE SERIE	REG	NÚMERO DE CHASIS	REG
	N	LVZMN2599NAA00156	N
PROPIETARIO: APELLIDO(S) Y NOMBRE(S)	IDENTIFICACIÓN		
CAMARCA S.A.S.	NIT 900504241		

Una vez revisado el Runt (Registro Único nacional de Tránsito) se deja ver que este vehículo no está a nombre de los señores Camarca.



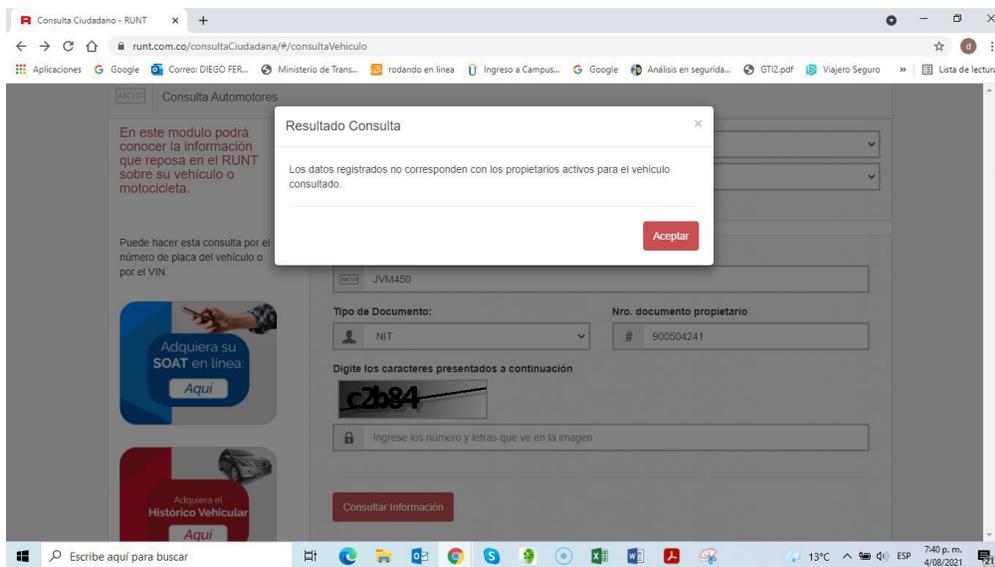
Lo que demuestra que la tarjeta de propiedad aportada por el proponente no es legítima y no está acorde a la realidad, actualmente este vehículo está a nombre del Banco Bogota con Nit 860.002.964-4, si revisan el anexo 25 se darán cuenta que los números de licencia no son los mismos.



- A folio 616 presenta vehículo de placas JVM450 como flota propia.



Una vez revisado el Runt (Registro Único nacional de Tránsito) se deja ver que este vehículo no está a nombre de los señores Camarca.



Lo que demuestra que la tarjeta de propiedad aportada por el proponente no es legítima y no está acorde a la realidad, actualmente este vehículo está a nombre del Banco Bogotá con Nit 860.002.964-4, si revisan el anexo 25 se darán cuenta que los números de licencia no son los mismos.

RUNT

Consulta Automotores Realizar otra consulta

Señor usuario si la información suministrada no corresponde con sus datos reales por favor comuníquese con la autoridad de tránsito en la cual solicitó su trámite.

PLACA DEL VEHICULO:	JVM450	ESTADO DEL VEHICULO:	ACTIVO
NRO DE LICENCIA DE TRANSITO:	10023672010	TIPO DE SERVICIO:	Publico
TIPO DE SERVICIO:	Publico	CLASE DE VEHICULO:	CAMIONETA

Información general del vehículo

MARCA:	DFSK	LINEA:	EQ5025XXYF13 1.2
MODELO:	2022	COLOR:	BLANCO
NÚMERO DE SERIE:		NÚMERO DE MOTOR:	DK12-0520485135
NÚMERO DE CHASIS:	LVZMN2594NAA00159	NÚMERO DE VIN:	LVZMN2594NAA00159
CILINDRAJE:	1240	TIPO DE CARROCERIA:	PANEL
TIPO COMBUSTIBLE:	GAS GASOL	FECHA DE MATRICULA INICIAL(DD/MM/AAAA):	20/02/2021
AUTORIDAD DE TRANSITO:	SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE MOSQUERA	GRAVÁMENES A LA PROPIEDAD:	NO
CLÁSICO O ANTIGUO:	NO	REPOTENCIADO:	NO
REGISTRACIÓN MOTOR (SI/NO):	NO	NRO. REGISTRACIÓN MOTOR:	
REGISTRACIÓN CHASIS (SI/NO):	NO	NRO. REGISTRACIÓN CHASIS:	

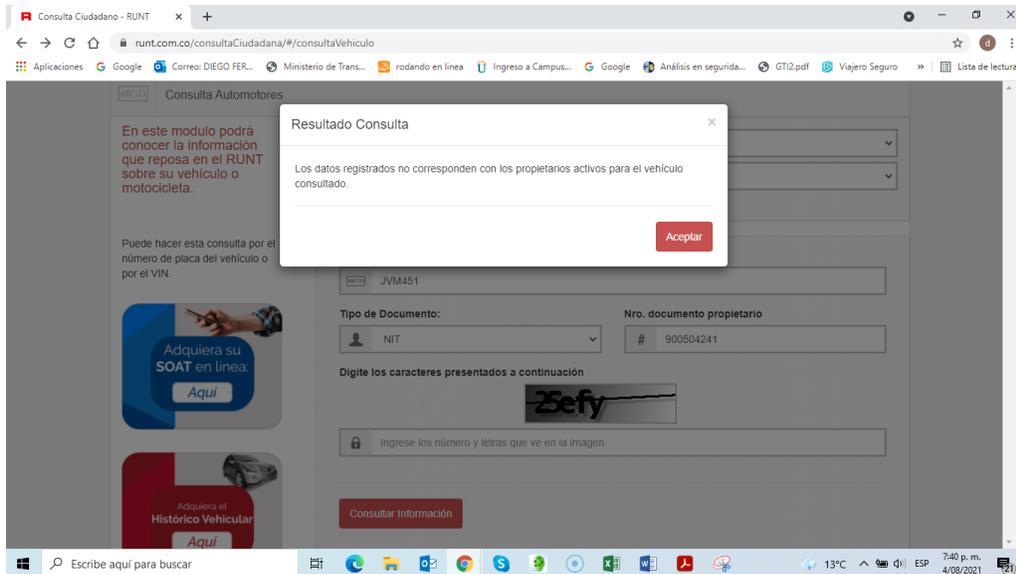
- A folio 620 presenta vehículo de placas JVM451 como flota propia

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE

LICENCIA DE TRÁNSITO No. 10022316437

PLACA	MARCA	LINEA	MODELO
JVM451	DFSK	EQ5025XXYF13 1.2	2022
CILINDRADA CC	COLOR	SERVICIO	
1.240	BLANCO	PÚBLICO	
CLASE DE VEHICULO	TIPO CARROCERIA	COMBUSTIBLE	CAPACIDAD Kg/PSJ
CAMIONETA	PANEL	GAS GASOL	830
NÚMERO DE MOTOR	REG	VIN	
DK12-0520485135	N	LVZMN2594NAA00159	
NÚMERO DE SERIE	REG	NÚMERO DE CHASIS	REG
*****	N	LVZMN2594NAA00159	N
PROPIETARIO: APELLIDO(S) Y NOMBRE(S)	IDENTIFICACIÓN		
CAMARCA S.A.S.	NIT 900504241		

Una vez revisado el Runt (Registro Único nacional de Transito) se deja ver que este vehículo no está a nombre de los señores Camarca.



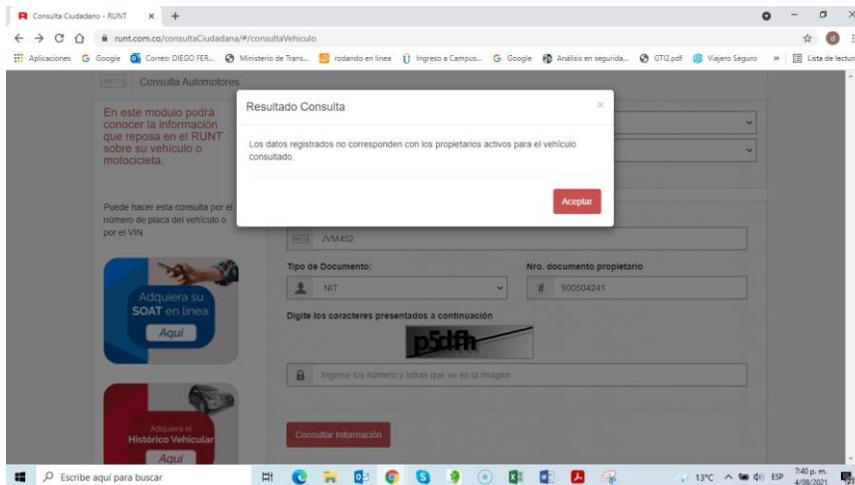
Lo que demuestra que la tarjeta de propiedad aportada por el proponente no es legítima y no está acorde a la realidad, actualmente este vehículo está a nombre del Banco Bogotá con Nit 860.002.964-4, si revisan el anexo 25 se darán cuenta que los números de licencia no son los mismos.

