

**ESCRITO DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS DE LA
INVITACIÓN PÚBLICA No. 001 DE 2021**

Objeto: Servicio de transporte multimodal para la recolección y entrega de piezas postales y carga en ciudades sede regional, centros operativos, municipios (urbano y rural) que conforman las regionales Centro, Eje Cafetero, Nor-Occidente, Norte, Occidente, Oriente y Sur 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.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: COPETRAN LTDA.

Recibida el día 8 de enero de 2021 a las 05:18 PM del correo electrónico: Claudia Milena Espinosa Gomez licitaciones@copetran.com

OBSERVACIÓN No. 1

Se pueden presentar los estados financieros con fecha de corte dic 31 de 2020

OBSERVACIÓN No. 2

COPETRAN, es un operador de mensajería especializada autorizados bajo la resolución número 003217 de 19 diciembre de 2011, contando a nivel nacional con aproximadamente 198 oficinas, validarían las ventas como parte de la experiencia

OBSERVACIÓN No. 3

En cuanto al indicador de rentabilidad de los activos, COPETRAN pertenece al sector Cooperativa, sin ánimo de lucro; por lo tanto, no se generan utilidades sino excedentes cooperativos que son distribuidos a los asociados en servicios sociales, de acuerdo a la ley 79 de 1988, el objeto social de la empresa, es organizar a favor de los asociados los insumos conllevando a que se genere un menor valor de excedentes para COPETRAN.

OBSERVACIÓN No. 4

Los vehículos se encuentran en titularidad de los asociados afiliados a la Cooperativa y la empresa se encarga de la administración de los mismos mediante un contrato de afiliación, bajo estos términos ¿los aceptarían como vehículos propios?

COPETRAN es una empresa perteneciente al sector Cooperativo.

Recibida el día 13 de enero de 2021 a las 05:18 PM del correo electrónico de Claudia Milena Espinosa Gomez licitaciones@copetran.com

OBSERVACIÓN No. 5

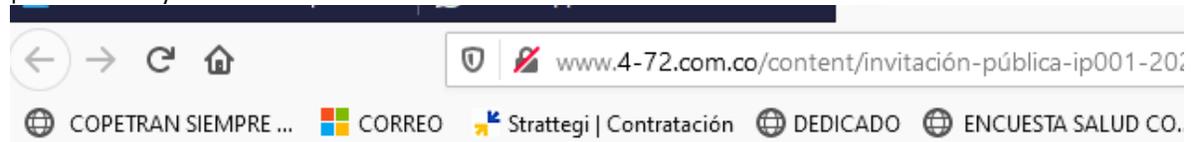
¿Los gastos incurridos por el proponente en la expedición de la póliza son reembolsados?

Recibida el día 14 de enero de 2021 a las 05:25 PM del correo electrónico de Claudia Milena Espinosa Gomez licitaciones@copetran.com

OBSERVACIÓN No. 6

En la revisión de los pliegos solicitamos aclaración de lo siguiente:

En la página de 472, la fecha de terminación del proceso es 29 marzo 2021 (ver pantallazo)



Contenido:

Servicio de transporte multimodal para la recolección y entrega de piezas postales y carga en ciudad Cafetero, Nor-Occidente, Norte, Occidente, Oriente y Sur para la red de Servicios Postales Nacional accesibilidad, calidad y precio. Así mismo los servicios adicionales que se requieran a nivel nacional

Fecha Inicio:

Martes, Diciembre 29, 2020 - 09:00

Fecha Terminación:

Lunes, Marzo 29, 2021

En el SECOP II observamos que la fecha de cierre del proceso es el 22 de febrero de 2021 (ver pantallazo), según anexo de invitación borrador

Recepción de propuestas	de	22 de Febrero de 2021 hasta las 1:00 P.M	Correo electrónico: invitacion.publica@4-72.com.co ; clara.vega@4-72.com.co
-------------------------	----	--	---

OBSERVACIÓN No. 7

En el transporte nacional solicitamos nos aclaren si los cargues y descargues están incluidos dentro de la tarifa.

Recibida el día 15 de enero de 2021 a las 11:53 AM del correo electrónico de Claudia Milena Espinosa Gomez licitaciones@copetran.com

OBSERVACIÓN No. 8

Solicitamos aclaración sobre los siguientes item, en el numeral 4.33, hablan de colocar el logo de ADPOSTAL en los vehículos y dan las especificaciones del material pero faltan las medidas

OBSERVACIÓN No. 9

En el SECOP II se observa el proceso de licitación pero no está la opción de "suscribirse" para subir los documentos en la plataforma... solo se allega la propuesta es por correo electrónico?

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: LOGYSTO.

Recibida el día 13 de enero de 2021 a las 11:23 AM del correo electrónico de Carolina Vasquez cvasquez@logysto.co

OBSERVACIÓN No. 1

Somos empresa de tecnología, no contamos con habilitación y certificación de MinTransporte, sin embargo, operamos con clientes del sector privado desde hace más de cinco años.

Nuestro modelo para brindar el servicio de mensajería de cara a los aliados motorizados es colaborativo, por ende, no contamos con flota propia ni con contratos con ellos que evidencian una relación contractual.

No estamos registrados ante el RUP, sin embargo, contamos con certificados de experiencia con empresas del sector privado como Falabella, Grupo éxito, Totto, entre otras.

Nuestro alcance en cuanto a cobertura permite ofrecerles el servicio dentro del perímetro urbano de las ciudades de: Bogotá, Cali, Medellín, Barranquilla, Bucaramanga, Ibagué, Manizales y Villavicencio.

En caso de que consideren que podemos participar en la licitación podrían por favor invitar a la audiencia del próximo 27 de enero a david@logysto.co, camillo@logysto.co, jdiaz@logysto.co y a cvasquez@logysto.co. Muchas gracias por su atención, quedamos atentos a su amable respuesta.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: GEOTAB.

Recibida el día 14 de enero de 2021 a las 10:24 AM del correo electrónico de Pedro Giraldo pedrogiraldo@geotab.com

OBSERVACIÓN No. 1

Entendiendo que en el pliego de borrador del proceso en mención se presenta como requerimiento una integración de datos de telemetría (monitoreo rutas de los vehículos con los sistemas de 4-72 (torre de control), quisiera preguntarles si es posible tener contacto con las áreas de logística y transporte para presentar una propuesta de este tipo de solución para que pudiera ser considerada como base para que los transportistas adjudicados reporten datos estandarizados y precisos desde una misma fuente.

Geotab trabaja con clientes como UPS, DHL, Estafeta (Mexico), entre otros y quisiéramos mostrarles como podríamos

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: OLT TRANSPORTES

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 10:06 AM del correo electrónico de Jorge Eliut Gutierrez Arizabaleta a través del correo electrónico comercial@olttransportes.com

OBSERVACIÓN No. 1

Solicitamos amablemente modificar las condiciones habilitantes en el numeral 2.3 requisitos técnicos habilitantes

OBSERVACIÓN No. 2:

21.3.7 Propiedad de la flota: 50% mínimo

Solicitamos sea eliminado este requisito y no se exija que los vehículos sean de propiedad de la empresa, pues el transporte de carga es una actividad comercial que no exige por parte del ministerio que los vehículos sean propios y que las personas que tengan estos vehículos sean vinculados a las empresas de transporte.

Cualquier persona natural puede adquirir un vehículo de carga y ejercer la actividad de transporte por intermedio de una empresa debidamente habilitada.

Se debe tener en cuenta que por el poco tiempo de duración del contrato no es viable la compra de vehículos y que las empresas no pueden tener vehículos disponibles) parados esperando un contrato porque el déficit económico sería muy grande.

Se debe propender por la optimización de los recursos de transporte para las operaciones de transporte a nivel nacional y esto se hace con la utilización de los vehículos que tenemos en el mercado actualmente, cumpliendo con los modelos exigidos en la invitación.

Solicitamos que en caso de no eliminar este requisito los vehículos exigidos puedan ser de propiedad de los socios o accionistas de las empresas.

OBSERVACIÓN No. 3:

2- Numeral 21.3.5 Experiencia del Proponente:

Solicitamos que en caso de que la experiencia sea directamente con SERVICIOS POSTALES NACIONALES sean ustedes mismos los que acrediten la experiencia reportando por parte de las empresas el número del contrato ejecutado con ustedes.

Esta experiencia se puede evidenciar en los archivos de Servicios Postales Nacionales sin necesidad que aun estén el RUP.

OBSERVACIÓN No. 4:

3- Solicitamos que para todas las regionales solo sea exigida la experiencia en servicio de carga.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: PORTES DE COLOMBIA SAS

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 11:07 AM del correo electrónico de Jeimy Linares a través del correo electrónico contratacion@portesdecolombia.com

OBSERVACIÓN No. 1:

Con respecto a los vehículos el pliego indica que se deben suministrar motos y furgones modelo 2016 en adelante y el 50% de los mismos propios del oferente, sin embargo, no especifica a nivel nacional y para cada regional cuantos vehículos se deben incluir en la propuesta, por lo que solicitamos que para cada una de las regionales se desglose y especifique el No. de vehículos y motos y las capacidades que se requieren.

OBSERVACIÓN No. 2:

Agradecemos aclarar si de las regionales hay alguna que sea únicamente para transporte de carga.

OBSERVACIÓN No. 3:

Para la experiencia, en la Nota 3 se indica lo siguiente:

Nota 3: Para que la propuesta de un oferente que se presenta a Rutas Nacionales sea habilitada la experiencia del RUP deberá estar inscrita, calificada y clasificada en el código 781018.

De acuerdo a esta, significa entonces que las rutas nacionales corresponden únicamente a transporte de carga por carretera? Por favor aclarar.

Sin embargo, líneas abajo indica lo siguiente:

Para el proponente que se presente a una regional y/o rutas nacionales por lo menos la mitad de la experiencia en el RUP deberá estar inscrita, calificada y clasificada en el código 781018 y la restante que se allegue deberá estar inscrita, calificada y clasificada en el código 781022. Para este último caso, si el proponente allega cinco (5) certificaciones presentándose para Rutas nacionales, mínimo tres (3) deberá estar inscritas en el 781018 y las dos (2) restantes en el código 781022.

Por lo que entonces de acuerdo a este párrafo no es caro finalmente para rutas nacionales cual es la experiencia que se debe acreditar si únicamente en el código 781018 como lo indica la nota 3 o si por el contrario se debe acreditar experiencia en ambos códigos 781018 y 781022, por favor aclarar.

OBSERVACIÓN No. 4:

Para el ponderable técnico vehículos ecológicos en la flota, por favor aclarar que tipo de vehículos se deben presentar eléctricos, híbridos o vehículos 2016 en adelante que ya viene con tecnología euro IV.

OBSERVACIÓN No. 5:

Teniendo en cuenta que dentro de los destinos a cotizar existen varios trayectos que superan las 8 horas de viaje y que aun disponiendo de 2 conductores los trayectos sobrepasan las horas de trabajo ordinaria permitidas por el Ministerio de Trabajo solicitamos a la entidad que de acuerdo a la normatividad vigente cito a continuación:

Artículo 162 del código sustantivo del trabajo al señalar las excepciones a la jornada laboral máxima, afirma que en los casos no cubiertos por las excepciones allí previstas se requiere pedir autorización al ministerio del trabajo para poder laborar horas extras.

Es decir que cualquier actividad no relacionada en el artículo 162, que son la mayoría, requiere autorización del ministerio del trabajo para poder exigir a sus trabajadores que laboren tiempo extra, las actividades que tiene alguna excepción son las siguientes:

1. En trabajadores que desempeñan cargos de dirección, de confianza o de manejo.
2. En trabajadores del servicio doméstico.
3. En labores discontinuas o intermitentes y los de simple vigilancia, cuando residan en el lugar o sitio de trabajo.

Por lo anterior cualquier actividad diferente a las enunciadas anteriormente requerirán de la autorización del Ministerio para laborar horas extras.

Y al el Decreto 995 de 1968, en su artículo 1: "Ni aún con el consentimiento expreso de los trabajadores, los empleadores podrán, sin autorización especial del Ministerio del Trabajo, hacer excepciones a la jornada máxima legal de trabajo" Es este Ministerio quien puede dar la autorización para trabajo suplementario sin desconocer que esta autorización solo puede darse para laborar un máximo de 2 horas extras al día y de 12 horas a la semana.

Dicho lo anterior es importante que se solicite que los oferentes dentro de su propuesta alleguen la respectiva resolución de horas extras, la cual permite laborar tiempo adicional a la jornada máxima permitida y que es casi obligatoria que las empresas de transporte cuenten con esta resolución, debido a la naturaleza de su actividad y cuyos trabajadores en especial los conductores están sujetos a trayectos largos e inclusive a situaciones ajenas (Derrumbes, manifestaciones, varadas, paros, etc.) que alargan su jornada laboral por ello y teniendo en cuenta la normatividad es indispensable contar con dicha resolución para ejercer la labor y la generación de horas extras estado sujeto a la legislación y a lo solicitado por el Ministerio de trabajo.

Adicionalmente y si bien es cierto la entidad no adquiere vínculo laboral con ninguno de los trabajadores que presten o desarrollen el servicio si debe velar por que sus contratistas cumplan con la legislación vigente y garantice prestar los servicios de manera legal y con todos los permisos y autorizaciones a los que haya lugar, esto le permite blindarse de incumplimiento o problemas futuros que acarrearía el contratar con un oferente no autorizado para generar horas extras y que si las genere.

OBSERVACIÓN No. 6:

Teniendo en cuenta el carácter de nacional del proceso que se pretende contratar, se considera importante incluir dentro de los requisitos que los oferentes acrediten contar con sucursal, agencia o establecimiento de comercio en las 32 capitales de departamento, esto con el fin de validar la capacidad operativa del oferente y garantizar que el mismo tenga presencia a nivel nacional para cumplir con el objeto a contratar.

OBSERVACIÓN No. 7:

Solicitamos que adicional a la resolución de habilitación para el transporte de carga se incluya la resolución como operador de transporte multimodal OTM la cual habilita al oferente para prestar el servicio en varias modalidades (terrestre, aéreo, fluvial y marítima) bajo un mismo contrato de transporte, lo que evita tercerizaciones y demoras en la prestación de los servicios que se requieran, aún

más teniendo en cuenta que varias de las regionales incluyen municipios a los que es imposible llegar por vía terrestre y se deben usar otras alternativas de transporte, lo que hace indispensable contar con la mencionada resolución.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: CORDIANDINA

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 02:43 PM del correo electrónico de Monica Atehortua a través del correo electrónico m.atehortua@cordiandina.com

OBSERVACIÓN No. 1:

Regularmente en Colombia las empresas de transporte no invierten en vehículos sino tercerizan la operación debido a que operar con vehículos propios se hace mucho más costoso.