RUNT			
Consulta Automotores Realizar otra consulta			
Señor usuario si la información suministrada no corresponde con sus datos reales por favor comuníquese con la autoridad de tránsito en la cual solicitó su trámite.			
PLACA DEL VEHÍCULO	JVM451	ESTADO DEL VEHÍCULO	ACTIVO
NRO DE LICENCIA DE TRÁNSITO	10023071403	TIPO DE SERVICIO	Público
TIPO DE SERVICIO	Público	CLASE DE VEHÍCULO	CAMIONETA
Información general del vehículo			
MARCA	DFSK	LÍNEA	EQ6828XYF13 1.2
MODELO	2022	COLOR	BLANCO
NÚMERO DE SERIE		NÚMERO DE MOTOR	DK12-0020486138
NÚMERO DE CHASIS	LVM2M2694NA00159	NÚMERO DE VIN	LVM2M2694NA00159
CILINDRAJE	1240	TIPO DE CARROCERÍA	PANEL
TIPO COMBUSTIBLE	GAS GASOL	FECHA DE MATRÍCULA (NOCALDDMMMAAAA)	20/02/2021
AUTORIDAD DE TRÁNSITO	SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE MOSQUERA	GRAVÁMENES A LA PROPIEDAD	NO
CLÁSICO O ANTIGUO	NO	REPOTENCIADO	NO
REGISTRACIÓN MOTOR (SIN)	NO	NRO. REGISTRACIÓN MOTOR	
REGISTRACIÓN CHASIS (SIN)	NO	NRO. REGISTRACIÓN CHASIS	

- A folio 624 presenta vehículo de placas JVM452 como flota propia.



Una vez revisado el Runt (Registro Único nacional de Tránsito) se deja ver que este vehículo no está a nombre de los señores Camarca.



Lo que demuestra que la tarjeta de propiedad aportada por el proponente no es legítima y no está acorde a la realidad, actualmente este vehículo está a nombre del Banco Bogota con Nit 860.002.964-4, si revisan el anexo 25 se darán cuenta que los números de licencia no son los mismos.

RUNT

Consulta Automotores Realizar otra consulta

Señor usuario si la información suministrada no corresponde con sus datos reales por favor comuníquese con la autoridad de tránsito en la cual solicitó su trámite.

PLACA DEL VEHICULO	JVM452		
NRO DE LICENCIA DE TRANSITO	10023872430	ESTADO DEL VEHICULO	ACTIVO
TIPO DE SERVICIO	Publico	CLASE DE VEHICULO	CAMIONETA

Información general del vehículo

MARCA	DFSK	LINEA	EQ6025XYF13 1.2
MODELO	2022	COLOR	BLANCO
NÚMERO DE SERIE		NÚMERO DE MOTOR	DK12-0520485134
NÚMERO DE CHASIS	LVZMN2594NAA00176	NÚMERO DE VIN	LVZMN2594NAA00176
CILINDRAJE	1240	TIPO DE CARROCERÍA	PANEL
TIPO COMBUSTIBLE	GAS GASOL	FECHA DE MATRICULA NACIONAL (AAAA)	20/02/2021
AUTORIDAD DE TRANSITO	SECRETARIA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE MOSQUERA	GRAVAMENES A LA PROPIEDAD	NO
CLASICO O ANTIGUO	NO	REPOTENCIADO	NO
REGISTRACION MOTOR (SI/NO)	NO	NRO. REGISTRACION MOTOR	
REGISTRACION CHASIS (SI/NO)	NO	NRO. REGISTRACION CHASIS	

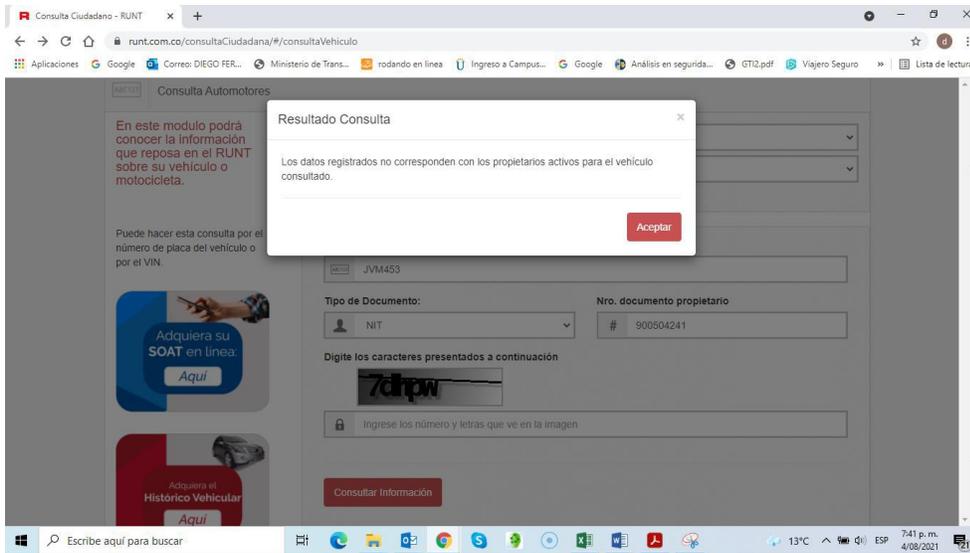
- A folio 628 presenta vehículo de placas JVM453 como flota propia.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE

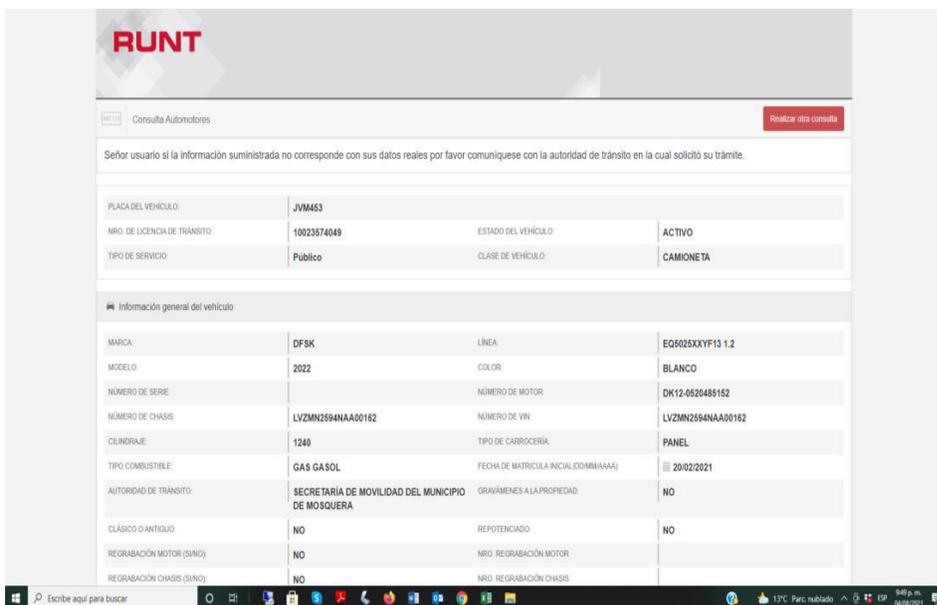
Liberty Order **LICENCIA DE TRÁNSITO No. 10022315924**

PLACA	MARCA	LINEA	MODELO
JVM453	DFSK	EQ6025XYF13 1.2	2022
CILINDRADA CC	COLOR	SERVICIO	
1.240	BLANCO	PÚBLICO	
CLASE DE VEHICULO	TIPO CARROCERÍA	COMBUSTIBLE	CAPACIDAD Kg/PSJ
CAMIONETA	PANEL	GAS GASOL	830
NÚMERO DE MOTOR	REG. VIN		
DK12-0520485162	N LVZMN2594NAA00162		
NÚMERO DE SERIE	REG. NÚMERO DE CHASIS	REG.	
	N LVZMN2594NAA00162	N	
PROPIETARIO: APELLIDO(S) Y NOMBRE(S)	IDENTIFICACIÓN		
CAMARCA S.A.S.	NIT 900504241		

Una vez revisado el Runt (Registro Único nacional de Transito) se deja ver que este vehículo no está a nombre de los señores Camarca.



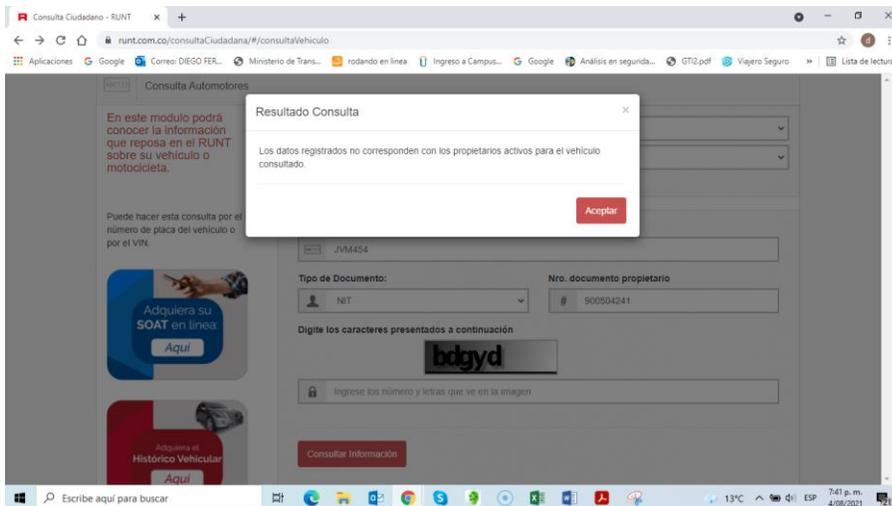
Lo que demuestra que la tarjeta de propiedad aportada por el proponente no es legítima y no está acorde a la realidad, actualmente este vehículo está a nombre del Banco Bogotá con Nit 860.002.964-4, si revisan el anexo 25 se darán cuenta que los números de licencia no son los mismos.



- A folio 632 presenta vehículo de placas JVM454 como flota propia.



Una vez revisado el Runt (Registro Único nacional de Tránsito) se deja ver que este vehículo no está a nombre de los señores Camarca.



Lo que demuestra que la tarjeta de propiedad aportada por el proponente no es legítima y no está acorde a la realidad, actualmente este vehículo está a nombre del Banco Bogotá con Nit 860.002.964-4, si revisan el anexo 25 se darán cuenta que los números de licencia no son los mismos.

RUNT

Consulta Automotores Realizar otra consulta

Señor usuario si la información suministrada no corresponde con sus datos reales por favor comuníquese con la autoridad de tránsito en la cual solicitó su trámite.

PLACA DEL VEHÍCULO	JVM454		
NRO. DE LICENCIA DE TRÁNSITO	10023572768	ESTADO DEL VEHÍCULO	ACTIVO
TIPO DE SERVICIO	Público	CLASE DE VEHÍCULO	CAMIONETA

Información general del vehículo

MARCA	DFSK	LÍNEA	EQ6025XXYF13 1.2
MODELO	2022	COLOR	BLANCO
NÚMERO DE SERIE		NÚMERO DE MOTOR	DK12-0520485146
NÚMERO DE CHASIS	LVZMN2595NAA00163	NÚMERO DE VIN	LVZMN2595NAA00163
CILINDRAJE	1240	TIPO DE CARROCERÍA	PANEL
TIPO COMBUSTIBLE	GAS GASOL	FECHA DE MATRÍCULA INICIAL (DDMMIAAAA)	20/02/2021
AUTORIDAD DE TRÁNSITO	SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE MOSQUERA	GRANÁMENES A LA PROPIEDAD	NO
CLÁSICO O ANTIGUO	NO	REPOTENCIADO	NO
REGISTRACIÓN MOTOR (SI/NO)	NO	NRO. REGISTRACIÓN MOTOR	
REGISTRACIÓN CHASIS (SI/NO)	NO	NRO. REGISTRACIÓN CHASIS	

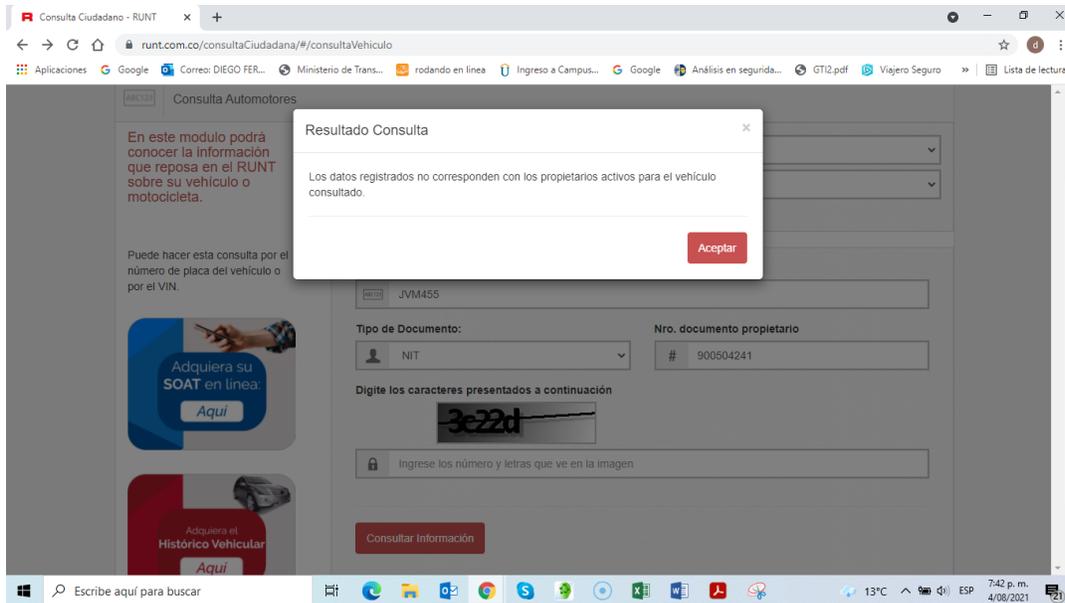
- A folio 636 presenta vehículo de placas JVM455 como flota propia.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE

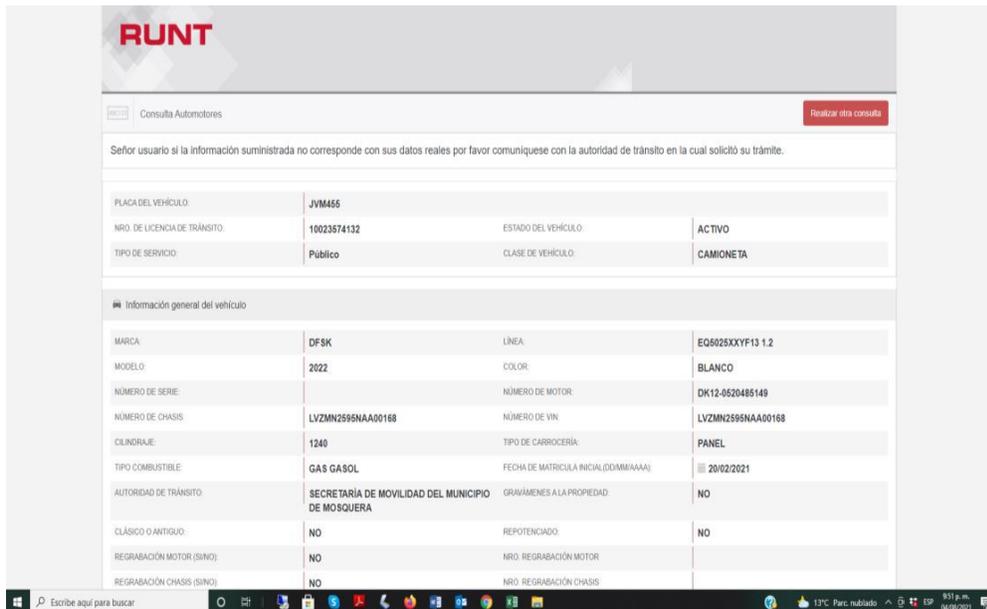
LICENCIA DE TRÁNSITO No. 10022313887

PLACA JVM455	MARCA DFSK	LÍNEA EQ6025XXYF13 1.2	MODELO 2022
CHANDRADA CC 1:240	COLOR BLANCO	SERVICIO PÚBLICO	
CLASE DE VEHÍCULO CAMIONETA	TIPO CARROCERÍA PANEL	COMBUSTIBLE GAS GASOL	CAPACIDAD Kg/PLI 830
NÚMERO DE MOTOR DK12-0520485149	REG N	VIN LVZMN2595NAA00163	REG N
NÚMERO DE SERIE *****	REG N	NÚMERO DE CHASIS LVZMN2595NAA00163	REG N
PROPIETARIO: APELLIDO(S) Y NOMBRE(S) CAMARCA S.A.S.	IDENTIFICACIÓN NIT 900504241		

Una vez revisado el Runt (Registro Único nacional de Transito) se deja ver que este vehículo no está a nombre de los señores Camarca.



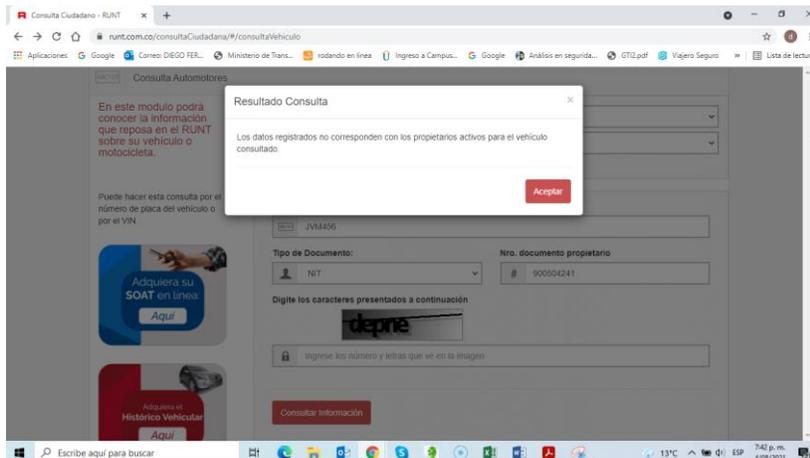
Lo que demuestra que la tarjeta de propiedad aportada por el proponente no es legítima y no está acorde a la realidad, actualmente este vehículo está a nombre del Banco Bogotá con Nit 860.002.964-4, si revisan el anexo 25 se darán cuenta que los números de licencia no son los mismos.