Solicitamos a la entidad no pedir vehículos propios para quedar habilitado a participar en la licitación debido a:

- Que el estudio de mercado no se solicitó elaborarlo teniendo en cuenta que mínimo un 50% de vehículos deberían ser propios
- Quien debe ser responsable ante la entidad es la empresa a la cual le adjudiquen la regional, independientemente de los vehículos sean propios o tercerizados
- Regularmente cuando un vehículo es tercerizado lo conduce su mismo propietario, esto garantiza más la buena tenencia de vehículo y calidad en la prestación del servicio.

Consideramos que el estudio de mercado no estuvo bien realizado principalmente en 4 regionales, las tarifas techo establecidas no permiten cumplir con la ejecución del contrato tal como lo solicitan, entre otras cosas obedece a que algunas de las empresas que participaron en el estudio no conocen que de la tarifa fija se deba subsidiar entre un 20% a un 50% la variable dependiendo de la regional.

No entendemos como hay una diferencia significativa en carry urbana en \$ 147.0000 (110%) entre la más costosa y la más barata cuando la variación de costos consideramos únicamente debe ser en combustible, que podría estar entre \$10.000 y \$ 15.000 mil pesos adicionales día. La tarifa de \$133.000 de una carry en el eje cafetero solamente alcanza para cubrir el promedio día del sueldo de conductor y auxiliar (\$115.000) y combustible (\$ 25.000), no se tendría para lo que esta tarifa debe participar en el variable ni para otros costos (soat, póliza todo riesgo, cambio de aceite, llantas, publicidad, mantenimiento preventivo, costos administrativos, etc.)

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: SERTRANS

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 02:32 PM del correo electrónico de Jhon Pulgarín a través del correo electrónico jhon.pulgarin@sertrans.com.co

OBSERVACIÓN No. 1

Que sea permitida la utilización del 100% de vehículos que no sean de propiedad de la empresa contratante, toda vez que estos pertenecen a terceras personas que prestan sus servicios en la medida que existe la demanda de los mismos.

OBSERVACIÓN No. 2:

Se solicita a la entidad aclarar que tipología vehicular y que cantidad de vehículos se requieren para la ejecución del contrato, toda vez que no es claro en los documentos del proceso.

OBSERVACIÓN No. 3:

Se solicita aclaración de cuáles son los Centros Operativos en los que "el contratista deberá realizar las actividades de sectorización y/o clasificación en los Centros de Acopio y Centros Operativos (excepto en los Centros Operativos Regionales)"

OBSERVACIÓN No. 4:

Se solicita a la entidad reconsiderar los gastos a cargo del contratista, toda vez que SPN le esta cargando todos los gastos de personal, centros operativos y centros de acopio, software, hardware, internet, GPS, botones de pánico, candados satelitales, pólizas, vigilancia, etc.; lo que conlleva a encarecer los costos de operación.

OBSERVACIÓN No. 5:

El contratista deberá contar con la capacidad de contratación de personal que atienda los proyectos o campañas de distribución de masivos, comunicado previamente en un término de 72 horas. Se solicita a la entidad ampliar dicho tiempo, ya que puede resultar poco a la hora de una eventual contratación.

OBSERVACIÓN No. 6:

El contratista deberá contar con todos los elementos de seguridad y control solicitados por su compañía de seguros para poder realizar el servicio objeto de este contrato (resguardos en cabina, escoltas armadas, sistemas de alarmas, botones de pánico, candado satelital, etc.), en la medida que su estrategia de seguridad lo requiera para garantizar los servicios contratados; asimismo el cumplimiento de las exigencias de la póliza de transporte será responsabilidad del contratista ¿Cuáles son estos elementos de seguridad y control?

OBSERVACIÓN 7:

El personal Inhouse aplica para aquellos proponentes que no cuenten con Torre de Control propia – Contratista Nacional. Se solicita claridad frente al tema de Torre de Control Propia.

OBSERVACIÓN No. 8:

¿El Capital de Trabajo y el Patrimonio evaluado corresponderá al 16% y 20% respectivamente del presupuesto total o de la sumatoria de los presupuestos de las regiones a las que se presente la oferta?

OBSERVACIÓN No. 9:

Se solicita a la entidad permitir que para el proponente que se presente a una (1) o dos (2) regionales, se le permita validar su experiencia en el RUP, con el código 781018.

OBSERVACIÓN No. 10:

Aclarar si los vehículos ecológicos con los que se pretende evaluar las propuestas para otorgar el puntaje son vehículos Eléctricos, Híbridos – Eléctricos o Híbridos Gasolina – Gas.

Buena tarde Estimados Sres. Servicios Postales Nacionales,

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: MONTACARGAS Y TRANSPORTE INTEGRAL
S.A.S.

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 03:20 PM del correo electrónico directorlogistico@myti.com.co

Con el ánimo de iniciar el proceso licitatorio cuyo objeto es "Servicio de transporte multimodal para la recolección y entrega de piezas postales y carga en ciudades sede regional, centros operativos, municipios (urbano y rural) que conforman las regionales Centro, Eje Cafetero, Nor-Occidente, Norte, Occidente, Oriente y Sur 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." Presentamos nuestras de observaciones a la Invitación Pública borrador:

OBSERVACIÓN No 1:

En la página No. 6 del BORRADOR PLIEGO DE CONDICIONES, dice:

"Las recolecciones y entregas se realizan conforme la programación de SPN y pueden incluir logística de recaudo, inventarios, revisión física y embalaje, en almacenes de cadena, grandes superficies o clientes en general, con características y valores especiales, según las negociaciones definidas con los clientes y conforme a los compromisos adquiridos por SPN, las cuales no deberá generar ningún sobre costo a la tarifa establecida para la prestación del servicio. Las recolecciones aplican para logística Inversa, logística de servicios especiales según las necesidades del cliente y los compromisos comerciales adquiridos por SPN, las cuales deberán ser soportadas a través de las planillas dispuestas."

Se solicita a La Entidad tener presente los tiempos en los que las entregas cuya revisión enturnamiento, ingreso, hora de cita asignada y embalaje afecten los recorridos de las rutas programadas frente al ítem PRODUCTIVIDAD Y EFECTIVIDAD

OBSERVACIÓN No 2:

En la página No. 6 del BORRADOR PLIEGO DE CONDICIONES, dice:

"El futuro contratista debe garantizar para la operación un porcentaje mínimo del 50% de flota propia, los cuales deben ser acreditados con tarjeta de propiedad o contratos de leasing, adicionalmente para aquellos vehículos que no sean propios antes de iniciar operación debe existir un contrato escrito con cada uno de los propietarios de los vehículos que prestarán el servicio y para todo lo anterior un contrato con cada una de las personas vinculadas para cumplir el objeto del contrato."

Se solicita a la Entidad reevaluar el porcentaje de flota propia del 30%

OBSERVACIÓN No 3:

En la página No. 7 del BORRADOR PLIEGO DE CONDICIONES, dice:

“En ninguna situación los vehículos pueden llevar personal ajeno a la operación, incluyendo las motocicletas que en ningún caso deberán llevar acompañante.”

Se solicita aclarar el uso de auxiliar logístico en el anexo técnico.

OBSERVACIÓN No 4:

En la página No. 7 del BORRADOR PLIEGO DE CONDICIONES, dice:

- Malla para aseguramiento de la carga y correas.
- Candado de seguridad para cierre de los vehículos
- Kit para control de derrames.

Se solicita sea indicada la ficha técnica de los dos primeros ítems enunciados, así como la tipología del kit de derrame y sus implementos.

OBSERVACIÓN No 5:

En la página No. 11 del BORRADOR PLIEGO DE CONDICIONES, dice:

“El contratista deberá contar con la capacidad de contratación de personal que atienda los proyectos o campañas de distribución de masivos, comunicado previamente en un término de 72 horas.”

Se solicita a la Entidad tener presente que los cambios de custodia y los tiempos que se tienen establecidos para la entrega de las piezas postales sean efectivamente contados cuando las mismas sean entregadas al contratista y no cargadas en horas donde no se cuenta con personal activo ya que las operaciones no son 24 horas.

OBSERVACIÓN No 6:

En la página No. 11 del BORRADOR PLIEGO DE CONDICIONES, dice:

9.3 PRODUCTIVIDAD Y EFECTIVIDAD – CONTRATISTAS REGIONALES

“Si logra el 100% de efectividad en la gestión, se reconocerá el cien por ciento (100%) sobre el valor de la ruta, en caso de no gestionar los envíos, se aplica los descuentos según la siguiente tabla.”

Se solicita a la entidad indicar la cantidad de envíos mínima y máxima a cargar en cada una de las rutas con el fin de cumplir con los porcentajes establecidos, sin embargo, como toda operación logística existen novedades que en el día a día no permitirán cumplir al 100%, por ende, se solicita a la Entidad revalidar el porcentaje por el cual se cancela el 100% del valor de la gestión.

OBSERVACIÓN No 7:

En la página No. 22 del BORRADOR PLIEGO DE CONDICIONES, dice:

Cargo	Cantidad	Requisitos	
		Formación Académica	Experiencia
Director (Aplica para Contratistas Nacional y Regionales)	Uno (1) por proponente adjudicatario.	Título universitario en ciencias económicas, administrativas, ingenierías o carreras afines.	Experiencia específica: Seis (6) años de experiencia profesional en transporte en el sector privado o público en cargos de dirección, gerencia, coordinación o similares.

Se solicita a la Entidad modificar a tres (3) años la experiencia específica.

OBSERVACIÓN No 8:

En la página No. 35 del BORRADOR PLIEGO DE CONDICIONES, dice:

NOTAS GENERALES PARA LOS ANS:

- **NOTA 1:** Si hay reincidencia continua durante 3 meses en el mismo incumplimiento de ANS la entidad queda facultada para descontar hasta el 5% para el transporte VARIABLE y hasta un 1% de transporte URBANO.
- **NOTA 2:** Si se incurre en la aplicación de por lo menos 10 ANS en un mismo mes, la entidad queda facultada para ejecutar la terminación del contrato como última medida correctiva, ante la renuencia de los incumplimientos.
- **NOTA 3:** Si hay reincidencia durante 6 meses en el incumplimiento de un mismo ANS la entidad queda facultada para ejecutar la terminación del contrato como última medida correctiva ante la renuencia de los incumplimientos.
- **NOTA 4:** Ante la situación en las NOTAS 4 y 5, SPN, podrá disponer de la propuesta que haya tenido la segunda mejor puntuación, para continuar con la prestación del servicio objeto del contrato.

Se solicita aclarar cuál es la nota 5

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: TRANSPORTE SANCHEZ POLO

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 03:36 PM del correo electrónico de Daniela Hernandez a través del correo electrónico dhernandez@sanchezpolo.com

OBSERVACIÓN No 1:

Es posible participar en el proceso si no se cuenta con el 50% de flota propia?

OBSERVACIÓN No. 2:

Es posible que los modelos de los vehículos sea desde 2014?

OBSERVACIÓN No. 3:

Para el caso de los puntajes la calificación es sobre modelos 2018, podrían aclarar si es un error ya que inicialmente indicaron que los modelos de los vehículos serían desde 2016?

OBSERVACIÓN No. 4:

Podrían aclarar si para la operación masivo nacional se necesitan los logos y uniformes.

OBSERVACIÓN No. 5:

Ustedes indican en el tarifario que la operación nacional se debe cotizar en Round trip, como sería en el caso que no se tenga mercancía de vuelta en el punto de descargue y soliciten enviar carga hacia otro destino diferente.

OBSERVACIÓN No. 6:

Es posible que los % de descuento sean menores o negociados entre las partes. Por favor especificar para que tipo de servicio aplican estas penalidades y descuentos.

OBSERVACIÓN No. 7:

Si el cliente se rehúsa a firmar el documento tal como lo exige SPN, el transportador es exento de tal incumplimiento?

OBSERVACIÓN No. 8:

En la operación masiva - nacional se pueden presentar redespachos? En caso de redespachos estos los asume SNP?

OBSERVACIÓN No. 9:

Si se incurre en más de 10 PQRS podrían terminar el contrato, esto debe ser proporcional al volumen de la operación. La operación masiva nacional se medirá igual que las operaciones regionales?

OBSERVACIÓN No. 10:

Para la garantía de seriedad aceptan fianza de seriedad de la oferta?

OBSERVACIÓN No. 11

Nos podrían indicar cuál es la fecha máxima para tener vigente el RUP

OBSERVACIÓN No. 12:

Para el proponente que se presente a una regional y/o rutas nacionales por lo menos la mitad de la experiencia en el RUP deberá estar inscrita, calificada y clasificada en el código 781018 y la restante que se allegue deberá estar inscrita, calificada y clasificada en el código 781022. Para este último caso, si el proponente allega cinco (5) certificaciones presentándose para Rutas nacionales, mínimo tres (3) deberá estar inscritas en el 781018 y las dos (2) restantes en el código 781022". Nos podrían ampliar como es el proceso para inscribir y clasificar las certificaciones comerciales.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: CAMARCA

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 03:37 PM del correo electrónico gerencia@camarcasas.com

OBSERVACIÓN No. 1

Teniendo en cuenta que la adjudicación es parcial, entendemos que una empresa se puede presentar a una región de manera individual y para otra región o rutas nacionales como integrante de un proponente plural (unión temporal o consorcio). ¿es correcto? Lo anterior a que es viable este tipo de figuras en contrataciones que se hacen por adjudicación parcial.

OBSERVACIÓN No. 2:

Con relación al numeral 5.1 Personal requerido para la ejecución del contrato. Director "Experiencia específica: Seis (6) años de experiencia profesional en transporte en el sector privado o público en cargos de dirección, gerencia, coordinación o similares" y "Coordinador Centro de Acopio Experiencia: Un (1) año de experiencia en logística en cargos de coordinación o similares."