- A folio 640 presenta vehículo de placas JVM456 como flota propia.



Una vez revisado el Runt (Registro Único nacional de Transito) se deja ver que este vehículo no está a nombre de los señores Camarca.



Lo que demuestra que la tarjeta de propiedad aportada por el proponente no es legítima y no está acorde a la realidad, actualmente este vehículo está a nombre del Banco Bogotá con Nit 860.002.964-4, si revisan el anexo 25 se darán cuenta que los números de licencia no son los mismos.

RUNT

Consulta Automotores Realizar otra consulta

Señor usuario si la información suministrada no corresponde con sus datos reales por favor comuníquese con la autoridad de tránsito en la cual solicitó su trámite.

PLACA DEL VEHICULO:	JVM456		
NRO. DE LICENCIA DE TRÁNSITO:	10023674165	ESTADO DEL VEHICULO:	ACTIVO
TIPO DE SERVICIO:	Público	CLASE DE VEHICULO:	CAMIONETA

Información general del vehículo

MARCA:	DFSK	LÍNEA:	EQ6025XXYF13 1.2
MODELO:	2022	COLOR:	BLANCO
NÚMERO DE SERIE:		NÚMERO DE MOTOR:	DK12-0520485148
NÚMERO DE CHASIS:	LVZMN2597NAA00169	NÚMERO DE VIN:	LVZMN2597NAA00169
CILINDRAJE:	1240	TIPO DE CARROCERÍA:	PANEL
TIPO COMBUSTIBLE:	GAS GASOL	FECHA DE MATRICULA INICIAL(DOMMMAAA):	20/02/2021
AUTORIDAD DE TRÁNSITO:	SECRETARÍA DE MOVILIDAD DEL MUNICIPIO DE MOSQUERA	GRAVÁMENES A LA PROPIEDAD:	NO
CLÁSICO O ANTIGÜO:	NO	REPOTENCIADO:	NO
REGISTRACIÓN MOTOR (SI/NO):	NO	NRO. REGISTRACIÓN MOTOR:	
REGISTRACIÓN CHASIS (SI/NO):	NO	NRO. REGISTRACIÓN CHASIS:	

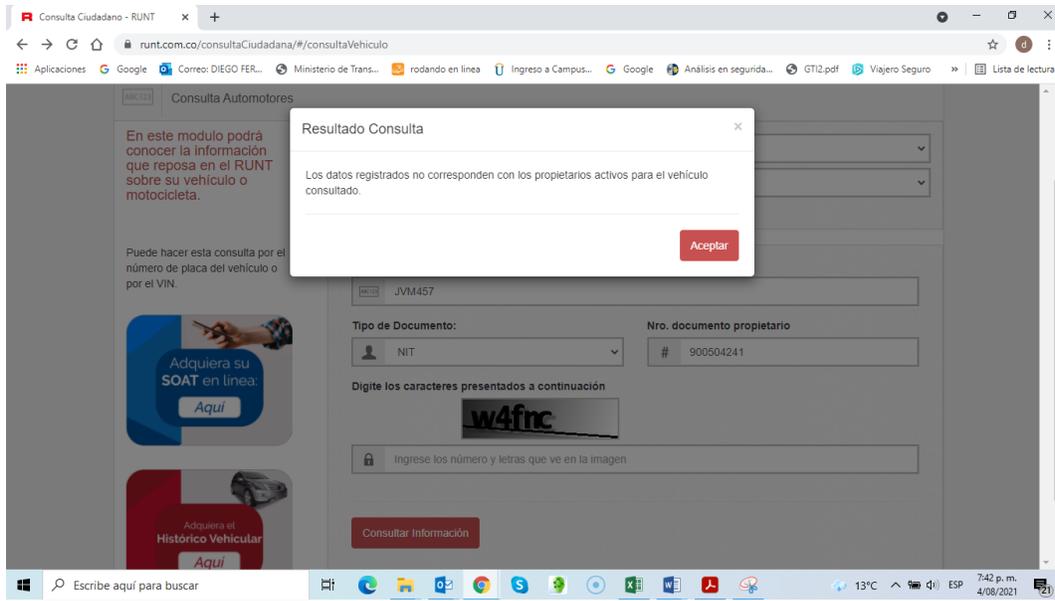
- A folio 644 presenta vehículo de placas JVM457 como flota propia

REPÚBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DE TRANSPORTE

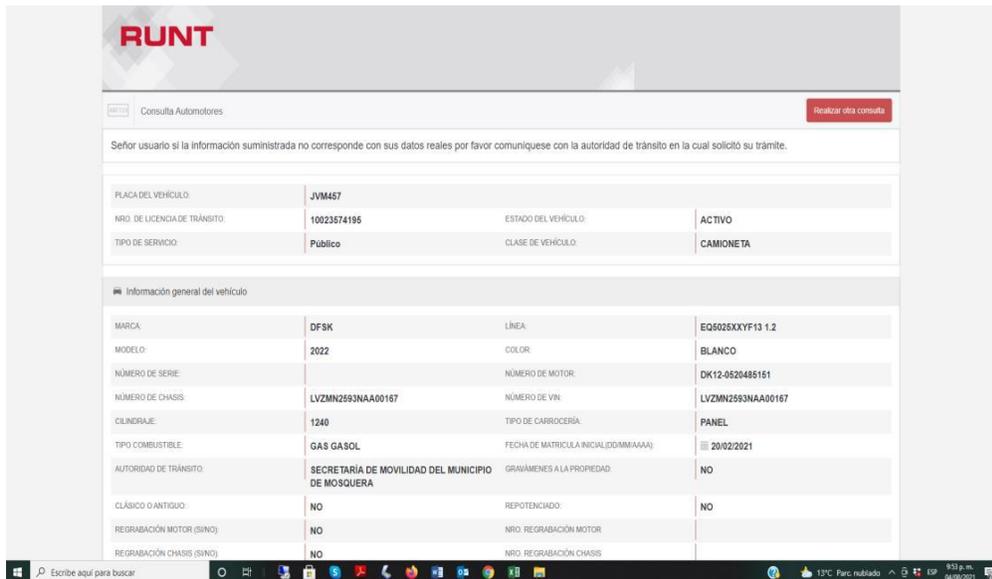
LICENCIA DE TRÁNSITO No. 10022313509

PLACA	MARCA	LÍNEA	MODELO
JVM457	DFSK	EQ6025XXYF13 1.2	2022
CILINDRADA CC	COLOR	SERVICIO	
1.240	BLANCO	PÚBLICO	
CLASE DE VEHICULO	TIPO CARROCERÍA	COMBUSTIBLE	CAPACIDAD Kg/PSJ
CAMIONETA	PANEL	GAS GASOL	830
NÚMERO DE MOTOR		REG. VIN	
DK12-0520485151		N LVZMN2593NAA00167	
NÚMERO DE SERIE		REG. NÚMERO DE CHASIS	REG.
600000		N LVZMN2593NAA00167	N
PROPIETARIO: APELLIDOS Y NOMBRE(S)		IDENTIFICACIÓN	
CAMARCA S.A.S.		NIT 900504241	

Una vez revisado el Runt (Registro Único nacional de Transito) se deja ver que este vehículo no está a nombre de los señores Camarca.



Lo que demuestra que la tarjeta de propiedad aportada por el proponente no es legítima y no está acorde a la realidad, actualmente este vehículo está a nombre del Banco Bogotá con Nit 860.002.964-4, si revisan el anexo 25 se darán cuenta que los números de licencia no son los mismos.



Evidencia del nuevo propietario de los carros anteriormente relacionados

	REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO HISTÓRICO PROPIETARIOS	Página 1 de 1		
Solicitud No. 875922	Identificación : JVM448			
Expedido el 04 de agosto de 2021 a las 09:16:08 PM				
"ESTE DOCUMENTO REFLEJA LA HISTORIA DE LOS PROPIETARIOS DEL VEHÍCULO HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICIÓN"				
HISTÓRICO DE PROPIETARIOS				
Tipo Documento	Nro. Documento	Nombres	Fecha Inicio	Fecha Fin
NIT	900504241	CAMARCA S.A.S.	19/02/2021	03/08/2021
NIT	8600029644	BANCO DE BOGOTA	03/08/2021	ACTUAL

Causales de rechazo

1. Cuando la empresa compruebe **falta de veracidad en la documentación** presentada o en la información entregada en los anexos técnicos para esta invitación.

5. Cuando la propuesta sea evaluada con NO CUMPLE en el factor jurídico y/o financiera y/o requisitos técnicos mínimos, una vez se haya agotado la etapa de subsanaciones y/o aclaraciones conforme al cronograma del presente proceso.