Se solicita respetuosamente a la entidad modificar la experiencia específica del Director a 3 años y en cuanto al Coordinador es importante validar este requisito debido a que la labor a "Realizar operaciones de liquidación, digitalización y pernocten objetos postales y paquetería para garantizar la interconexión de las rutas de transporte y cumplir con los tiempos de liquidación y digitalización de las pruebas de entrega en la respectiva regional"; no requiere de un perfil tan específico.

Teniendo en cuenta las disposiciones como se solicitan, permitirían ampliar la pluralidad de oferentes y garantizar que empresas interesadas participen en el presente proceso de contratación, garantizando los principios que rigen la contratación pública, entre ellos, la libre concurrencia y la selección objetiva, el cual se encuentra estipulado en el artículo 5 de la ley 1150 de 2007, pues consideramos que modificando los ítems como se propone, permitiría que más oferentes cumplan con el requisito e igualmente se estaría garantizando los fines que quiere lograr la entidad contratante con la disposición inicial, se debe tener en cuenta que el principio de la selección objetiva también implica el deber de abstención por parte de la entidad de imponer condiciones restrictivas, que impidan el acceso al proceso de selección.

La Honorable Corte Constitucional en sentencia C-713 de 2009, precedida por la Magistrada Ponente la Dra. María Victoria Calle Correa dispuso: "La jurisprudencia constitucional ha reconocido que el derecho a la igualdad de oportunidades, aplicado a la contratación de la administración pública, se plasma en el derecho a la libre concurrencia u oposición, según el cual, se garantiza la facultad de participar en el trámite concursal a todos los posibles proponentes que tengan la real posibilidad de ofrecer lo que demanda la administración. La libre concurrencia, entraña, la no discriminación para el acceso en la participación dentro del proceso de selección, a la vez que posibilita la competencia y oposición entre los interesados en la contratación. Consecuencia de este principio es el

deber de abstención para la administración de imponer condiciones restrictivas que impidan el acceso al procedimiento de selección.

Igualmente, el Honorable Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, radicado 1968 del 25 de febrero de 2010, Consejero Ponente William Zambrano Cetina. “la objetividad en la elección de un contratista en cualquier proceso de selección que se trate, hace parte integral del principio de interés general, pues por medio de éste lo que se busca es seleccionar la propuesta que sea más favorable para la satisfacción de los intereses colectivos, siendo improcedente tener en cuenta alguna consideración de tipo subjetivo”.

OBSERVACIÓN No. 3:

Con respecto al numeral 5.2 Dotación Requerida.

SERVICIO	DOTACION según imagen institucional del CONTRATISTA	DOTACION según especificación suministrada por SPN
Rutas Nacionales	X	
Rutas Regionales	X	
Rutas Urbanas		X
Motorizados (Distribución)		X
Personal inhouse (Administrativos y operativos)	X	

Solicitamos respetuosamente a la entidad contratante especificar con respecto al ítem de “Imagen institucional del Contratista”, si se refiere a la marca o logos que identifiquen al futuro contratista adjudicatario del proceso contractual o a la imagen institucional que identifica a la entidad contratante; o si llegado el caso se requiere la imagen corporativa de las dos partes.

OBSERVACIÓN No. 4:

Con relación al numeral 9.4-Diligenciamiento y calidad de la información de planillas de recolección-Contratistas Regionales. en lo que corresponde a “NOTA: En el caso que el transportador tenga alguna dificultad para obtener la firma y sello de la planilla por parte del punto de venta, expendios, aliados comerciales y/o corporativos deberá comunicarlo inmediatamente al profesional de transporte de la regional correspondiente. Solicitamos respetuosamente a la entidad validar dicho requisito, teniendo en cuenta que la entrega de un envío no puede depender de un profesional, por tanto, es necesario que se establezca una ruta

metodológica o directriz a la hora de la suscripción del contrato, en la cual desde el inicio de la relación contractual el contratista tenga el pleno conocimiento de que hacer cuando se presente alguna complicación con la firma y sellos de la planilla. Lo anterior lo pedimos porque la entidad establece además una serie de ANS que afectan el contrato y con lo que actualmente se encuentra redactado se van a presentar muchos inconvenientes.

OBSERVACIÓN No. 5:

Con relación al numeral 9.15. Sistema de Comunicación. "No asignar equipos de comunicación con las especificaciones técnicas, capacidad y recurso detalladas a la totalidad de conductores de vehículos en el plazo establecido, se hará descuento en su factura del cero coma cinco por ciento (0,5%) sobre el valor mensual de la factura de los servicios prestados." Se solicita respetuosamente a la entidad contratante especificar el descuento a qué tipo de servicio se aplicaría si al transporte primario o variable, pues dependiendo del respectivo servicio el valor varía, tal característica es necesaria especificarla con el fin que el futuro proponente tenga en cuenta los riesgos y gastos en los que podría incurrir si es adjudicatario del proceso, pues sería desproporcional aplicar el descuento al servicio en general.

OBSERVACIÓN No. 6:

Con respecto al numeral 4.2.3. Modificación de rutas "Por lo descrito, de manera excepcional, los vehículos individualmente contemplados son susceptibles de modificarse, suspender o adicionarse según la tendencia del comportamiento semanal de las piezas postales movilizadas; por lo cual LA EMPRESA se reserva la facultad de manera unilateral de modificar, suspender o adicional cualquier ruta y/o trayecto contemplados en el anexo técnico N° 1"

Solicitamos respetuosamente a la entidad, modificar la expresión "de manera unilateral" a "de manera bilateral", teniendo en cuenta que el futuro contratista al presentar la oferta conforme al presupuesto estimado por la entidad, la realiza de acuerdo a las rutas y frecuencias solicitadas en el anexo técnico en la etapa precontractual, para lo cual se debe evaluar una serie de factores y logística necesaria, por tanto, si el Contratante cambia las condiciones del contrato o suspende rutas en la ejecución del mismo, se puede llegar a generar una afectación al equilibrio económico del contrato, toda vez que no sólo es eliminar o modificar una ruta, es todos los costos que se contemplan en cada ruta como el backoffice, el personal exclusivo para atender las necesidades de esa ruta y todos los insumos propios para la correcta ejecución de dicha ruta. Así las cosas debe la entidad eliminar la potestad unilateral para modificar o eliminar rutas.

OBSERVACIÓN No. 7:

Con respecto al numeral 6. Indemnización por pérdida o expoliación. “Ya que, en caso de cualquier pérdida, expoliación, hurto o daño el futuro contratista deberá pagar el valor declarado del envío.

Solicitamos respetuosamente a la entidad suprimir el hurto como valor a pagar, pues dicha situación no se debe a la voluntad del futuro contratista, sino de situaciones ajenas que configuran exclusión de la responsabilidad por caso fortuito y fuerza mayor, para esto se debe tener en cuenta dos elementos esenciales, la imprevisibilidad y la irresistibilidad. El artículo 1 de la ley 95 de 1890 que subrogó el artículo 64 del Código Civil Colombiano dispone: “La fuerza mayor o caso fortuito como aquel imprevisto que no es posible resistir (...)”.

La imprevisibilidad se presenta cuando el suceso escapa de las previsiones normales, de la conducta prudente adoptada. En ese sentido, se debe analizar cada caso en concreto, tomando como criterio la normalidad o la frecuencia del acontecimiento. En cuanto a la irresistibilidad se refiere a que el hecho debe ser fatal, irresistible, incontestable, hasta el punto de que el obligado no pueda evitar su acontecimiento ni superar sus consecuencias.

OBSERVACIÓN No. 8:

Con respecto al numeral 6. Indemnización por pérdida o expoliación.

procedera a realizar el respectivo descuento conforme a la siguiente tabla.

NUMERO DE PERDIDAS Y EXPOLIACIONES	% DE DESCUENTO
1 a 20 Envíos Mensuales.	5% De la Facturación Diaria del Transporte Urbano, Nacional, Regional, según corresponda.
21 a 50 Envíos Mensuales.	10% De la Facturación Diaria del Transporte Urbano, Nacional, Regional, según corresponda.
De 51 Envíos mensuales en Adelante.	15% De la Facturación Diaria * a partir de la sumatoria de múltiplos de 50, se sumará por cada una de ellas el 1% del descuento de la facturación del Transporte Urbano, Nacional, Regional, según corresponda.

Nota 1: Para efectos del cálculo del descuento que procede, se tomará el valor total de la

Se solicita a la entidad de manera respetuosa que se modifique el ANS o cláusula Indemnización por pérdida o expoliación, teniendo en cuenta que hablamos de

más de 34.000 envíos diarios y más de un millón al mes y los porcentajes de descuento están bastante altos y el rango de pérdidas tomado es bastante bajo y como se dijo en la observación anterior, existen situaciones ajenas que configuran exclusión de la responsabilidad por caso fortuito y fuerza mayor y en ese sentido sugerimos a la administración de manera puntual que se bajen las penalidades a como hoy están en el contrato actual y así mismo se incremente el número de pérdidas y empezar a aplicar descuentos cuando estas superen el 1% mensual de la cantidad de envío mensuales.

También sugerimos igualmente evaluar la posibilidad de que el descuento no se realice sobre el transporte urbano, sino dependiendo del servicio, si la pérdida o expoliación ocurrió en el transporte primario o en el transporte variable.

OBSERVACIÓN No. 9:

Con respecto al numeral 6. Indemnización por pérdida o expoliación. INDEMNIZACIONES POR PÉRDIDA O EXPOLIACIÓN. El valor será como objeto de descuento es excluyente a la responsabilidad por el envío transportado, por lo cual el contratista asistirá y garantizará ante cualquier reclamación de carácter civil, administrativa y económica que se derive en la falla directa de la prestación del servicio.

Solicitamos respetuosamente a la entidad suprimir el presente requisito pues no es viable sancionar dos veces o más por el mismo hecho, rompiendo el principio de proporcionalidad, y por consiguiente, se atenta contra los principios rectores constitucionales establecer una doble sanción respecto a un mismo hecho.

OBSERVACIÓN No. 10:

CON RESPECTO A LOS TIEMPOS DE LIQUIDACIÓN Y DIGITALIZACIÓN. Solicitamos amablemente a la entidad tener en cuenta para los tiempos de liquidación y digitalización aquellos municipios considerados como Zonas rojas o Zonas de difícil acceso dependiendo de la connotación de cada Regional, pues es necesario que se estudie las distancias y los trayectos. Es importante mencionar que la Resolución N° 00001552 de fecha 10 de julio de 2014 expedida por el Ministerio de Tecnologías de la información y las comunicaciones, ÚNICAMENTE señala los términos de entrega dependiendo los tipos de municipio Y NO CONTEMPLA los términos establecidos para la liquidación y digitalización, por lo cual consideramos mal haría SERVICIOS POSTALES NACIONAL fijas particularidades en tiempos por encima de la norma, toda vez que no todos los municipios son iguales, pues no es desconocido para todos que en Colombia existe sitios calificados como zonas rojas o de difícil acceso que están dentro del alcance del objeto a contratar.

OBSERVACIÓN No. 11:

Con respeto al numeral 9.16. Negarse a prestar servicios de transporte. Se solicita respetuosamente a la entidad contratante especificar a qué tipo de servicio se aplicaría el descuento, si al transporte primario o variable, pues dependiendo del respectivo servicio el valor varía, tal característica es necesaria especificarla con el fin que el futuro proponente tenga en cuenta los riesgos y gastos en los que podría incurrir si es adjudicatario del proceso, pues sería desproporcional aplicar el descuento al servicio en general. Ahora bien, la entidad no puede multar al contratista por negarse a prestar un servicio, desconociendo que existen razones de peso que obligan en muchas ocasiones a decir NO a un servicio determinado y una entidad concedora de estas razones o situaciones como SPN las desconozca y proceda a multar a un contratista por ser coherente y responsable.

OBSERVACIÓN No. 12:

Teniendo en cuenta que en la realización y construcción del presupuesto oficial se indica que la entidad tuvo en cuenta costos adicionales por el personal Inhouse exigido, costos por aplicación de protocolos de bioseguridad, costos por sistemas de información y otros, asimismo, en las rutas nacionales, valores adicionales por el personal de cargue y descargue exigido, solicitamos muy respetuosamente que se publique el cálculo respectivo para tener en cuenta los proponentes dichos valores de referencia y sugerido de salarios y devengos para el personal relacionado en el numeral 5.1. PERSONAL REQUERIDO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO.

OBSERVACIÓN No. 13:

Teniendo en cuenta que se estima un periodo de empalme de aproximadamente dos (2) meses y que en el mismo se deben realizar unas actividades y contar con personal contratado, muy respetuosamente preguntamos si en la elaboración del presupuesto se tuvieron en cuenta estos gastos previos, toda vez que los mismos deben reflejarse en las tarifas a facturar durante la ejecución del contrato.

OBSERVACIÓN No. 15:

Entendemos que si se aportan certificaciones de experiencia que tengan inscritos, clasificados y calificados en el RUP los dos (2) códigos requeridos (781018 y 781022), se cumple con la totalidad del requisito de experiencia. ¿es correcto?

15. Entendemos que cuando se refieren a la mitad de la experiencia en el código 781022 y la restante que se allegue debe tener el código 781018, hablamos de cantidad de certificaciones de experiencia como indica el ejemplo o a la mitad en VALOR EN SMMLV aportado para cumplir con dicha experiencia.

OBSERVACIÓN No. 16:

Teniendo en cuenta que el parque automotor es criterio de asignación de puntaje y con el ánimo de que no existan interpretaciones en la determinación de la cantidad de parque automotor, generando la vulneración de los principios de Transparencia, Selección Objetiva y Buena fe que se resaltan en el Manual de Contratación de Servicios Postales Nacionales S.A. solicitamos muy respetuosamente que se indique la cantidad que se deben aportar para la asignación de puntaje y no se coloquen porcentajes, o en su defecto ser claros con la cantidad de vehículos totales por cada Regional y para Rutas Nacionales.

OBSERVACIÓN No. 17:

Revisando el ANEXO TÉCNICO 1, en la pestaña COTIZACIÓN_TARIFAS encontramos que para los vehículos ecológicos NO aplican para moto, por lo que respetuosamente solicitamos que dicho anexo sea consistente con el pliego de condiciones, el cual en su definición de vehículo ecológico NO discrimina el uso de motocicletas ecológicas, DE IGUAL MANERA CUANDO EL PLIEGO SE REFIERE A Flota Propia (numeral 21.3.7) NO discrimina las motocicletas del mismo, por lo que buscando la armonía del pliego se haga viable el suministro de este tipo de vehículos ecológicos.