15. En Virtud de requerimiento o solicitud de aclaración efectuada por la empresa, el proponente en su contestación modifica la oferta inicial

1. En el artículo 21.3.8 del pliego de condiciones se establece que el proponente debe acreditar mínimo 30% de la flota propia para poder participar, y si la verificación da como resultado NO CUMPLE la propuesta no quedara habilitada.

De acuerdo a las inconsistencias presentadas anteriormente la Unión temporal C-P 2021 no puede presentar estos vehículos como propiedad de la empresa Camarca y es un punto no subsanable toda vez que es un aspecto técnico indispensable para la comparación de oferta, y otorgamiento de puntaje, por lo que el proponente no puede allegar otros vehículos adicionales ya que se contemplaría una mejora de propuesta y rompería el principio de transparencia.

RESPUESTA

En atención a la observación presentada por el integrante de la Unión Temporal Alianza en Transporte Norte, es preciso indicar que luego de realizadas las verificaciones por parte de la entidad se pudo establecer que los documentos aportados por el proponente Unión Temporal C-P 2021 al momento de presentar su oferta contenían información verídica y cotejada por el comité evaluador; posteriormente y conforme a la evidencia presentada en la observación, el proponente Unión temporal C-P 2021 señalo que: *"a la fecha de cierre las tarjetas de propiedad de los vehículos objetados eran validas y verídicas, por cuanto, el cambio se hizo posterior a la fecha de cierre no dando lugar a información tergiversada o mal infundada. Así las cosas, aportamos copia de las nuevas tarjetas de propiedad y los contratos de leasing a nombre de CAMARCA S.A.S."*

La circunstancia anterior mereció por parte de este comité evaluador, realizar las verificaciones pertinentes determinando que efectivamente los vehículos en mención y que inicialmente se aportaron como de propiedad del integrante de la UT C-P 2021 CAMARCA SAS, fueron traspasados como de propiedad del Banco de Bogotá y soportados mediante contrato de Leasing para cumplir el requisito establecido por la entidad en el numeral 21.3.8 del Pliego de Condiciones Definitivo.

Valga la pena aclarar que la condición de Leasing de los vehículos aportados, hace parte de las alternativas establecidas en el mismo pliego de condiciones.

OBSERVACION N°2:

2. A folio entregan una certificación emitida por el concesionario praco didacol donde ellos establecen que los 18 vehículos vendidos a CAMARCA SAS son de capacidad de carga 930 en ficha técnica, y 830 en tarjeta de propiedad, lo que indica que si la entidad les pasa o acepta los vehículos como propios estos no aplicarían como vehículos de 1000 kilos.

00599

Praco Didacol
Grupo Inchcape

Bogotá, mayo 10 de 2.021

Señores:
CAMARCA S.A.S

Nuestro concesionario Prado Didacol S.A.S, certifica que las DIECIOCHO (18) van de carga que se relacionan son de marca: DF5K, línea vehicular: K05S - EQ5025XXVF13 1.2, de modelo: 2022, tipo: **panel**, clase: **camioneta**, con cilindrada: **1.240 CC**, de servicio **público**, de color **blanco**, con capacidad de carga de **830 kg** según tarjeta de propiedad y de **930 kg** según ficha técnica y acorde a la homologación del ministerio de transporte AA68210, con peso vacío **1.000 kg**, volumen de carga **3,8 m³** y un peso bruto vehicular de **1.980 kg** y que las mismas fueron entregadas en la ciudad de Bogotá.

Si la entidad revisa en el runt el peso bruto vehicular de una unidad de transporte de carga, esta es la sumatoria del peso vacío del vehículo y la capacidad de carga, lo cual da la razón al concesionario en su certificación y además se evidencia en la ficha técnica a folio 596.

K05S VAN CARGO

Con las líneas de carga DF5K usted podrá encontrar una solución integral para el transporte de cualquier tipo de carga, se adaptan a las necesidades particulares de cada cliente, empresas y emprendedores.

La K05S van cargo se renovó completamente para evolucionar el transporte de carga en Colombia. Ahora con una apariencia interior y exterior mucho más moderna, cuenta con una mayor potencia y capacidad de carga, convirtiéndose en el mejor socio para la logística de la ciudad.

CARACTERÍSTICAS DEL MOTOR

Cilindrada	1.240 cc
Potencia Máxima	87 hp @ 6.000 rpm
Número de cilindros	4 En línea
Combustible	Gasolina
Inyección	Eléctrica multipunto
Sistema de distribución	Cadena de distribución
Torque máxima	12 kgm @ 4.400 rpm
Número de cambios	5

DIMENSIONES Y PESOS

- Peso bruto vehicular: **1.980Kg**
- Capacidad de carga: **980Kg***
- Peso vacío: **1.000Kg**
- Volumen de carga: **3,8 m³**

*Para conocer la capacidad de carga final a del cliente o comprador debe conocer el peso de los accesorios instalados directamente, el peso de los ocupantes y el tanque del combustible lleno, los cuales se restan a la capacidad de carga máxima.

En procesos anteriores como lo son IA 012-2021, IA014 DE 2021 los señores Camarca SAS solicitaron la aceptación de estos vehículos con una variación del 20% para poder cumplir con este requerimiento y la entidad le aceptó pero la variación del 10% como se deja ver a continuación, Transportes Sell también realizó una solicitud del mismo tenor y no la aceptaron.

OBSERVACIONES PLIEGO DE CONDICIONES E INVITACIÓN BORRADOR IA014-2021 OBSERVACIONES PRESENTADAS POR CAMARCA SAS 26/04/2021

Observación 1.- Observación Técnica sobre Vehículos de 1 Tonelada. Teniendo en cuenta que el proceso de la referencia es resultado de la declaratoria de desierto del proceso INVITACIÓN PÚBLICA 001 DE 2021, y que por lo tanto las bases son las mismas del anterior proceso, muy respetuosamente solicitamos que se ratifiquen en el presente proceso que se aceptan vehículos de 1 Tonelada en las mismas condiciones que aceptaron en el proceso INVITACIÓN PÚBLICA 001 DE 2021, para los cual adjuntamos la pregunta 8 y su respectiva respuesta, extraídos del documento CONSOLIDADO RESPUESTAS OBSERVACIONES PLIEGO DEFINITIVO.pdf, publicado en el portal del proceso aludido y que reza:

OBSERVACIÓN No. 8

Solicitamos se aclare y acepten como camión de 1 Tonelada los vehículos VAN de 800Kg. toda vez que 800 A 830 Kg es la capacidad reflejada en la tarjeta de propiedad, pero en la ficha técnica se evidencia una capacidad de 980 kg. no obstante, si no son estos equipos ya tendría el proveedor que pensar en la inversión de vehículos tipo NHR que en su tarjeta de propiedad indica una capacidad de 1.600 Kg pero su capacidad de carga según la ficha técnica es de aproximadamente 2.000 Kg.

RESPUESTA:

Se acepta la observación únicamente para los vehículos de 1 tonelada, para lo cual será considerado un margen máximo del 10%, es decir, vehículos de capacidad de carga de mínimo 900 kilos evidenciados en su ficha técnica del fabricante. En consecuencia, se verá reflejada en la adenda modificatoria al pliego de condiciones definitivo, incluyendo una nota aclaratoria en el siguiente sentido:

NOTA: De acuerdo con la amplia gama, modelos y tipo de vehículos en el mercado, en donde se aproximan a la capacidad de 1 tonelada se validará con la tarjeta de propiedad que la desviación no sea superior a un 10% inferior a lo requerido.

Así las cosas y en resumen, es que se avalan vehículos de 1 Tonelada, vehículos que según su ficha técnica tengan capacidad igual o superior a los 900 kg, independiente de la capacidad que refleja la Tarjeta de Propiedad.

RESPUESTA: *Se acepta parcialmente la observación en los términos expuestos por el observante; en el sentido de verificar contra la ficha técnica el cumplimiento de la capacidad de carga del vehículo de 1 tonelada, para lo cual deberá adjuntar en su propuesta: 1.Ficha técnica del vehículo, 2. Certificación emitida por el fabricante de la carrocería o en su defecto la del concesionario automotor a la cuál se le compró el vehículo, 3.Registro fotográfico del vehículo propuesto donde se identifique claramente la placa y la carrocería del mismo.*

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: TRANSPORTES SELL IA012-2021

Recibida el día 6 de abril de 2021 a la 2:38 p.m.

OBSERVACIÓN No. 1: *En El numeral 4.2.1 SUMINISTRO DE RECURSO DE TRANSPORTE. En su Nota 6 Para los vehículos de capacidad de 1 tonelada se validará con la tarjeta de propiedad que, la desviación no sea superior a un 10% inferior a lo requerido. Lo anterior, de acuerdo con la amplia gama, modelos y tipo de vehículos en el mercado en donde se aproxima dicha capacidad. Se solicita a la entidad que la desviación del 10% inferior a lo requerido en capacidad vehicular que le dan al vehículo de 1 tonelada, se aplique a todos los vehículos de carga solicitado en el anexo técnico 1, por cuanto en el mercado existe y una amplia gama, modelos y tipo de vehículos en el mercado en donde se aproxima dicha capacidad, sumado a esto aplica la resolución 2498 de 2018 donde establecen los pesos máximos permitidos por bascula y dan una tolerancia positiva en kilos para el control de peso en basculas.*

Respuesta: No se acepta la observación y toda vez que el acto administrativo citado, Resolución 2498 de 2018, se refiere a una materia ajena a las necesidades planteadas en el pliego de condiciones, en el sentido que la misma regula es el peso máximo para control de básculas.