OBSERVACIÓN No. 18:

Entendemos que estos vehículos "Ecológicos" son viables siempre que tengan matrícula de tránsito ¿es correcto?

OBSERVACIÓN No. 19:

Teniendo en cuenta que se exigen con claridad el cilindraje de algunos vehículos, solicitamos respetuosamente que se haga el simil o comparativo de centímetros cúbicos, torque o potencia de los vehículos a combustible fósil con vehículos ecológicos.

OBSERVACIÓN No. 20:

Así como se piden motocicletas, motocarros, camiones, ¿es viable también acreditar ciclomotor? Lo anterior a que también es un vehículo que sirve para ejecutar el servicio a contratar y el mismo se puede matricular en tránsito. Centro Operativo netamente en Bucaramanga, sino en el área Metropolitana de Bucaramanga.

OBSERVACIÓN No. 21:

¿Puede homologarse las motocicletas con motocarros aunque en la zona respectiva se pida motocicletas? Lo anterior teniendo en cuenta que los MOTOCARROS cuentan con una capacidad de carga de 600kg y son furgonados.

OBSERVACIÓN No. 22:

En caso de que la respuesta anterior sea positiva, y partiendo de la capacidad de carga y su característica furgonada que permite la optima prestación del servicio de mensajería y paquetería, es viable que los motocarros eléctricos se acrediten como vehículos ecológicos. ¿es correcto?

OBSERVACIÓN No. 23:

Cuando la entidad indica: "vehículos automotores rígidos (camión) de al menos cuatro (4) ruedas" podemos entender que aplican también los vehículos como por ejemplo vehículos tipo VANS ¿es correcto?

OBSERVACIÓN No. 24:

Solicitamos a la entidad que para acreditar la Flota Propia se acepten vehículos en renting con contrato siempre que sea mayor a un (1) año de haberse firmado con la debida entidad financiera, anterior a la fecha de apertura del presente proceso, siempre que dicho renting esté a nombre del oferente o de uno de los integrantes del oferente.

OBSERVACIÓN No. 25:

Con base en el Sistema de Información que otorga cinco (5) puntos, solicitamos que el mismo sea reemplazado con el ofrecimiento por parte del Representante Legal del proponente de que al momento de inicio del contrato se contará con lo solicitado (Sistema ERP y Software para la gestión y control de mantenimiento de activos). No obstante, dejamos claridad que es muy específico el requerimiento, lo cual podría llegar a direccionar el proceso sin que esto sea el objetivo de Servicios Postales Nacionales.

OBSERVACIÓN No. 26:

Solicitamos que se publique un formato para el ofrecimiento del puntaje a otorgar por valor agregado tanto para Rutas Nacionales, como para Regionales, evitando la libre discreción de los proponentes, que se traduzca en observaciones mal infundadas en el tiempo de traslado del informe de evaluación.

OBSERVACIÓN No. 27:

Con base al numeral 22.2.3 PRESENCIA REGIONAL, en el criterio de puntaje PRESENCIA REGIONAL, solicitamos respetuosamente que nos aclaren que cuando se refieren a la ciudad definida como Centro Operativo de la Regional, debemos entender que se refieren a ciudades como Bogotá, Manizales, Medellín, Ibagué, Bucaramanga, Barranquilla, Cali, Villavicencio; dependiendo de la regional a la que se presente el proponente INCLUYENDO como tal el área metropolitana de cada ciudad cuando aplique. ¿es correcto? Lo anterior teniendo en cuenta que su casco urbano cobija municipios cercanos, incluso aclarando que Servicios Postales Nacionales en la Regional Oriente hasta hace un mes no tenía su Centro Operativo netamente en Bucaramanga, sino en el área Metropolitana de Bucaramanga.

OBSERVACIÓN No. 28:

Con base en el criterio de puntaje PRESENCIA REGIONAL, solicitamos respetuosamente se acepte principal, sucursal o agencia tanto para la ciudad definida como Centro Operativo de la Regional, como para la otra ciudad que haga parte de la Regional, pues es perfectamente válida cualquiera de las figuras respectivas para tipo de Sede.

OBSERVACIÓN No. 29:

Solicitamos que para el otorgamiento del máximo puntaje de PRESENCIA REGIONAL, se otorgue el mismo para el oferente que acredite 3 sedes (principal, sucursal o agencia) en la Regional o Regionales a las que presenta oferta.

OBSERVACIÓN No. 30:

Solicitamos comedidamente que se contemple la elaboración de una audiencia pública de adjudicación, la cual al momento no se contempla en el cronograma.

OBSERVACIÓN No. 31:

Con relación al numeral 21.3.5 Experiencia del proponente, solicitamos que se elimine el siguiente requisito de las certificaciones de experiencia "Valor del Contrato: Se debe especificar el valor del contrato, incluido IVA y demás impuestos y costos a que haya lugar.", toda vez que la actividad que se pretende contratar NO GENERA IVA.

OBSERVACIÓN No. 32:

Solicitamos se aclare la forma de presentación de la propuesta, toda vez que no es claro si es a través de correos electrónicos o a través de la plataforma SECOP II, que entendemos debe ser a través de esta última para fines de procesos con recursos públicos.

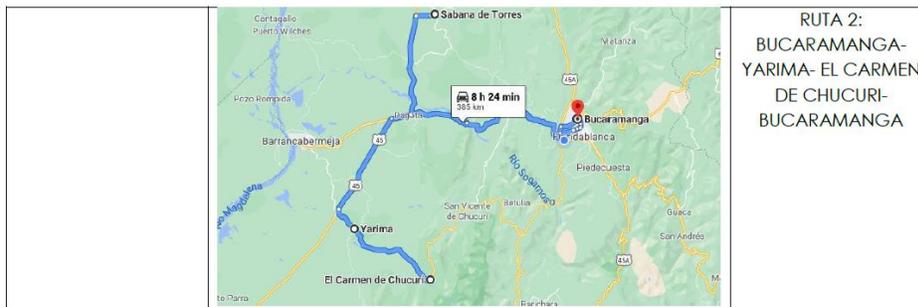
OBSERVACIÓN No. 33:

Entendemos que si el proponente cuenta con una PÓLIZA AUTOMÁTICA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS con coberturas iguales o superiores a las que se requieren para la ejecución del contrato, se puede hacer un endoso de la misma sin que se necesite una nueva póliza para el contrato que se genere del presente proceso. ¿es correcto?

OBSERVACIÓN No. 34:

Anexamos otras observaciones de índole técnico para efectos del proceso.

RUTA ANEXO	SOLICITUD	MODIFICACION AL ANEXO
BUCARAMANGA-SABANA DE TORRES-YARIMA- EL CARMEN DE CHUCURI-BUCARAMANGA	Se solicita que esta ruta se divida teniendo en cuenta que quedan en direcciones diferentes	RUTA 1: BUCARAMANGA-SABANA DE TORRES – BUCARAMANGA



OBSERVACIÓN No. 35:

Siendo CAMARCA proveedor actual del servicio que se pretende contratar con el presente proceso y que a la fecha con la fórmula planteada en el borrador de pliegos para evaluar un indicador NUEVO como lo es la Rentabilidad del Activo, y que nos está sacando del presente proceso, y teniendo en cuenta que el numeral 19. FUNDAMENTO JURÍDICO QUE SOPORTA LA MODALIDAD DE SELECCIÓN claramente se refiere a Colombia Compra Eficiente, y el Manual de Contratación de Servicios Postales Nacionales S.A, indica que la actividad contractual adelantada se sujetará a los principios de la Función Administrativa y de la Gestión Fiscal, de manera muy respetuosa solicitamos que la verificación de las condiciones financieras habilitantes (numeral 21.2 del borrador de pliego de condiciones) se hagan con base en la información consignada en el RUP, documento que es parte fundamental para la contratación con recursos públicos y que a bien el pliego así lo adopta para la evaluación de la experiencia y calificación y clasificación de la empresa, dando así aplicabilidad al Decreto 1510 de 17 de Julio de 2013 (compilado en el decreto 1082 de 2015), por el cual se reglamenta el sistema de

compras y contratación pública, y que el mismo en su TITULO I, CAPÍTULO V, Registro Único de Proponentes -RUP- Artículo 10, indica los requisitos habilitantes contenidos en el RUP.

No obstante, si la administración a bien considera evaluar la información financiera con base en en el Estado de Situación Financiera y Estado de Resultados Integral Aprobados por el máximo órgano de la compañía con corte al 31 de diciembre de 2019, solicitamos se adopte el Manual para determinar y verificar los requisitos habilitantes en los Procesos de Contratación de Colombia Compra Eficiente, en especial lo indicado en el Título V Capacidad Organizacional, en el cual se establece la fórmula para el cálculo del indicador de Rentabilidad del activo así:

Utilidad Operacional / Activo Total

Cabe anotar que esta formula la establece el Gobierno Nacional por intermedio del Decreto 1510 de 17 de Julio de 2013, TITULO I, CAPÍTULO V, Registro Único de Proponentes -RUP- Artículo 10, Numeral 4, Literal (b), norma que fue compilada en el Decreto 1082 de 2015.

Por último en caso de que la administración decida mantener la misma fórmula que aparece en el borrador de pliegos, solicitamos comedidamente de que el indicador se disminuya en su exigencia de dicho indicador de Rentabilidad del Activo a por lo menos 1%, que es el promedio del mercado de este indicador aplicando la fórmula actual del borrador de pliego de condiciones.

Lo anterior es solicitado, teniendo en cuenta lo dispuesto en el Decreto 1082 de 2015, en el artículo 2.2.1.1.1.6.1., Deber de análisis de las Entidades Estatales, que indica lo siguiente:

“La Entidad Estatal debe hacer, durante la etapa de planeación, el análisis necesario para conocer el sector relativo al objeto del Proceso de Contratación desde la perspectiva legal, comercial, financiera, organizacional, técnica, y de análisis de Riesgo. La Entidad Estatal debe dejar constancia de este análisis en los Documentos del Proceso”

Y el artículo 2.2.1.1.1.6.2. Determinación de los Requisitos Habilitantes, que menciona:

“La Entidad Estatal debe establecer los requisitos habilitantes en los pliegos de condiciones o en la invitación, teniendo en cuenta: (a) el Riesgo del Proceso de Contratación; (b) el valor del contrato objeto del Proceso de Contratación; (c) el análisis del sector económico respectivo; y (d) el conocimiento de fondo de los posibles oferentes desde la perspectiva comercial. La Entidad Estatal no debe limitarse a la aplicación mecánica de fórmulas financieras para verificar los requisitos habilitantes”.

OBSERVACIÓN PRESENTADAS POR: TRANSPORTE ARON S.A.S

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 03:58 PM del correo electrónico transportearonsas@gmail.com

OBSERVACIÓN No. 1

Con respecto al numeral 4.2.6.1. CONDICIONES TECNOLOGICAS DE LOS PUNTOS DE ACOPIO "CENTROS DE ACOPIO. Condiciones Tecnológicas de los puntos de acopio. Internet con capacidad mínima de 300Mbps"

Se solicita respetuosamente a la entidad suprimir la capacidad mínima del internet y en su lugar establecer "Garantizar acceso a internet", pues como es de conocimiento de la entidad, no todos los municipios establecidos como centro de acopio cuentan con la misma conectividad como la establecida para ciudades o municipios cercanos a las ciudades, pues la capacidad de internet, no depende del futuro contratista, sino del operador de red que tenga presencia en el respectivo municipio y la capacidad que ofrezca. Por consiguiente desde que el futuro contratista garantice el acceso a internet bastaría para cumplir con lo requerido por la entidad contratante. Lo anterior con el fin de garantizar el principio de libre competencia, definido como PRINCIPIO DE LIBRE CONCURRENCIA. De acuerdo a lo indicado en el manual de contratación de Colombia Compra Eficiente. "Este principio también implica el deber de abstención para la administración de imponer Condiciones restrictivas que impidan el acceso al procedimiento de selección, por lo que resulta inadmisibles la inclusión en los pliegos de Condiciones de cláusulas limitativas que no se encuentren autorizadas por la Constitución y la Ley, puesto que ellas impiden la más amplia oportunidad de competencia y atentan contra los intereses económicos de la entidad Contratante, en razón a que no permiten la consecución de las ventajas económicas que la libre competencia del mercado puede aparejar en la celebración del contrato"

OBSERVACIÓN No. 2

En el párrafo 6 de la página 6 del borrador de pliego de condiciones se indica que la distancia de presentación de la oferta los vehículos No deben sobre pasar los 50.000 kilómetros, por lo que muy respetuosamente preguntamos cómo espera la entidad que se acredite esa situación. Esta es una condición de imposible cumplimiento, por lo que debe eliminarse en el párrafo citado y apartes subsiguientes del pliego de Condiciones definitivo a publicar.

OBSERVACIÓN No. 3

Con relación al numeral 21.3.4.1 del borrador de pliego de condiciones, solicitamos se elimine la necesidad de una calificación superior al 80%. toda vez que la certificación que están expidiendo las ARL respecto a los protocolos de bioseguridad por COVID 19, NO están indicando porcentaje de calificación, únicamente se está indicando si presentaron o no el protocolo. De no cambiar el requisito, este se convertiría de imposible cumplimiento y advertimos desde ahora que en caso que un proponente lo llegase a presentar, sería un documento carente de veracidad y que puede ser constatado por la entidad y por lo tanto debe ser rechazado del proceso de selección.

SEGUNDA OBSERVACIÓN PRESENTADAS POR: TRANSPORTE ARON S.A.S

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 03:58 PM del correo electrónico transportearonsas@gmail.com

OBSERVACIÓN No. 1

Solicitamos que la verificación de las condiciones financieras habilitantes se hagan con base en la información consignada en el RUP, y no con base en los estados financieros, teniendo en cuenta que la entidad está colocando una fórmula para la rentabilidad del activo que no se ajusta a la fórmula que se aplica para determinar dicho indicador por parte de las Cámaras de Comercio, que son las entidades calificadas por parte del Gobierno Nacional para verificar las condiciones del proponente en el RUP para contratar con el estado Colombiano.

Es importante resaltar que la fórmula correcta para calcular el indicador de Rentabilidad del Activo es: Utilidad Operacional / Activo Total

Nuestra observación busca que la entidad en el pliego definitivo corrija dicha falta, pues de mantener la fórmula actual estaría dejando sin poder participar a los actuales contratistas del servicio.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: TRANSPORTES SELL

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 4:12 PM del correo electrónico diegofernando@transportessell.com.co

OBSERVACIÓN No. 1

En la página 6 habla que **para efecto de las motocicletas que corresponden a rutas regionales y/o urbanas deberán ser modelo 2.017 en adelante, tener un cilindraje mínimo de 125 C.C. y que al momento de presentación de la oferta no sobrepase los 50.000 Kilómetros.**

Se solicita a la entidad aumentar el kilometraje de las motos a 130000 kilómetros **(que no sobrepase los 130000)** por cuanto están pidiendo modelos 2017 en adelante, estas unidades de transporte caminan promedio 120 kts diarios por 36 meses daría por encima de los 100000.

OBSERVACIÓN No. 2

En la página 6 dice **El futuro contratista debe garantizar para la operación un porcentaje mínimo del 50% de flota propia, los cuales deben ser acreditados con tarjeta de propiedad o contratos de leasing, adicionalmente para aquellos vehículos que no sean propios antes de iniciar operación debe existir un contrato escrito con cada uno de los propietarios de los vehículos que prestarán el servicio y para todo lo anterior un contrato con cada una de las personas vinculadas para cumplir el objeto del contrato.**

Se solicita a la entidad eliminar del pliego de condiciones el porcentaje de flota propia, ya que en el estudio de mercado y tarifas techo entregadas por ustedes no dan para trabajar con flota propia, si la entidad mantiene la solicitud del porcentaje de vehículos propios, solicitamos que en aras de garantizar la transparencia en el proceso permitan que los vehículos en renting se tomen como vehículos propios, por cuanto el leasing y el renting son arrendamientos y las unidades están disponibles para la compañía.

OBSERVACIÓN No. 3

En la página 8 dice que: **En el caso que se presenten obstrucciones de carácter público, naturales o eventos sociales en las vías de principal conexión que perturban o impidan el normal tráfico y tránsito de las rutas, el contratista deberá realizar los recorridos mediante rutas alternas y/o instrucciones emitidas por el supervisor del contrato sin que esto genere costos adicionales a la tarifa ofertada inicialmente.**

Se solicita a la entidad que en los casos expuestos anteriormente, en la cual el supervisor del contrato emitirá instrucciones de tomar rutas alternas, se renegocie la tarifa de la ruta afectada, ya que si bien es cierto son situaciones fortuitas y partiendo de que las tarifas techo planteadas están muy pero muy bajas y que

para el estudio de mercado no informaron tener en cuenta esto, no es posible contemplar esos costos adicionales.

OBSERVACIÓN No. 4

En la cláusula 4.3.4 PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL - PESV dice que ***El contratista deberá contar con un Plan Estratégico de Seguridad Vial, el cual deberá enviarlo de manera física para aprobación de las áreas de Salud y Seguridad en el Trabajo (SST) y Jefatura Nacional de Transporte, con copia a Supervisión del contrato dentro de los siguientes quince (15) días posteriores a la firma del acta de inicio del contrato, el plan en mención deberá estar acorde a lo estipulado en la Ley 1503 de 2013, Decreto 2851 del 2013 y demás normas concordantes.***

La entidad debe solicitar copia del PESV o el radicado ante la entidad pertinente para validar que efectivamente se cumple con este requerimiento legal, no debe solicitarlo para aprobación de la entidad ya que los únicos que aprueban el PESV son la Supertransporte o el Ministerio de Transporte.

OBSERVACIÓN No. 5

En la página 21 habla que ***Todo el personal requerido para satisfacer la necesidad del contrato (Director, Coordinador, inhouse, Auxiliares administrativos, Conductores, Auxiliares logísticos y Distribuidores) deberán ser contratados por el proveedor adjudicatario y se obliga durante la vigencia del contrato y sus prorrogas, a garantizar la vinculación al Sistema de Seguridad Social en Salud, Pensiones, Riesgos Profesionales y demás que según la ley deben estar afiliados.***

Se solicita a la entidad que los distribuidores no se contemplen para nómina, ya que si bien es cierto el valor cobrado por variable a la entidad no alcanza para pagar este personal, ejemplo hay municipios que le factura a la entidad \$ 25.000 y si se paga la nómina ya van en pérdida.

OBSERVACIÓN No. 6

En la cláusula 9.1 Tiempo de llegada y puesta de recurso de transporte y 9.8 tiempo de tránsito rutas nacionales y regionales. Se solicita a la entidad incorporar un tiempo especial para las rutas regionales y nacionales, ya que se puede dar un evento lejos de una ciudad principal donde se tenga otro recurso de transporte, o definir cómo será el manejo de estas situaciones por cuanto 2 o tres horas para poner este recurso es muy poco tiempo.

OBSERVACIÓN No. 7

En la cláusula 12 habla que **En caso de pérdida y/o daño a los bienes objeto del contrato de transporte, el CONTRATISTA pagará hasta el 100% del valor declarado, sin exceder el límite asegurado por despacho establecido en la póliza, en un plazo no mayor a 30 días calendario posteriores a presentación de la reclamación por parte de SERVICIOS POSTALES NACIONALES.**

Se solicita a la entidad mantener lo anterior siempre y cuando la pérdida no supere los \$ 6.000.000, para pérdida o avería de mayor valor el conducto debe ser que postales le reclame a su compañía de seguros y esta se subrogue contra la póliza de la empresa contratista, ya que las pólizas de las empresas de transporte son pólizas de subrogación.

OBSERVACIÓN No. 8

Excluir del pliego de condiciones el código 781022 en el cual se está pidiendo experiencia en "SERVICIOS POSTALES DE PAQUETEO Y CURRIER", toda vez que la experiencia por esta labor solo la puede certificar una entidad como SERVICIOS POSTALES NACIONALES; lo que implica que nuevas empresas o que no cuente con esta experiencia estarían al margen de participar a la Licitación Pública, lo que va en contra del principio de igualdad, libertad de empresa y libre competencia.

OBSERVACIÓN No. 9

Se solicita a la entidad que en el caso de realizar Unión temporal con otra empresa, permitan que una de las 2 tenga licencia de carga, que una de las dos pueda entregar la totalidad de la experiencia y que una de las dos presente el proponentes, esta solicitud se realiza teniendo en cuenta que la UT es una figura donde 2 o más compañías unen esfuerzos o se complementan para sacar un proyecto o contrato adelante.

OBSERVACIÓN No. 10

En la cláusula 21.3.7 dice **que El futuro contratista debe garantizar para la operación un porcentaje mínimo del 50% de flota propia, los cuales deben ser acreditados con tarjeta de propiedad o contratos de leasing, adicionalmente para aquellos vehículos que no sean propios antes de iniciar operación debe existir un contrato escrito con cada uno de los propietarios de los vehículos que prestarán el servicio y para todo lo anterior un contrato con cada una de las personas vinculadas para**

cumplir el objeto del contrato. Asimismo, la flota propia debe ser acreditada con un mínimo del 50% de vehículos automotores rígidos (camión) de al menos cuatro (4) ruedas y el resto pueden ser motocicletas.

*Si la verificación da como resultado **NO CUMPLE**, la propuesta no quedará habilitada.*

Solicitamos a la entidad se sirva excluir este requisito del pliego de condiciones de la licitación pública a realizar, para el transporte de carga de mercancías.

Esta petición obedece al hecho, de ser un requisito supremamente costoso para las empresas de transporte de carga, quienes utilizan la modalidad de leasing; renting; contrato de prestación de servicio; alquiler de vehículos, con el fin de no tener VEHICULOS automotores propios, por cuanto el costo de mantenimiento del automotor es considerablemente alto, principalmente debido al mal estado de las vías y carreteras por donde se debe transitar, así mismo la calidad de los combustibles y el alto costo de los repuestos e insumos del diario mantenimiento, sin olvidar la depreciación del vehículo. Por esta razón, toda empresa sería y organizada de transporte debe contar con un buen portafolio de vehículos a contratar para el cumplimiento de las obligaciones de transporte De carga adquirida; el cual le garantice en todo momento, vehículos de modelo reciente y en buen estado de mantenimiento.

Esta es la verdadera garantía de seriedad del cumplimiento de la oferta presentada por cada uno de los proponentes a la Publica Licitación que la entidad va a realizar; en la cual se debe aportar como lo indica el requerimiento los contratos o promesas de contrato de arrendamiento, comodato, leasing u otro que permita contar con una flota de transporte de modelo reciente, bien mantenida y lista a ejecutar el objeto de la licitación.

Tal y como está consignado este requerimiento y la exorbitante sanción por su no acreditación, viola el derecho de la proporcionalidad contractual, y la garantía constitucional de LIBRE COMPETENCIA, y deja la sensación de ser una LICITACION PUBLICA destinada a determinada empresa de transporte, que puede contar con una flota de transporte propia, pero no con la capacidad financiera para la operación, la organización administrativa necesaria para la ejecución del contrato, y la experiencia por el cumplimiento de contratos de transporte de carga en la modalidad que se solicita.

Esta clase de exigencias lo único que buscan es limitar la LIBRE COMPETENCIA, que a la postre puede conllevar a la nulidad del proceso de licitación pública y las sanciones correspondientes por PRACTICAS COMERCIALES RESTRICTIVAS Y COMPETENCIA DESLEAL.

OBSERVACIÓN No. 11

Se solicita en la cláusula 22.1.2 no darle puntaje al transporte no recurrente ya que todos saben esas capacidades no las utiliza la entidad pero si ayuda a que los proveedores manden esos ítems a precios artificialmente bajos para quedarse con los puntos.

OBSERVACIÓN No. 12

Por favor aclarar si la empresa se presenta a dos regionales o a una regional y la nacional puede participar con los mismos vehículos en las dos regionales.

OBSERVACIÓN No. 13

En los anexos técnicos de las regionales, en la pestaña inf variable, los municipios spu urbanos no tienen las cantidades movilizadas, se solicita a la entidad aclarar si la distribución en las ciudades urbanas no van a estar a cargo del contratista.

Si bien es cierto Transportes Sell S.A participo en el estudio de mercado realizado en septiembre del año pasado no entiende porque las tarifas techo están tan desproporcionadas, solicitamos a la entidad aclarar porque una carry urbana en Bogotá, Medellín o Cali es diferente a la urbana en barranquilla, Tunja, Villavicencio entre otras.

En Cali o Palmira una carry urbana esta mayor a los \$280000 pesos y en el eje cafetero está en \$133000 cosa que no da para pagar conductor ni auxiliar y así hay muchos casos en las diferentes capacidades, con esto no quiero decir que las tarifas de oriente, noroccidente entre otras estén caras a lo que voy es que no hay un estudio de mercado bien hecho, lo que hizo la entidad fue subirle un 8% o similar a las tarifas que los proponentes actuales presentaron en la licitación pasada, en esas propuestas estas empresas mandaron al piso el transporte no recurrente, afectando este proceso licitatorio.

Se solicita a la entidad realizar un estudio de mercado que garantice la ejecución exitosa del proceso a los oferentes que se puedan presentar y hacerse acreedores del contrato.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: MACROSERVICIOS

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 05:09 PM del correo electrónico subgerencia@macroserviciosexpress.com

OBSERVACIÓN No. 1

Solicitamos se sirvan aclarar **¿si los contratos de Leasing al igual que las tarjetas de propiedad también son considerados para la evolución de la flota?**, conforme se especifica en el punto No. 4.2 SUMINISTRO DE TRANSPORTE. El futuro contratista debe garantizar para la operación un porcentaje mínimo del 50% de flota propia, los cuales deben ser acreditados con tarjeta de propiedad o contratos de leasing. y en la Nota 1. Para efectos de la verificación de los vehículos de la flota, el proponente deberá adjuntar copias de las tarjetas de propiedad de los vehículos que utilizará para cumplir con las rutas requeridas según **ANEXO TÉCNICO No. 1.**

OBSERVACIÓN No. 2

Los vehículos con conversión gas gasolina aplican para la puntuación como vehículos ecológicos.

OBSERVACIÓN No. 3

Se solicita a la entidad se considere reconocer al proveedor los mayores valores asociados a la creación de centros de acopio, como arrendamiento, servicios públicos e internet.

OBSERVACIÓN No. 4

Se solicita a la entidad que, para la medición de cumplimientos en tiempos de entrega, en el caso específico de convenios comerciales, se aterrice con los responsables de la parte comercial, que los tiempos de entregas pactados con los clientes, se fijen de acuerdo a los tiempos reales posibles de cumplimiento de acuerdo a la tipología de municipios.

Así mismo se solicita a la entidad replantear la **Tabla aclaratoria de tiempos de liquidación, digitalización y devolución de prueba de entrega** y que ésta esté sujeta a una **realidad operativa** que de ninguna manera puede estar basada en ideales de operatividad, o cumplimiento. Conforme está planteada esta tabla es imposible que un proveedor pueda cumplir con estos tiempos en el 100% de la operación.

OBSERVACIÓN No. 5

Se solicita suprimir la penalización establecida en el punto 4.3.2. DEVOLUCIONES – CONTRATISTAS REGIONALES, se establece que si el contratista no devuelve en los tiempos establecidos **SPN adicionalmente cobrará al contratista el valor declarado en la guía.** Si bien es cierto que el objetivo de la entidad es asegurar los tiempos de cumplimiento, también lo es que en este borrador existe exceso de penalizaciones sobre un mismo incumplimiento, descuentos sobre cumplimiento, indemnizaciones por incumplimiento y aún más se pretende cargar al proveedor un descuento equivalente a una pérdida del envío.

OBSERVACIÓN No. 6

Solicitar un coordinador para un centro de acopio es excesivo en sobre costo laboral, considerando que los centros de acopio no están siendo reconocidos monetariamente al proveedor, y siendo esta una nueva responsabilidad que la entidad le está cediendo al proveedor sin remuneración alguna.