Pero con asombro en el proceso IP006-2021 le aceptan a los señores Camarca una desviación del 20% en la capacidad de los vehículos de 1000 kls para que se puedan presentar, y adicional cierran la pluralidad de oferentes pidiendo una licencia OTM para todos los miembros de una unión temporal, dejando lejos de toda luz la verdadera finalidad de las uniones temporales. ¿Casualidad?

Lejos de la transparencia que ha caracterizado a servicios postales nacionales en los procesos licitatorios, se nota que el presente proceso está amañado e inclinado hacia un proponente.

RESPUESTA:

En atención a su observación, esta entidad se permite precisar que no es cierta y es alejada de la realidad la apreciación señalada en su escrito donde manifiesta: *“Pero con asombro en el proceso IP006-2021 le aceptan a los señores Camarca una desviación del 20% en la capacidad de los vehículos de 1000 kls para que se puedan presentar, y adicional cierran la pluralidad de oferentes pidiendo una licencia OTM para todos los miembros de una unión temporal, dejando lejos de toda luz la verdadera finalidad de las uniones temporales.”*

Los requisitos establecidos por esta entidad dentro del presente proceso de selección se encuentran totalmente soportados en el principio de igualdad y transparencia que rigen las actuaciones de SPN, y evidencia de ello es que las condiciones no se establecen para un solo proponente sino para cualquier interesado que pueda ofrecer las mejores condiciones de servicio para la entidad; al permitir una variación del 20% en este tipo de vehículos se garantiza la pluralidad de oferentes y permite contar con mayores alternativas al configurar la oferta para la entidad, y adicionalmente, la oferta presentada por la UT Alianza Transportes del Norte, también resultó favorecida con ésta condición en el proceso IP-006-2021, por lo que no le asiste razón alguna a su observación.

Con referencia al requisito de licencia de operación de Transporte Multimodal es preciso indicar nuevamente que la misma no obedece a un capricho de esta entidad, y muy por el contrario, es un requisito legal, establecido en el ordenamiento jurídico que obliga a quienes pretenden prestar un servicio de transporte de carga con las especificaciones requeridas por Servicios Postales Nacionales S.A en la particularidad Multimodal, cuenten con esta obligación legal desde el inicio de la operación y no afecte la ejecución inmediata del contrato. Aunado a lo anterior, este requisito venía siendo exigible en todos los procesos adelantados por la Entidad, y por las experiencias adquiridas en los mismos, se vio la necesidad de requerirla en el presente y con

miras establecer mayores garantías en el inicio de la prestación del servicio de transporte a contratar. Así mismo, en las respuestas a las observaciones del pliego definitivo, la Entidad fue muy clara en establecer que el requisito era exigible para la presentación de la oferta y para cada uno de los integrantes de los oferentes plurales. No sobra resaltar, que el proceso IP006-2021, corresponde a un proceso INDEPENDIENTE de los que fueron declarados desiertos en anteriores oportunidades.

Análisis de las observaciones presentadas por WALTER ORTEGON BOLIVAR

Recibida el día 05 de agosto de 2021 a las 11:54 A.M. a través del correo electrónico: walterveeduria@gmail.com

OBSERVACION N°1:

PRETENSIONES

- La norma permite realizar alianzas entre empresas para aunar esfuerzos y complementar los diferentes requisitos exigidos por las entidades, de esta forma presentarse como proponente en forma de Uniones Temporales o consorcio cumpliendo con la totalidad de las exigencias de los diferentes procesos y así tener pluralidad de oferentes brindándoles a los contratantes la posibilidad de escoger la propuesta mas favorable para la entidad a fin de garantizar una competencia real que permita la configuración dinámica del precio
- En este caso específico la entidad es radical al aclarar en las respuestas a las observaciones que en caso de que se presentaran en forma de uniones de temporales o consorcios cada uno de los miembros debe cumplir con este requisito, cambiando radicalmente las condiciones de procesos iguales en diferentes regionales como 001 de 2021, IAO 014-2021 dejando cerrado el proceso para unos cuantos proponentes que cumplen con este requisito.
- Es deber de la entidad estructurar un proceso cumpliendo con los principios de economía, planeación y responsabilidad, así pues no es aceptable que la entidad exija el requisito de licencia de transporte multimodal como habilitante limitando el proceso a unos pocos oferentes, después de realizar dos procesos para suplir la necesidad y obteniendo como resultado dos procesos desiertos debido a que los oferentes no cumplían con las exigencias realizadas por la entidad, con el agravante que este requisito no era habilitante sino contractual.
- Se le solicita a la entidad que el proceso nuevamente se declare desierto debido al sesgo presentado en la estructuración del proceso No. IP 006-2021, y orientado para que sea adjudicado a la empresa Camarca S.A.S.
- Se le solicita a la entidad estructurar procesos bajo los principios de economía, responsabilidad y planeación, que permitan pluralidad de oferentes para una competencia transparente

RESPUESTA:

Para dar respuesta a la observación presentada por esta asociación veedora, es preciso indicar inicialmente que no existe ninguna circunstancia que pueda siquiera insinuar que existe un sesgo o favorecimiento a ninguna empresa dentro del presente proceso de selección; adicionalmente se hace necesario también reiterar que todos y cada uno de los procesos estructurados por parte de Servicios Postales Nacionales S.A., se determinan con base en los principios de

transparencia, economía, igualdad, planeación, responsabilidad y legalidad traducidos en procedimientos transparentes y de libre concurrencia y pluralidad de oferentes.

Por otra parte, se evidencia necesario aclarar al atento veedor ciudadano lo siguiente:

El proponente es “la persona jurídica o natural, **consorcio o unión temporal**, que presenta una Propuesta para participar en un proceso de selección que se rige a través del Pliego de condiciones.”

Como en reiteradas oportunidades lo ha expresado la Jurisprudencia del Consejo de Estado, todo proponente que pretenda participar dentro de un proceso de selección debe estar embestido de una “capacidad Legal o Jurídica” que lo acredite como hábil para presentar oferta.

Mediante Sentencia 36408 de 2011 el Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera - Consejero Ponente: Jaime Orlando Santofimio Gamboa señala:

“2.6 El deber de selección objetiva es desarrollado por la ley mediante el señalamiento de los criterios que deben ser tenidos en cuenta por las entidades estatales, entre los que se encuentra aquel que indica que “la capacidad jurídica y las condiciones de experiencia, capacidad financiera y de organización de los proponentes serán objeto de verificación de cumplimiento como requisitos habilitantes para la participación en el proceso de selección y no otorgarán puntaje...”

Con otras palabras, según esta disposición sólo estará habilitado para participar en el proceso de selección aquel proponente que tenga capacidad jurídica y las calidades suficientes para la ejecución del objeto contractual, tales como experiencia, capacidad financiera, capacidad de organización y capacidad técnica.

Y es que si lo que se persigue mediante la actividad contractual del estado es la pronta y eficaz prestación del servicio público, resulta obvio que es trascendente para este propósito exigir que quien ofrezca colaborar contractualmente con la entidad estatal, no solamente tenga capacidad jurídica sino que también ostente la experiencia y las condiciones técnicas, financieras y de organización administrativa suficientes para ello, pues así, y sólo así, podrá ser satisfecho plenamente el interés general que envuelve la prestación de los servicios públicos.”

Como se desprende de la jurisprudencia anteriormente señalada, existen varios requisitos para que un proponente (Plural o Singular) pueda participar en un proceso de selección: Los Requisitos Habilitantes y los factores de ponderación o de comparación de ofertas.

Los requisitos Habilitantes se encuentran determinados por 1. La capacidad Jurídica, 2. Las condiciones de experiencia y 3. La capacidad financiera y de organización:

“En el ámbito del derecho privado la expresión “capacidad”, referida a las personas, tiene dos calificaciones con connotaciones diferentes: la primera, “capacidad jurídica” o “capacidad de goce”, hace referencia a la idoneidad para ser titular de derechos y como quiera que todas las personas tienen esa capacidad por el hecho de serlo, según se desprende del artículo 14 de la Constitución Política, ésta se erige en un atributo de la personalidad; la segunda, “capacidad de ejercicio” o “de obrar” (o “legal” como la denomina el Código Civil en el inciso final del artículo 1502), indica la aptitud que tienen las personas para ejercer por sí mismas los derechos de que son titulares, sin necesidad de la autorización o mediación de otras, pero como no todas pueden ejercitar por sí mismas tales derechos, ésta no se constituye en un atributo de la personalidad.

La celebración de un negocio jurídico es, fundamentalmente, una disposición de intereses que supone la intervención del sujeto o de los sujetos que van a realizar la regulación y en consecuencia su estructuración implica la existencia de quien o quienes harán tal disposición.

Con otras palabras, sólo quienes tengan capacidad pueden celebrar negocios jurídicos, principio éste que rige tanto en el derecho privado como en la contratación estatal, sin que en ésta última pueda tenerse como excepción el caso de las uniones temporales y de los consorcios.

Pero, además, la celebración de un negocio jurídico requiere, entre otros presupuestos de validez, la capacidad de las partes, tal como lo pregonan el inciso primero del artículo 1502 del Código Civil y el artículo 6° de la Ley 80 de 1993, lo que es tanto como decir que los contratantes deben tener capacidad de ejercicio o de obrar.

En otras palabras, celebrar un negocio jurídico, en el derecho privado como en el ámbito de la contratación estatal, requiere que la parte o partes negociantes existan y que tengan aptitud para ejercer por sí mismas los derechos, o, lo que es lo mismo, que, además de tener capacidad de goce o jurídica, ostenten la de obrar o de ejercicio.

Esta la razón para que el artículo 6° de la Ley 80 de 1993 disponga que “pueden celebrar contratos con las entidades estatales las personas consideradas legalmente capaces en las disposiciones vigentes.”

Ahora, como todas estas son condiciones que se refieren a la persona del oferente y que determinan si puede concurrir al proceso de escogencia, es por lo que precisamente no conceden puntaje, exceptuada, por supuesto, la hipótesis prevista en el numeral 4° del artículo 5° de la Ley 1150 de 2007.”

Y continua el honorable consejo de Estado en la precitada sentencia que:

“Sin embargo, “solo en aquellos casos en que por las características del objeto a contratar se requiera la verificación de requisitos del proponente adicionales a los contenidos en el registro, la entidad podrá hacer tal verificación en forma directa.” (Inciso tercero del numeral 6.1 de la Ley 1150 de 2007).

En conclusión, de acuerdo con lo dispuesto por la ley, las entidades estatales sólo podrán pedir, y los proponentes sólo podrán aportar, la información o la documentación que no sea objeto de “verificación documental por parte de la Cámara de Comercio... o la que se requiera para constatar requisitos adicionales de los proponentes cuando las características del objeto a contratar lo exijan.” (Artículo 1° del Decreto Reglamentario 4881 de 2008).

2.7 Corolario de todo lo anterior es que la capacidad jurídica en la contratación estatal se integra no solamente por la capacidad de goce y la capacidad de ejercicio del proponente sino también por la ausencia de inhabilidades o incompatibilidades de su parte.

En otros términos, **en la actividad comercial de la administración tiene capacidad jurídica el proponente que existe, que tiene plena capacidad de ejercicio o de obrar** y que no tiene inhabilidad o impedimento alguno para intervenir en el iter contractual. (Negrilla y Subraya fuera de texto)

Esta capacidad debe ostentarse al momento de presentar la correspondiente oferta, según se desprende de lo preceptuado por el numeral 1° del artículo 5° de la Ley 1150 de 2007 al señalar que la capacidad jurídica es un requisito habilitante para participar en el proceso de selección, pues sí, contrario sensu, quien carece de capacidad jurídica no está habilitado para intervenir en ese derrotero comercial, es evidente que ella debe tenerse al momento de realizar la propuesta para poder ser tenido en cuenta. (Negrilla y Subraya fuera de texto)

Ahora, como la capacidad jurídica es un requisito habilitante para participar en el proceso de selección, es consecuencia obligada que no solo debe tenerse sino también demostrarse al momento de presentar la oferta.

3.3 De acuerdo con la ley 1150 de 2007 ¿Cuáles son los casos en que pueden solicitarse hasta la adjudicación requisitos o documentos? ¿Será uno de ellos la falta de capacidad jurídica o la falta de documentos para acreditarla?

Trás ya se dijo: a) Que por regla general los proponentes deben inscribirse en el RUP y en él deben hacer constar lo atinente, entre otras condiciones, a su capacidad jurídica; b) Que el certificado que se expida con fundamento en el registro es plena y exclusiva prueba de las condiciones del proponente; c) Que por esta razón las entidades estatales no pueden exigir en los procesos de contratación, ni los proponentes aportar, documentos que han debido ser utilizados para la inscripción en el registro; d) Que sólo en aquellos casos en que por las características del objeto a contratar se requiera de la verificación de otros requisitos adicionales a los del registro, las entidades estatales podrán hacer la verificación en forma directa; e) Que en síntesis, cuando se exige la inscripción en el RUP, las entidades estatales sólo podrán pedir, y los proponentes sólo podrán aportar, la información o la documentación que no sea objeto de “verificación documental por parte de la Cámara de Comercio... o la que se requiera para constatar requisitos adicionales de los proponentes cuando las características del objeto a contratar lo exija”; f) Que si excepcionalmente la ley no exige la inscripción en el registro, las entidades estatales son las llamadas a verificar las condiciones de los proponentes; y g) Que la capacidad jurídica es un requisito habilitante para participar en un proceso de selección y por consiguiente quien aspire a intervenir en él debe, en todos los casos, tenerla al momento de la oferta.

Pues bien, de acuerdo con lo antes mencionado, resulta claro que, según la Ley 1150 de 2007, lo atinente a la capacidad jurídica del proponente es una condición que debe existir al momento de la oferta y que, por lo mismo, no es susceptible de ser saneada ulteriormente, ni por solicitud de la entidad estatal ni por iniciativa del oferente”.

Conforme a lo anterior, es claro para esta entidad, que los Requisitos Habilitantes dentro de los cuales se encuentra el Requisito de Licencia de Transporte Multimodal para los proponentes al proceso de selección IP – 006 de 2021 corresponden a la aptitud del proponente para participar en un Proceso de Contratación como oferente y están referidos a su capacidad jurídica, financiera, organizacional y su experiencia. El propósito de los requisitos habilitantes es establecer unas condiciones mínimas para los proponentes de tal manera que la Entidad Estatal **sólo evalúe las ofertas de aquellos que están en condiciones de cumplir con el objeto del Proceso de Contratación.**

Las uniones temporales son "formas asociativas, sin personería jurídica, que se emplean en la contratación estatal y cuya capacidad se predica exclusivamente, por ley, para contratar con el Estado". "Se presenta cuando dos o más personas jurídicas en forma conjunta presentan una misma propuesta para la adjudicación, celebración y ejecución de un contrato, respondiendo solidariamente por el cumplimiento total de la propuesta y del objeto contratado".

En virtud del Artº 6 de la ley 80 de 1993, las uniones temporales pueden celebrar contratos con las entidades estatales. Esto significa que, por disposición legal, dicha figura puede participar en la adjudicación, celebración y ejecución de los contratos, pero no implica y así lo ha precisado la jurisprudencia en diferentes oportunidades, que tenga capacidad para participar en un proceso judicial.

Las uniones temporales "se celebran con el propósito de unir la experiencia o la capacidad de las firmas que lo integran, para poder participar en mejores condiciones en los procesos licitatorios o concursales. Cuando una firma contratista desea participar de un proceso de selección por considerar que está en buenas condiciones para hacerlo, **pero no alcanza a tener la calificación y/o clasificación requerida, o carece de la experiencia exigida por el pliego de condiciones,** o en fin, le falta en su presentación algo que en unión con otra u otras empresas podrían llegar a ofrecer", entonces tomará la decisión de constituir una unión temporal, lo cual no implica carecer de capacidad legal como persona natural o Jurídica.

En relación con las Uniones Temporales y los Consorcios, figuras descritas en el artículo 7 de la Ley 80 y autorizadas expresamente en el artículo 6 de ese mismo estatuto para "(...) celebrar

contratos con las entidades estatales (...)", **cabe señalar que resulta evidente que se trata de agrupaciones de contratistas u organizaciones empresariales que no configuran una persona jurídica nueva e independiente respecto de los miembros que las integran.** En ese sentido, tanto la jurisprudencia del Consejo de Estado como la de la Corte Constitucional han señalado, de manera uniforme y reiterada, que el consorcio o **la unión temporal que se conformen con el propósito de presentar conjuntamente una misma propuesta para la adjudicación, celebración y ejecución de un contrato con una entidad estatal, no constituyen una persona jurídica diferente de sus miembros individualmente considerados** (...) en cuanto los consorcios y las uniones temporales carecen de personalidad jurídica propia e independiente, en otras oportunidades la Sala ha concluido que tampoco pueden comparecer en proceso ante autoridades judiciales, en virtud de lo prescrito en el artículo 44 del Código de Procedimiento Civil, entendiéndose así que son las personas naturales y/o jurídicas que los integran las verdaderas titulares de la capacidad para actuar como sujetos procesales.