OBSERVACIÓN No. 7

Solicitamos a la entidad que reconsidere el proceso de penalización que se estableció para esta convocatoria, si bien es cierto que se viene trabajando por fidelizar clientes con un cumplimiento efectivo de la entidad, también lo es que los reajustes en las tarifas aplicados para esta convocatoria no alcanzarían para sostener una operación que va a ser facturada según criterios de cumplimiento (productividad), y sobre estos los demás descuentos de penalización aplicables de forma reiterada por diferentes conceptos, creemos que sí es posible cumplir con los objetivos de la entidad sin crear detrimento al proveedor. Esto solo es posible en un trabajo muy bien articulado entre la entidad y el proveedor, no todo puede ser sancionatorio.

OBSERVACIÓN No. 8

Se solicita a la entidad reconocer al proveedor el servicio prestado de acuerdo al valor ofertado en la propuesta y no sobre productividad. Para esto ya están aplicando las excesivas ANS.

OBSERVACIÓN No. 9

En el punto 5.1. PERSONAL REQUERIDO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO. En este punto se solicita que el personal asignado para el cargo de conductor debe contar con formación académica como Bachiller o más, por tanto, se solicita omitir el nivel de formación y dar peso a la experiencia del conductor, ya que es esta la que garantiza el correcto cumplimiento de sus funciones, está claro que el conductor no tiene contacto directo con los usuarios del servicio.

OBSERVACIÓN No. 10

Se solicita a la entidad se sirva aclarar porque se requiere para la presentación de las propuestas para las regionales certificar experiencia en la actividad **781022, la cual corresponde a Servicios postales de paqueteo y courier**. Siendo esta una actividad considerada como un servicio público, controlado por el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones quien puede habilitar a empresas públicas y privadas para su prestación.

Ahora bien, si esta actividad es regulada como un servicio público a través de habilitación o permiso del Ministerios de las TIC, porque en las CAUSALES DE RECHAZO numeral 20. Cita Cuando el proponente o alguno de los integrantes del consorcio o unión temporal, al momento de presentación de la oferta, tenga vigente el Registro de Operadores Postales del Ministerio de Tecnología de la Información y las Comunicaciones.

OBSERVACIÓN No. 11

Se solicita a la entidad evidenciar en los anexos técnicos el requerimiento real de distribuidores motorizados necesarios para dar cumplimiento con la distribución urbana, ya que según la experiencia se requiere aproximadamente de hasta 8 distribuidores por centro operativo, los cuales deben estar vinculados de forma directa (súmese un promedio mensual estimado de \$1.480.000 costo de un empleado con salario mínimo) y el valor de este personal jamás será recuperable

para el proveedor, al cual le pagan este servicio por precio por sobre. Para el caso de la Regional Occidente oscilan en promedio de 100 empleados para cumplir con esta distribución.

OBSERVACIÓN No. 12

Se solicita a la entidad aclarar lo siguiente:

En el punto **21. 3.5 Experiencia del Proponente. Nota 2:** *El proponente que se presente para dos regionales o una regional y las rutas nacionales, deberá allegar las certificaciones o actas de liquidación para efectos de acreditación de la experiencia sin superar el máximo de hasta ocho (8). Lo anterior, toda vez que los **proponentes podrán ofertar y ser adjudicatarios hasta de dos contratos, ya sean dos Regionales o de una Regional y las rutas nacionales.***

Así mismo en el punto No. 4. ESPECIFICACIONES DEL SERVICIO O BIEN A CONTRATAR. Se hace la salvedad que **los proponentes podrán ofertar y ser adjudicatarios hasta de dos contratos, ya sean dos Regionales o de una Regional y Transporte Nacional descritos en el ANEXO TECNICO No 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO.**

Si en ambos ítems se avala al proponente para que oferte y así mismo contempla la posibilidad de que se adjudiquen dos contratos, porque en el numeral 2 del punto 36. CAUSALES DE RECHAZO cita 2. **Cuando el proponente presente más de una propuesta para este mismo proceso, como representante de persona jurídica o como persona natural o integrante de consorcio o unión temporal** o presente propuestas alternativas o parciales.

OBSERVACIÓN No. 13

Se le solicita a la entidad reconsiderar reconocer el valor de la milla independiente del valor del servicio variable para el cual aplica (transporte + 1 Milla), ya que si actualmente en las condiciones en que se opera este segmento es el que arroja mayor pérdida en la operación, ya que para este proceso los valores generados por servicios a los contratistas para el cumplimiento de la distribución en municipio SPU, los cuales para el caso de la Regional Occidente son en promedio 130 personas, las cuales presentan servicios por valores que oscilan entre \$280.000 y un salario mínimo, y para cubrir los costos de esta distribución Servicios Postales Nacionales S.a. solo reconoce el valor por sobre, el cual puede oscilar por ruta en un promedio de 20.00 a 180.000 pesos mensuales.

OBSERVACIÓN No. 14

Para el caso de las rutas que anteriormente se facturaban como aforos y que para este proceso se reclasificaron dentro de las rutas regionales, se solicita reconsiderar el tipo de servicio requerido, ya que como es de conocimiento de la entidad, para este tipo de servicio en gran medida se requiere transporte fluvial, marítimo y aéreo , en el requerimiento se solicita moto o vehículo con capacidad 550, y el precio techo estimado para este servicio diario no alcanza a compensar el costo de los servicios realmente requeridos para cumplir con la operación.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: EMPRESA COLOMBIANA DE LOGÍSTICA S.A.S

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 05:53 PM del correo electrónico corporativo@ecl.com.co

OBSERVACIÓN No. 1

No vemos necesario solicitar el 50 % de propiedad en los carros requeridos, en Colombia se maneja el 92 % con Flota de Tercero, es un negocio muy socializado.

OBSERVACIÓN No. 2

Revisar la experiencia en servicios postales, se puede compensar con otras cargas, no necesariamente esta, acá queda limitado solo a sus actuales proveedores

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: DOMINA ENTREGA TOTAL S.A.S.

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 06:10 PM del correo electrónico Lady Lotero analista.comercial@domina.com.co

OBSERVACIÓN No. 1

A que se refieren cuando hablan de piezas postales? Son los envíos hasta 5 kilos?

OBSERVACIÓN No. 2:

Podemos participar solo para distribución de correo masivo o piezas postales sin son inferiores a 5 kilos?

OBSERVACIÓN No. 3:

Si no tenemos el 50% de flota propia podemos participar?

OBSERVACIÓN No. 4:

Debe ser una operación exclusiva o la podemos combinar con la operación de nuestra compañía en el cual cubrimos los 125 municipio de Antioquia?

OBSERVACIÓN No. 5:

Las actividades de sectorización y/o clasificación se pueden en realizar en nuestra sede?

OBSERVACIÓN No. 6:

Los vehículos para rutas Regionales y urbanas se pueden combinar con nuestra operación diaria?

OBSERVACIÓN No. 7:

Los maletines personalizados con la imagen de 4-72 podrían llevar ambas imágenes corporativas? Esto es si se acepta combinar la operación para optimizar costos

OBSERVACIÓN No. 8:

Cual es el sistema operativo de 4-72 y cuales son los requerimientos técnicos para poder hacer una conexión vía ws o Apis? O se daría acceso al sistema de 4-72?

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: ALDÍA LOGÍSTICA

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 06:13 PM del correo electrónico Lady Lotero Jennifer Carmenza Rojas Tellez jennifer.rojas@aldialogistica.com

OBSERVACIÓN No. 1:

07- ANEXO 07 ACTIVIDADES A DESARROLLAR EN EL PERIODO DE EMPALME

¿Este anexo da las indicaciones y parámetros que se deben tener en cuenta tanto de ingreso como de salida del operador logístico saliente o adjudicado?

OBSERVACIÓN No. 2:

BORRADOR DE PLIEGO DE CONDICIONES INVITACION PUBLICA No. 001 de 2021

NUMERAL 1. Descripción de la Necesidad: Para efectos de la presente invitación pública, esta será mediante adjudicaciones parciales que corresponderán a Transporte Nacional y a las distintas regionales. ¿Se entiende que la adjudicación se realizara por regionales completas y transporte nacional completa?

OBSERVACIÓN No. 3:

Según el numeral 4 "Especificaciones del bien o servicios a contratar", ¿el oferente podrá ser adjudicado únicamente por dos contratos?

OBSERVACIÓN No. 4:

Según el numeral 4.2.1 "Suministro de Recursos de Transporte", ¿Cuál es el tope máximo de recaudo?, ¿Qué tipo, características y cantidades de embalaje se debe suministrar?

OBSERVACIÓN No. 5:

¿Existe la posibilidad de ampliar los modelos de los vehículos a ofertar?

OBSERVACIÓN No. 6:

¿Por favor indicar si la totalidad de la flota a ofertar debe incluir cámaras dentro de los furgones de los vehículos?

OBSERVACIÓN No. 7:

Según el numeral 4.2.6 ¿Los centros de acopio mínimos que el contratista debe suministrar son los informados en el recuadro?, ¿Cuáles son las características de cada uno de los centros de acopio a suministrar (m², plataforma, almacén)?

OBSERVACIÓN No. 8:

Según el numeral 4.3.3 h.

¿Qué tipo de vehículos y de que características aplican para brandeo superior a 8 mts cuadrados?

Según las requerimientos del branding, ¿por favor suministrar las características específicas técnicas del branding requerido por 4-72?

OBSERVACIÓN No. 9:

Según el numeral 5 Personal: Por cada contrato adjudicado ¿se refiere a regional adjudicada y centro operativo correspondiente a cada regional?

¿El personal contara con un puesto de trabajo en la regional y centros operativos, suministrados por SPN?

¿Quién es el responsable de brindar los elementos como computadores al personal asignado en estas sedes de SPN?

OBSERVACIÓN No. 10:

Según el numeral 6. Indemnizaciones; en casos de averías y siniestros ¿Cuál es el valor declarado máximo por despacho?

OBSERVACIÓN No. 11:

Según el numeral 9.11 Instalación de Imagen Corporativa, solicitamos incluir el siguiente termino "No realizar la instalación de la imagen corporativa en la totalidad de vehículos requeridos o solicitados"

OBSERVACIÓN No. 12:

Numeral 21.3.6 Antigüedad de la Flota: Todos los carros deben ser modelo 2016, ¿Es un requerimiento indispensable que todos los vehículos sean tipo furgón y cabina blanca?, si es así, por favor incluir en el pliego "la totalidad"

OBSERVACIÓN No. 13:

22.1.3 VALOR AGREGADO OFRECIDO POR EL PROPONENTE (MÁXIMO 5 PUNTOS)
Candado Satelital, ¿Todas las rutas deben incluir candados satelitales?

OBSERVACIÓN No. 14:

Numeral 27 Garantías: ¿Las garantías a constituir serán por el valor del contrato de las regionales adjudicadas?

OBSERVACIÓN No. 15:

Numeral 30. Forma de Pago: Se debe establecer días máximos para realizar la conciliación con el propósito de no afectar los tiempos de recaudo y cartera, considerar máximo 5 días para realizar esta conciliación.

OBSERVACIÓN No. 16:

Teniendo en cuenta que existe un acuerdo de confidencialidad entre las partes, solicitamos nos permitan manejar la información sin restricciones de modificación.

OBSERVACIÓN No. 17:

ANEXO TECNICO No 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO_v1

En los anexos técnicos según la guía a diligenciar en las cantidades estimadas 2021-2022, no se relaciona la unidad de medida (viajes año/vehículos mes). ¿Solicitamos indicar esta unidad de medida en todas las pestañas de los anexos que lo requieren?

OBSERVACIÓN No. 18:

Cuando hablan de cantidad de frecuencia, ¿A qué se hace referencia?

OBSERVACIÓN No. 19:

Según el anexo ANEXO TECNICO No 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO_RUTAS NACIONALES_v1 pestaña Información Nacional, ¿Qué unidad de medida corresponde a la información 2021 -2022?

OBSERVACIÓN No. 20:

¿La connotación "circular o con retorno" hacen referencia a lo mismo?

OBSERVACIÓN No. 21:

En los casos de realizar ofertas por las regionales establecidas, ¿El formulario se debe diligenciar a totalidad?

OBSERVACIÓN No. 22:

¿Los equipos requeridos por 4-72 en modalidad recurrente serán para su uso exclusivo?

OBSERVACIÓN No. 23:

Solicitamos más información sobre el tipo de transporte "Variable" ¿corresponde a la entrega ultima milla de 1 a 2 paquetes con pesos inferiores a 5 kg?

OBSERVACIÓN No. 24:

Solicitamos más información sobre el tipo de transporte "Aforo"

OBSERVACIÓN No. 25:

04- ANEXO No 04 TARIFA_TECHO

Solicitamos el anexo 4 libre para realizar análisis de las tarifas y trabajar con la información suministrada.

OBSERVACIÓN No. 26:

13- ANEXO No 13 Procedimiento GESTION DE TRANSPORTE

Numeral 4.6 Mercancías Peligrosas: Las etiquetas diseñadas de acuerdo con la clasificación de las mercancías peligrosas, ¿Deben ser suministradas por el adjudicatario?

OBSERVACIÓN No. 27:

¿El supervisor de seguridad Postal es personal asignado por SPN?

OBSERVACIÓN No. 28:

Cuando las rutas son origen CO y varios destinos de entrega, ¿Cómo se coordina el suministro de precintos de botella?

OBSERVACIÓN No. 29:

15- ANEXO No 15 Procedimiento CONTROL DE CALIDAD

Numeral 4. Condiciones generales: 4.1.1 ¿Se le asignara un usuario al adjudicatario para dar respuesta a los PQR?

OBSERVACIÓN No. 30:

¿Cuántas personas, que cargos y perfiles deben estar disponibles para gestionar las respuestas a los PQR establecidos?

OBSERVACIÓN No. 31:

19- ANEXO No 19-1 ESTUDIO DE PRECIOS DE MERCADO Y SOPORTES

Solicitamos enviar esta información en archivos comprimidos, debido a que no contamos con este aplicativo de mensajería, por tanto, no es posible acceder a la información.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: RED SERVI

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 06:57 PM del correo electrónico Giovanni Malaver Mora jose.malaver@redservi.com.co

OBSERVACIÓN No. 1:

¿Para atender los centros operativos del Numeral 1 en el borrador de pliego de condiciones estos deben ser atendidos desde la cabecera o el proponente debe tener sucursales en cada una de las ciudades referentes?

OBSERVACIÓN No. 2:

¿Se puede disponer del recurso o del personal que ejerce las funciones en la regional designada para ser contratado por el nuevo contratista?

OBSERVACIÓN No. 3:

Por favor aclarar del numeral 4.2.1 suministro de transporte, si es requerimiento obligatorio instalar cámara CCTV a los vehículos que cubre las rutas nacionales?

OBSERVACIÓN No. 4:

¿Se puede presentar una compañía habilitada por el ministerio de transporte que actualmente se encuentra en Ley 1116?

OBSERVACIÓN No. 5:

El nivel de endeudamiento del RUP de las compañías proponentes puede estar por encima del 60% y si tiene algún tope máximo?

OBSERVACIÓN No. 6:

¿Para la imagen visual de marca de los vehículos, se puede manejar imagen compartida de la empresa proponente en menor proporción?

OBSERVACIÓN No. 7:

¿Para la elaboración de dotación SPN sugiere proveedor o es de libre decisión del proponente escoger el proveedor?

OBSERVACIÓN No. 8:

Aclarar en el anexo técnico # 1 los municipios que no están relacionados como CO sino como Centro de acopio si este debe ser fijo o es temporal?

OBSERVACIÓN No. 9:

Por favor indicar si los CO son única y exclusivamente del proponente o se puede obtener un espacio designado por SPN si tiene presencia en ese municipio.

OBSERVACIÓN No. 10:

Por favor indicar a cuantos centros de acopios adicionales debo tener para la regional que se presente el proponente, teniendo en cuenta que hay unos centros de acopio mínimos.

OBSERVACIÓN No. 11:

Los insumos propios de la operación como cintas, zunchos, bolsas, marcadores, sacas, contenedores por quien son suministrados.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: SEGUROS DEL ESTADO S.A.

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 07:29 PM del correo electrónico Michael David Espitia Rodriguez Michael.Espitia@segurosdelestado.onmicrosoft.com

OBSERVACIÓN No. 1:

COBERTURA PÓLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL

Por la naturaleza del objeto a contratar, se exige en el pliego la constitución de la póliza automática de transporte de mercancías con el objeto de "amparar las mercancías contra los riesgos de pérdida y/o daño a los bienes objeto del contrato de transporte, es decir, debe tener una cobertura completa y huelga", dado que las mercancías (los bienes bajo cuidado tenencia y control) se encuentran cubiertas por dicha póliza, respetuosamente se solicita eliminar de la póliza de responsabilidad civil extracontractual, la cobertura de bienes bajo cuidado tenencia y control.

OBSERVACIÓN No. 2:

GARANTÍA DE SERIEDAD DE LA PROPUESTA

Se establecen las condiciones de dicha garantía así:

21.1.11 Garantía de Seriedad de la Propuesta:

El oferente deberá garantizar la seriedad de su OFERTA mediante una Garantía a favor de entidades estatales con régimen privado de contratación por una suma que corresponda al 10% del valor del presupuesto oficial asignado para cada regional para el cual presenta OFERTA y con vigencia de sesenta (60) días contados a partir de la fecha prevista para el cierre del Proceso. El tomador/asegurado debe ser el Proponente y el beneficiario SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A., NIT. 900.062.917-9.

Como quiera que en el seguro de cumplimiento el titular del interés asegurable es la Entidad Estatal, quien a su vez será el beneficiario de la indemnización en caso de que se configure el siniestro, es quien debe ostentar la calidad de Asegurado/Beneficiario, por lo que amablemente se solicita ajustar a la siguiente redacción: "El tomador/garantizado debe ser el Proponente y el Asegurado/beneficiario SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A., NIT. 900.062.917-9".

Atentos de sus oportunos y valiosos comentarios respecto de lo arriba descrito, recibiremos notificaciones del presente derecho de petición, en la Carrera 11 No. 90 -20 de la ciudad de Bogotá y/o en el correo electrónico carolina.vega@segurosdelestado.com.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: SERFLETAR SAS

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 09:00 PM del correo electrónico Víctor Daniel Vásquez cao@serfletar.com

OBSERVACIÓN No. 1:

1. 3-GLOSARIO

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor amplíe la definición de Vehículo Ecológico: -"(...)cuyo motor y energía de propulsión, emiten menos de 120 gramos de dióxido de carbono (CO2) por cada 100 kilómetros. También deben cuidarlos otros gases que repercuten en el calentamiento global como el gas metano (CH4), el óxido nitroso (N2O), los hidrofluorocarbonos (HFC), los perfluorocarbonos (PFC) y el hexafluoruro de azufre (SF6). Todos están incluidos en el Protocolo de Kioto como emisiones a desaparecer para evitar el calentamiento

global. Los vehículos ecológicos utilizan energías renovables y no un combustible fósil o, por lo menos, una mezcla de ambos tipos de combustible."

Si bien la migración a energías limpias es el objetivo de los Estados, se tiene que tener en cuenta que para que sea cumplido dicho fin se requiere una transición, como así lo ha expresado la Ministra de Transporte, Ángela María Orozco a los medios de comunicación; - "depende de la disponibilidad de los energéticos para garantizar la operación de las flotas, superar las barreras económicas y financieras, infraestructura de recarga, entre otros. "En ese proceso, el gas natural es un paso necesario para la consolidación de ese escenario"1

Es importante señalar que para efectos de lo previsto en la Ley 1083 de 2006, la Resolución 2604 de 2009 considera como combustibles limpios los siguientes: hidrógeno, gas natural (gn), gas licuado de petróleo (glp), diésel hasta de 50 ppm de azufre y sus mezclas con biodiésel, gasolina hasta de 50 ppm de azufre y sus mezclas de gasolina con alcohol carburante o etanol anhidro desnaturalizado.2

Se concluye entonces que uno de los mayores avances que se registra en el país está centrado en la infraestructura para la comercialización de gas natural, es por ello que es necesario que la Entidad amplíe el concepto de vehículo ecológico, por tanto no se pueden desconocer los esfuerzos de las empresas de transporte en adquirir dichas flotas con la fuente del gas natural, entendiéndose que un vehículo eléctrico en este momento en nuestro país no es rentable y mucho menos lo es para una licitación como la que realiza Servicios Postales Nacionales S.A.

OBSERVACIÓN No. 2:

4-"ESPECIFICACIONES DEL SERVICIO A CONTRATAR"

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor excluya del presente proceso la posibilidad de que un proponente pueda ofertar para dos regionales. Lo anterior, teniendo en cuenta la complejidad y dimensión del servicio a contratar. Adicionalmente, cabe aclarar que el riesgo de incumplimiento del contrato y de mal servicio se aumentaría para dos regionales en caso de que el adjudicatario no cumpla las condiciones contractuales y las exigencias de Servicios Postales Nacionales S.A.

OBSERVACIÓN No. 3:

4.2.3-MODIFICACIÓN DE RUTAS

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que, en el evento de aplicación de este numeral, se haga de manera bilateral y no unilateral como se describe. Lo

anterior en virtud del conocimiento que el contratista tiene sobre la operación y que por lo tanto puede ofrecer soluciones de mayor beneficio para las partes.

OBSERVACIÓN No. 4:

5-PERSONAL

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor aclare la forma de acreditar el cumplimiento de este requisito dentro de la propuesta.

OBSERVACIÓN No. 5:

9.3-PRODUCTIVIDAD Y EFECTIVIDAD

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor excluya en este numeral las causales de fuerza mayor que pudieren presentarse y que no son responsabilidad del contratista y que afecten la entrega del 100% de los envíos, como por ejemplo de orden público, de restricciones de movilidad, pico y placa de emergencia ambiental, otras disposiciones gubernamentales y otras que pudieren presentarse. Lo anterior, en consideración de que la no entrega por motivos de fuerza mayor no atribuible al contratista, no es condición medible de su efectividad y productividad.

OBSERVACIÓN No. 6:

21.1.8-RUP

Solicitamos amablemente a La Entidad que por favor modifique el requisito en el que solo se pide que uno de los integrantes de un oferente plural esté inscrito en los códigos UNSPSC requeridos y que exija que todos y cada uno de los integrantes de consorcio o de unión temporal estén inscritos en dichos códigos de las UNSPSC que se requieren para ejecutar el contrato. Lo anterior, en concordancia con que cada uno de los oferentes pueda demostrar experiencia amplia y suficiente con el objeto del contrato.

OBSERVACIÓN No. 7:

21.2.2.a-CAPACIDAD ORGANIZACIONAL-RENTABILIDAD DEL ACTIVO

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor modifique el término (Utilidad Neta) de la ecuación con la que define el indicador de Rentabilidad del Activo por (Utilidad Operacional), toda vez que el decreto 1082 de 2015 artículo 2.2.1.1.1.5.3 Requisitos habilitantes contenidos en el RUP, reza: "Las cámaras de comercio, con base en la información a la que hace referencia el artículo anterior, deben verificar y certificar los siguientes requisitos habilitantes:

1. Experiencia – Los contratos celebrados por el interesado para cada uno de los bienes, obras y servicios que ofrecerá a las Entidades Estatales, identificados con el Clasificador de Bienes y Servicios en el tercer nivel y su valor expresado en SMMLV. Los contratos celebrados por consorcios, uniones temporales y sociedades en las cuales el interesado tenga o haya tenido participación, para cada uno de los bienes, obras y servicios que ofrecerá a las Entidades Estatales, identificados con el Clasificador de Bienes y Servicios en el tercer nivel y su valor expresado en SMMLV.

2. Capacidad Jurídica – La capacidad jurídica del proponente para prestar los bienes, obras, o servicios que ofrecerá a las Entidades Estatales y la capacidad del representante legal de las personas jurídicas para celebrar contratos y si requiere, autorizaciones para el efecto con ocasión de los límites a la capacidad del representante legal del interesado en relación con el monto y el tipo de las obligaciones que puede adquirir a nombre del interesado.

3. Capacidad Financiera – los siguientes indicadores miden la fortaleza financiera del interesado:

3.1. Índice de liquidez: activo corriente dividido por el pasivo corriente.

3.2. Índice de endeudamiento: pasivo total dividido por el activo total.

3.3. Razón de cobertura de intereses: utilidad operacional dividida por los gastos de intereses.

4. Capacidad Organizacional – los siguientes indicadores miden el rendimiento de las inversiones y la eficiencia en el uso de activos del interesado:

4.1. Rentabilidad del patrimonio: utilidad operacional dividida por el patrimonio.

4.2. Rentabilidad del activo: utilidad operacional dividida por el activo total.".
Negrita fuera de texto.

Adicionalmente, el artículo cinco (5) de la ley 1150 de 2007 reza: "...1. 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 excepción de lo previsto en el numeral 4 del presente artículo. La exigencia de tales condiciones debe ser adecuada y proporcional a la naturaleza del contrato a suscribir y a su valor. La verificación documental de las condiciones antes señaladas será efectuada por las Cámaras de Comercio de

conformidad con lo establecido en el artículo 6° de la presente ley, de acuerdo con lo cual se expedirá la respectiva certificación...". Negrita fuera de texto. Y el artículo seis (6) de la misma ley reza: "...En dicho registro constará la información relacionada con la experiencia, capacidad jurídica, financiera y de organización del proponente, que se establecerá de conformidad con los factores de calificación y clasificación que defina el reglamento. El puntaje resultante de la calificación de estos factores se entenderá como la capacidad máxima de contratación del inscrito. 6.1. De la calificación y clasificación de los inscritos. Corresponderá a los proponentes calificarse y clasificarse en el registro de conformidad con los documentos aportados. Las cámaras de comercio harán la verificación documental de la información presentada por los interesados al momento de inscribirse en el registro. La calificación y clasificación certificada de conformidad con el presente artículo será plena prueba de las circunstancias que en ella se hagan constar. En tal sentido, la verificación de las condiciones establecidas en el numeral 1 del artículo 5° de la presente ley, se demostrará exclusivamente con el respectivo certificado del RUP en donde deberán constar dichas condiciones. En consecuencia, las entidades estatales en los procesos de contratación no podrán exigir, ni los proponentes aportar documentación que deba utilizarse para efectuar la inscripción en el registro...". Negrita fuera de texto. Así pues, el indicador de Rentabilidad del Activo como parte de la validación de la Capacidad Organizacional de un proponente se encuentra definido en las Cámaras de Comercio del país y debidamente plasmado en el RUP con base en la ecuación: $Rentabilidad\ del\ activo = \frac{Utilidad\ Operacional}{Activo\ Total}$. Por lo anterior, solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor corrija la ecuación en cuestión.

OBSERVACIÓN No. 8:

21.3.5-EXPERIENCIA

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor considere disminuir el número de contratos exigidos para la acreditación de la experiencia de ocho (8) a tres (3) para cada regional a la que se presente. Lo anterior, porque la dimensión y complejidad del servicio a contratar hace imperioso que el contratista cuente con experiencia sólida y de cuantías similares al proceso en cuestión que permitan evidenciar su capacidad para ejecutar contratos de esta envergadura.

OBSERVACIÓN No. 9:

21.3.7-PROPIEDAD DE LA FLOTA

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor aclare mediante un ejemplo específico el mínimo de vehículos de cuatro ruedas que se deben acreditar como propios en función de la flota requerida, teniendo en cuenta también las motocicletas.

OBSERVACIÓN No. 10:

21.3.7-PROPIEDAD DE LA FLOTA

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor exija que la flota se relacione en el anexo técnico correspondiente o que se listen las rutas y para cada una de ellas se asigne una placa. Lo anterior, con el fin de evitar de que quienes se presenten a dos regionales o a una regional y las rutas nacionales puedan presentar algunos vehículos en ambos procesos, y que además se garantice que los vehículos propios a través de los cuales un proponente obtenga puntaje adicional no puedan ser utilizados para acreditar flota en la otra regional a la que se presente.

OBSERVACIÓN No. 11:

21.3.7-PROPIEDAD DE LA FLOTA

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor aclare cómo acreditará la flota un proponente que se presente a dos regionales en los siguientes casos:

1, ¿Si el proponente se presenta a dos regionales deberá acreditar la flota propia y no propia en ambos casos con vehículos diferentes?

2, ¿Si el proponente se presenta a dos regionales con la misma flota, pero por cualquier causal queda por fuera de la primera opción, se valida la flota para la segunda opción?

3, ¿Si el proponente se presenta a dos regionales con la misma flota, pero queda habilitado en la primera opción, queda descalificado para la segunda opción?