Teniendo en cuenta lo anteriormente señalado es preciso indicar que efectivamente la Ley autoriza la conformación de alianzas empresariales para la presentación de ofertas para contratar, sin embargo esta potestad no es ilimitada y se encuentra encaminada a la unión de esfuerzos para el cumplimiento de requisitos de experiencia, financieros y de aquellos puntuables o indispensables para la comparación de las ofertas; y dado que el requisito de la Presentación de la Licencia de Transporte Multimodal es un requisito Jurídico habilitante que hace parte de la capacidad legal de cada proponente (Plural o Singular) y garantiza a esta entidad la prestación del servicio de transporte objeto del proceso de selección, la cual no puede ser solicitada con posterioridad a la selección del contratista toda vez que es un documento idóneo que hace parte de la capacidad legal de cada proponente (O integrante del proponente Plural) que no puede ser omitida ya que demuestra las calidades y condiciones del proponente para el inicio de la ejecución del contrato.

Estos requisitos habilitantes son objeto de mera verificación, es decir, la entidad estatal realiza únicamente una labor de cotejo para establecer si el proponente cumple o no cumple con esas condiciones. En ese sentido, tales requisitos no son objeto de calificación ni de otorgamiento de puntaje para efectos de comparar las diferentes propuestas, solo deben ser considerados por la entidad estatal bajo criterios de admisión o rechazo, en tanto el proponente cumpla o no con estos.

Ahora bien. Teniendo en cuenta que lo señalado en el artículo 4º de la Ley 1882 de 2018, la respectiva entidad debe incluir los requisitos habilitantes en el texto del pliego de condiciones, es preciso destacar que éstos han de ser adecuados y proporcionales al contrato que se pretende celebrar y a su valor, lo cual implica que la entidad no puede exigir condiciones distintas a aquellas necesarias para cumplir con el objeto del contrato (*Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, concepto No. 1992 de 20 de mayo de 2010, C.P. Enrique Arboleda Perdomo*) y la licencia en Transporte Multimodal es requisito indispensable para la ejecución del objeto contractual.

Por último, es necesario señalar nuevamente que en ningún momento esta entidad "Modificó o Incluyó" requisitos adicionales a los establecidos inicialmente en el Borrador del Pliego de condiciones que fueron publicados oportunamente por esta entidad para conocimiento de todos los interesados, y a los cuales no se le realizó ninguna observación con respecto a este requisito; la entidad ajustándose al cronograma del proceso, realizó en términos la respuesta a la observación presentada por el interesado y en la cual se CONFIRMÓ lo señalado como requisito Habilitante.

Por otra parte, tampoco es acertada la apreciación hecha al manifestar que en los anteriores

procesos este requisito se solicitaba al empezar a ejecutar el contrato toda vez que no tiene nada que ver con el proceso de selección actual, el cual es totalmente independiente y excluyente de los procesos de selección anteriores los cuales se declararon desiertos por múltiples inconvenientes en la acreditación de requisitos para participar.

Todo proceso de selección es diferente y obedece a ajustes en su composición y requisitos tendientes a modificar y ajustar aquellos que merezcan subsanación y por lo tanto no es válido suponer que los requisitos de otros procesos similares declarados desiertos deben ser los mismos a la presente convocatoria.

Análisis de las observaciones presentadas por SINTRAPOSTAL 4-72

Recibida el día 09 de agosto de 2021 a las 1:35 P.M. a través del correo electrónico: sintrapostal472@gmail.com

OBSERVACION N°1:

Es nuestro objetivo procurar que este proceso se adelante con transparencia y en igualdad de condiciones para los interesados, de igual manera confiamos en que será llevado con total apego a la ley y en estricto cumplimiento de las condiciones plasmadas en el pliego que fija la norma para las partes.

Con base en lo expuesto por la entidad en el documento “Evaluación técnica preliminar” al realizar la revisión respectiva queremos indicar lo siguiente:

1. La evaluación técnica que realiza el comité evaluador a la Unión Temporal de Transporte Norte expone lo siguiente:

- El contrato 097 de 2016 entre UT Transportes SELL y SPN 4-72, el valor registrado en el RUP de Transportes SELL es inferior al valor del contrato, el cual, si concuerda con el RUP de Cordiandina, se requiere aclarar con que valor de SMMLV fue registrado por parte de Transportes SELL.
- Para la experiencia aportada por Logística Total SAS, del contrato con la empresa “Pressex Logistics”, la certificación no cumple con los requisitos del pliego de condiciones.
- Para la experiencia aportada por Servilogística de Carga SAS, el proponente adjunta el contrato de prestación de servicios con “Consorcio CMA-ESTABL” y de acuerdo con el pliego de condiciones para la acreditación de la experiencia debe remitir (...) las respectivas actas de liquidación o certificaciones que deberán estar inscritas en el RUP.(...) y que cumplan con los requisitos exigidos.

Consideramos que con base en lo expuesto en el numeral 36.19 “Causales de rechazo” que establece como causal lo siguiente; “Cuando lo Empresa compruebe falta de veracidad en la documentación presentada o en lo información entregada en los anexos técnicos para esta invitación.” en estricto cumplimiento del pliego de condiciones de la presente invitación publica, es totalmente claro que la propuesta presentada por la Unión Temporal Alianza de Transporte Norte debe ser rechazada, toda vez que tres de sus integrantes han hecho entrega de información que no es clara, veraz ni confiable para certificar su experiencia habilitante.

- Revisando las tarifas de la oferta económica se encontró que en la ruta regional “SAMPUES-CAIMITO-LA UNION-EL ROBLE-SAN BENITO DE ABAD-SAN MARCOS-

SINCELEJO” la tarifa No Recurrente correspondiente al vehículo de 2000 kg superó la tarifa techo establecida para este trayecto.

La entidad sobre este punto indica; “el documento de oferta económica no es subsanable ya que el formato de oferta económica no es susceptible de modificación” pero en líneas anteriores al manifestar que “se solicita al oferente ACLARAR, los puntos descritos de acuerdo con lo estipulado en el pliego de condiciones”, está entrando en una contradicción, pues al permitirle aclarar, exponer razones, circunstancias, motivos o excusar errores, al proponente si se le está permitiendo subsanar con el fin de establecer si se puede o no tener en cuenta el valor o el ítem en discusión, esto quiere decir que SPN si está accediendo a una mejora de la oferta, pues esto en estricto cumplimiento de lo expuesto en líneas previas del mismo párrafo es insubsanable y de acuerdo con los parámetros establecidos en el pliego de acuerdo con el numeral 36.19 “Causales de rechazo” que establece como causal lo siguiente; “Cuando en los procesos de selección el proponente omita la presentación o distinción del valor unitario de uno o más ítems en la oferta económica.” y también menciona que “Cuando el proponente presente el anexo denominado "Oferta Económica" de manera modificada, condicionada, que excluya o incluya apartes del anexo que impidan la comparación objetiva de ofertas, o no indique el valor de su propuesta económica.”, es así que al no poder distinguir el valor unitario de la ruta al punto de solicitar aclaración y ya que este hecho genera que no se pueda analizar la oferta de manera objetiva, lo que procede desde nuestro punto de vista y en estricto cumplimiento del pliego de condiciones es el rechazo de la oferta.

2. La evaluación técnica que realiza el comité evaluador a la Unión Temporal C-P 2021 describe lo siguiente:

- Revisando las tarifas de la oferta económica, se encontraron las siguientes novedades en las rutas regionales relacionadas a continuación:

- Doce (12) de las tarifas requeridas no fueron ofertadas ya que relacionaron la frase “No Aplica”, de las cuales una (1) es “Recurrente”

Adicionalmente al revisar las tarifas presentadas para el Servicio de Transporte Variable se encontró:

SERVICIO	Novedad Anexo Técnico No. 1
Valor Unitario Entregas en Devolucion a remitente en Municipio y/o Centro Operativo	Tarifa Ofertada superior a la Tarifa Techo
Valor Unitario Correo Normal en Municipio y/o Centro Operativo	

Teniendo en cuenta que de acuerdo con el numeral 36.19 “Causales de rechazo” se establece como causal lo siguiente; “Cuando en los procesos de selección el proponente omita la presentación o distinción del valor unitario de uno o más ítems en la oferta económica.” Y así mismo, en el punto 22.2.3 el factor económico transporte variable determina; “La oferta económica para el presente numeral no deberá superar el valor de ninguno de los precios techo definidos para cada regional según ANEXO 4, so peno de rechazo.”, para nosotros es claro que la Unión Temporal C-P 2021 omitió información al no ofertar tarifas para algunas rutas y

adicionalmente ofertó valores que exceden los precios techo fijados para el transporte variable, razones por las cuales desde nuestro punto de vista y en estricto cumplimiento de las condiciones establecidas en el pliego, su propuesta debe ser rechazada. Finalmente teniendo en cuenta que el presente proceso se da por la falta de proponentes idóneos en invitaciones anteriores como la IP-001-2021 y ya que el objetivo final de este tipo de procesos es garantizar la imparcialidad y objetividad, no sería entendible que dentro de esta invitación se generen condiciones o se hagan excepciones diferentes a las de procesos anteriores, ya que esto afectaría la homogeneidad del pliego construido para suplir las necesidades actuales de cada regional y podrían afectar la operatividad a nivel nacional

RESPUESTA:

Con base en las observaciones presentadas por esta asociación Sindical, el presente comité evaluador se permite manifestar que las mismas serán objeto de verificación y pronunciamiento por parte de la entidad en el escrito de Informe de Evaluación Definitiva que se publicará conforme a lo establecido en el cronograma del proceso.