OBSERVACIÓN No. 12:

22.2.1-"FACTOR TÉCNICO - ASPECTOS PUNTUABLES"

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor haga hincapié en que la flota no solo es un requisito habilitante, sino que además es un requisito puntuable y de escogencia y por lo tanto no es subsanable. Lo anterior, en virtud de que la flota asigna puntaje en las especificaciones de propiedad, antigüedad y tipo de combustible.

OBSERVACIÓN No. 13:

22.2.1-"ASPECTOS PUNTUABLES - FLOTA PROPIA" Solicitamos muy amablemente

a La Entidad que por favor haga hincapié en que para efectos de la puntuación otorgada por tener flota propia por encima del 50%, se validará la flota bajo las mismas condiciones del numeral 21,3,7, es decir, que las motocicletas no puedan exceder el 50% de la flota propia acreditada para otorgar puntaje.

OBSERVACIÓN No. 14:

22.2.1-"ASPECTOS PUNTUABLES - SISTEMAS DE INFORMACIÓN"

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor exija que, en caso de proponente plural, todos y cada uno de ellos cuenten con el software tipo ERP y el software de gestión de mantenimiento.

OBSERVACIÓN No. 15:

22.2.1-"ASPECTOS PUNTUABLES - VEHÍCULOS ECOLÓGICOS"

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor aclare si se pueden acreditar motocicletas eléctricas como vehículos ecológicos, en caso afirmativo, aclarar por favor las especificaciones. Lo anterior, en razón de que no hay un factor de conversión de tamaño de motor, porque se pide un motor de tamaño de 125 cc para motocicletas propulsadas con combustibles fósiles y esta medida no es aplicable a motocicletas eléctricas, estas motocicletas se especifican en KW o Watts.

OBSERVACIÓN No. 16:

22.2.1-"ASPECTOS PUNTUABLES - VEHÍCULOS ECOLÓGICOS"

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor aclare si acreditará los vehículos ecológicos mediante el tipo de combustible que especifique la tarjeta de propiedad o de qué otra forma.

OBSERVACIÓN No. 17:

22.2.1 (NOTA 1)- "ASPECTOS PUNTUABLES"

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor aclare si se debe relacionar un vehículo diferente para cada ruta trisemanal. Lo anterior, en virtud de que la ruta se realiza solamente 3 veces por semana. De ser así, por favor aclarar la flota total para cada regional con el fin de establecer con exactitud el 50% de flota propia y los porcentajes adicionales que otorgan puntaje.

OBSERVACIÓN No. 18:

22.2.2-FACTOR ECONÓMICO

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que aclare por favor el método de redondeo que utilizará para las dos cifras decimales en los puntos 22,2,2,1 - 22,2,2,2 - 22,2,2,3 y 22,2,2,4.

OBSERVACIÓN No. 19:

22.2.2.4-"FACTOR ECONÓMICO SUPLEMENTARIO"

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor aclare si los valores ofertados para montacargas y auxiliares y los valores ofertados de distribución urbana que se relacionan al final del anexo, se tendrán en cuenta en el promedio de los precios techo unitarios del transporte suplementario o especial que servirán para la asignación de puntaje.

OBSERVACIÓN No. 20:

22.2.3-PRESENCIA REGIONAL

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que exija que el registro mercantil de las agencias que se vayan a acreditar en los centros operativos y en el centro operativo principal de la regional estén debidamente renovados para el año 2020

OBSERVACIÓN No. 21:

22.2.3-PRESENCIA REGIONAL

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor exija que se debe contar con agencia o sede principal en todos y cada uno de los Centros Operativos de la regional a la que se presente. Adicionalmente se solicita que todas esas agencias o sede principal cuenten con la antigüedad de al menos tres años para obtener los cinco puntos de este numeral.

OBSERVACIÓN No. 22:

22.2.3(NOTA-3)-PRESENCIA REGIONAL Solicitamos muy amablemente a La Entidad que incluya en este punto que en caso de arrendamiento la dirección del inmueble

tanto en el contrato de arrendamiento de destinación comercial como en el registro mercantil sean la misma.

OBSERVACIÓN No. 23:

22.2.4-VALOR AGREGADO

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor corrija los porcentajes de la "tabla cuadro de ponderación" puesto que suman más del 100%

OBSERVACIÓN No. 24:

35.4.1-COMUNICACIONES

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que confirme por favor el recibo de las comunicaciones hechas por parte de los proponentes a través de correo electrónico.

OBSERVACIÓN No. 25:

37-PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor confirme con un correo electrónico el recibo de las propuestas en el momento de la recepción.

OBSERVACIÓN No. 26:

ANEXO TÉCNICO 1 – AFOROS

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor aclare cómo se realizarán los aforos acuáticos y aéreos de la regional noroccidente que ya no están en el anexo técnico y no están como factores puntuables.

OBSERVACIÓN No. 27:

ANEXO TÉCNICO 1 - "TODA LA HOJA COTIZACIÓN_TARIFAS"

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor aclare si se pueden ofertar motocicletas ecológicas. Lo anterior, porque en el anexo en las columnas correspondientes a la cotización de vehículos ecológicos tiene la nota "no aplica" para las motocicletas y las capacidades de vehículos a excepción de los de 550kg y de 1T.

OBSERVACIÓN No. 28:

ANEXO TÉCNICO 1 – DISTRIBUCIÓN URBANA

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor modifique el requerimiento de auxiliar logístico para las motocicletas en el anexo técnico N°1 tanto en el transporte urbano como en el regional. En virtud de que en el pliego de condiciones se establece que las motocicletas no requieren auxiliar logístico y que bajo ninguna circunstancia deberá llevar acompañante.

OBSERVACIÓN No. 29:

ANEXO TÉCNICO 1 – DISTRIBUCIÓN URBANA

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor especifique las condiciones de servicio en términos de tiempo para los vehículos urbanos de 3,5T y 4,5T de la ciudad de Medellín, debido a que piden cotizar una tarifa mensual, y en los pliegos de condiciones solo se especifican servicios por día y los planeadores son semanales.

OBSERVACIÓN No. 30:

ANEXO TÉCNICO 1 - "TODA LA HOJA COTIZACIÓN_TARIFAS"

Solicitamos muy amablemente a la Entidad que por favor aclare si las celdas resaltadas en color negro son o no son de obligatorio diligenciamiento debido a que estas se encuentran habilitadas para edición y el numeral 4,1 de los pliegos expresa que se deben diligenciar la totalidad de las casillas habilitadas.

OBSERVACIÓN No. 31:

ANEXO TÉCNICO 1 – TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor verifique que hay varias rutas relacionadas en el anexo que no pueden realizarse por tierra por sus características, como es el caso de: 1, Medellín-Acandí-Medellín (aéreo) 2, Medellín-Nuquí-Medellín (aéreo) 3, Medellín - Bahía Solano -Medellín (aéreo) 4, Quibdó - Bojayá - Quibdó (fluvial) 5, Quibdó - Vigía del Fuerte - Quibdó (fluvial) 6, Quibdó - Santa Rita - Quibdó (fluvial por carretera en pésimo estado) 7, Quibdó - Río Iró - Quibdó (fluvial y terrestre)8, QUibdó - Sipí - Quibdó (fluvial) 9, Quibdó - Litoral de San Juan - Quibdó (Fluvial) 10, Belén de Bajirá - Murindó - Belén de Bajirá (fluvial y terrestre) 11, Turbo - Unguía - Turbo (fluvial) 12, Belén de Bajirá - Carmen del Darién - Belén de Bajirá (fluvial) 13, Turbo - Riosucio - Turbo (fluvial y terrestre)

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: GRUPO EMPRESARIAL TLC'S S.A.S.

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 09:45 PM del correo electrónico g.e.tlcs@hotmail.com

OBSERVACIÓN No. 1:

De acuerdo al borrador de la Invitación Pública en el numeral 21.3.7 "propiedad de la flota: 50% mínimo" la entidad exigen que el futuro contratista garantice un porcentaje mínimo del 50% de flota propia, solicitamos a la entidad exponer las causas por las cuales se está exigiendo este requisito el cual limite considerablemente la participación de los oferentes.

Durante años anteriores la entidad ha realizado este mismo proceso sin exigir propiedad de flota, y los contratistas han cumplido 100% la ejecución del contrato sin ningún contratiempo.

No entendemos porque la entidad solicita este requisito tan drásticamente y en un año donde la economía del país se ha visto tan afectada por el Covid -19, donde el Gobierno Nacional está buscando las herramientas necesarias para la reactivación económica del País, brindándole facilidades a las empresas para que

se reactiven y generen empleo, con este requisito la entidad está cerrando la posibilidad que muchas empresas con vehículos afiliados o arrendados a personas naturales participen y generen empleos.

Adicional a ser un requisito habilitante la entidad toma como indicador de ponderación de evaluación el requisito de propiedad de vehículos y/o flotas, con un puntaje de 10 puntos al proponente que demuestre más del 70% de flota propia. Con este indicador de ponderación de evaluación la entidad sesga el proceso a unos pocos proponentes.

Se solicita a la entidad eliminar el porcentaje de propiedad de flota como requisito habilitante y como indicador de ponderación de evaluación.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: EMPRESA AFIDG

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 09:57 PM del correo electrónico holdingafidg@gmail.com

OBSERVACIÓN No. 1:

En el numeral 4.2. "suministro de Transporte" se requiere como mínimo el 50% de propiedad de flota para la operación, adicional a exigirlo como requisito habilitante, es un requisito que da puntaje al proponente que ofrezca más del 70% de la flota como propia.

Cuál es el criterio jurídico y técnico en el cual se fundamenta la entidad para incluir este criterio que limita la participación y pluralidad de oferentes, Según sentencia 17767 de 2011 Consejo de Estado "CONTRATACION ESTATAL - Principios / PRINCIPIO DE TRANSPARENCIA - Bases / PRINCIPIO DE TRANSPARENCIA - Se impone el cumplimiento de requisitos y procedimientos que garantizan la selección de la mejor propuesta para satisfacer el objeto del contrato a suscribir. Obligación de realizar los procesos de licitación, concurso o contratación directa sin tener en consideración favores o factores de afecto o de interés.

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 80 de 1993, la contratación estatal tiene como fin, "la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines". Al efecto, el legislador dispuso que las actuaciones contractuales de las entidades estatales deben supeditarse al cumplimiento de los principios de la contratación estatal. El principio de transparencia dispone que la selección de los contratistas debe "edificarse sobre las bases de i) la igualdad respecto de todos los interesados; ii) la objetividad, neutralidad y claridad de las reglas o condiciones impuestas para la presentación de las ofertas; iii) la garantía del derecho de contradicción; iv) la publicidad de las actuaciones de la administración; v) la motivación expresa, precisa y detallada del informe de

evaluación, del acto de adjudicación o de la declaratoria de desierta; vi) la escogencia objetiva del contratista idóneo que ofrezca la oferta más favorable para los intereses de la administración". Con el objetivo de limitar la discrecionalidad del administrador público, se impone el cumplimiento de requisitos y procedimientos que garantizan la selección de la mejor propuesta para satisfacer el objeto del contrato a suscribir. En este orden de ideas, la suscripción del contrato debe estar precedida, de acuerdo con la letra del artículo 24 de la Ley 80 de 1993 de un proceso de licitación o concurso público y, excepcionalmente, de un proceso de contratación directa. (...) Es en desarrollo del principio de transparencia que se impone la obligación de realizar los procesos de licitación, concurso o contratación directa "sin tener en consideración favores o factores de afecto o de interés" Lo anterior, con el objetivo de garantizar el derecho a la igualdad entre los oferentes y evitar el favorecimiento indebido, por cuanto se estarían desconociendo los principios de igualdad e imparcialidad." Se le solicita a la entidad establecer pliegos equitativos y en igual de condiciones, eliminando este requisito como habilitante y factor de ponderación.

OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: CONTROLEST SAS

Recibida el día 26 de enero de 2021 a las 10:58 PM del correo electrónico: **CONTROLEST SAS** controlestsas@gmail.com

OBSERVACIÓN No. 1

Dentro el tiempo establecido por el cronograma de la Invitación pública, nos permitimos realizar las siguientes observaciones:

En el pliego de condiciones la entidad solicita que los posibles proponentes tengan el 50% de flota propia como requisito habilitante así mismo se le otorgara puntaje al posible oferente que ofrezca más del 70% de flota propia según numerales 4.2.1, 21.3.7 y 22.

La Corte Constitucional señaló que "el principio de transparencia es un desarrollo de los principios de la función administrativa para garantizar la igualdad y buena fe, a este respecto:

La función administrativa está al servicio de los intereses generales y debe desarrollarse, entre otros, conforme al principio de igualdad, que en el campo de la contratación estatal se traduce en el derecho que tienen todos los sujetos interesados en una licitación a estar en idénticas condiciones y a gozar de las mismas oportunidades desde el comienzo del proceso licitatorio hasta la adjudicación o formalización del respectivo contrato. Correlativamente, este principio conlleva para la administración pública el deber de garantizar que las condiciones sean las mismas para todos los competidores, dando solamente preferencia a la oferta que sea más favorable para el interés público. En este sentido, la igualdad entre los licitantes indudablemente constituye una

manifestación del principio constitucional de la buena fe (CP art 83), pues les impone a todas las entidades públicas la obligación de obrar con lealtad y honestidad en la selección del contratista (Sentencia C-887, 2002)."

Como se mencionaba anteriormente, la entidad debe estar basada en el principio de transparencia el cual impone a la administración la obligación de dar publicidad a todas sus actuaciones en relación con los procesos de selección.

Las entidades del estado tienen el deber de realizar pliegos de condiciones que están fundamentados en los principios de contratación estatal como lo son, transparencia e igualdad, No se entiende la entidad incluye este requisito el cual limita drásticamente la pluralidad de oferentes, en un año donde el objetivo principal del estado es brindar todas las herramientas a las empresas para lograr la reactivación económica.

El gobierno del Presidente Iván Duque a través de su filosofía de Gobierno apunta a la democratización e igualdad de oportunidades de las personas y/o empresas, por tal motivo este pliego es incoherente con esta filosofía Se le solicita a la entidad publicar es estudio del sector y el nombre de las empresas que cumplen con este requisito a nivel nacional, Que inconvenientes jurídicos y técnicos han tenido en años anteriores donde los contratistas operaban con vehículos afiliados o alquilados a personas naturales o por alianzas con otras empresas, para obligar a la entidad a incluir un requisito hierro.