

**OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO  
INVITACIÓN PÚBLICA IP001-2021**

**OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: BIP TRANSPORTES S.A.S.**

Recibida el día 11 de febrero de 2021 a las 10:13 AM del correo electrónico:  
[comercial2@biptransportes.com](mailto:comercial2@biptransportes.com)

**OBSERVACIÓN No. 1**

Atendiendo respuesta dada por la entidad en la etapa del borrador de la invitación donde manifiestan textualmente a observación lo siguiente:

Se acepta la observación, el requisito, como requisito habilitante se mantiene, pero se ajustará al 30%. El requisito de flota propia, como requisito habilitante se mantiene, es de resaltar que la empresa requiere contratar el servicio de transporte y no una intermediación de ello, para satisfacer la necesidad que tiene, para lo cual es necesario contar con un operador que asegure una base del elemento principal de la actividad (vehículos) para la prestación del servicio, pero ésta se ajustará al 30%. Lo anterior toda vez que, del histórico de la ejecución de los contratos de transporte suscritos por esta empresa, se ha logrado identificar que tanto para el inicio como posteriormente para la ejecución se evidencian traumatismos, dificultades y diferencias entre los contratos operados con flota propia y con flota tercerizada, exponiendo a la Empresa al incumplimiento de sus obligaciones con sus clientes públicos o privados, por no atender en los tiempos y frecuencias que se ven reflejados en sanciones y menores ingresos para la empresa. Es de subrayar que se permite la conformación de uniones temporales y consorcios que garanticen el mínimo exigido y elementos tales como el leasing, o la propiedad de vehículos en cabeza de socios o accionistas de la empresa.

Solicitamos reevaluar la exigencia de los porcentajes de propiedad, tanto en el caso de requisito habilitante como para el de ponderación, lo anteriormente sustentado en que no hay norma de Transporte que exija que las empresas de transporte público de carga deban tener vehículos de propiedad para poder prestar sus servicios, la empresas de carga no hacemos intermediación al poner vehículos de terceros pues el Ministerio de Transporte nos permite esta figura y además la avala, adicionalmente tampoco evidenciamos en el contrato que estamos terminando que al no ser propietarios del 30% o más de vehículos propios, la operación de transporte haya presentado traumatismos como así lo afirma la entidad, solicitamos muy respetuosamente garantizar el derecho a participar enmarcado en las normas legales y en los mismos principios establecidos en el manual de contratación de SPN.

De otra parte la exigencia de tener vehículos de propiedad es una obligación para la contratación y no para la propuesta y entendido así, respetuosamente solicitamos a 472 que modifique entonces el requisito, permitiendo que el oferente se comprometa por medio de una carta a que pondrá el porcentaje de vehículos

propios exigido faltante, para la iniciación del contrato, de llegar a ser adjudicada su propuesta, esta modificación honraría el principio de participación y concurrencia que la entidad debe garantizar, no afectaría de ningún modo la operación del contrato, pues solucionaría lo que a SPN le inquieta y es que el contratista tenga carros propios y principalmente daría la oportunidad de participar en franca Lid a empresas que como la nuestra tienen la capacidad jurídica técnica y financiera para operar el servicio.

#### **RESPUESTA:**

No se acepta la observación, toda vez que como en anterior oportunidad la Entidad ha indicado la necesidad de contar con proveedores del servicio de transporte, que garanticen la prestación con una base mínima del 30% de propiedad de sus vehículos. Lo anterior, considerando entre otros, que, en la última década, el país se ha visto afectado por constantes paros de transportes, uno de ellos de hasta 40 días continuos, que limitó los movimientos de carga en todo el país. Estos hechos han requerido que las empresas generadoras de carga, como es el caso de Servicios Postales Nacionales busquen empresas de transporte que puedan ofrecer vehículos propios ya que, en un eventual paro de transporte, la operación pueda seguirse realizando por determinación del contratista y no someterse a la voluntad de un tercero, entendiéndose subcontratista. Esto permite una continuidad en el servicio ofrecido, lo cual para Servicios Postales Nacionales es fundamental, debido a la responsabilidad en la prestación del servicio de transporte a lo largo y ancho del país.

Es así, que el porcentaje definido permitirá garantizar un servicio permanente desde el inicio de la operación y en toda su ejecución de forma segura y rápida. Ahora bien, en cuanto a su planteamiento, relacionado con:

*... “adicionalmente tampoco evidenciamos en el contrato que estamos terminando...”* no es posible asegurar lo dicho, toda vez que las condiciones señaladas en el presente pliego corresponden a las reglas para la futura contratación, armonizado con el ajuste en el modelo operativo y no aplicable para el contrato que hoy se está ejecutando y como usted lo señala, *“terminando”*.

Adicional a lo anterior, es de resaltar que en las rutas nacionales, el servicio de roundtrip, asegura las rutas de ida y regreso con carga y en los territorios regionales los datos evidencian el uso recurrente y permanente de una flota de vehículos en cada regional, dimensionarla de esta forma, permite a las empresas de transporte diseñar su propio modelo operativo considerando la disposición de vehículos propios que serán utilizados permanentemente en servicios y vehículos tercerizados que complementarán la flota requerida para la prestación total del contrato.

Por último, es de señalar que esta figura optimiza el uso de los recursos públicos porque mitiga el pago del porcentaje de intermediación, subarriendo y administración de la flota y, adicionalmente se constituye en un beneficio para el contratista en un mejoramiento en la eficiencia en sus costos. Por otra parte, las empresas de transporte que cuentan con flota propia, tienen involucrados

procesos preventivos, correctivos en el mantenimiento de su flota y han avanzado en el desarrollo de herramientas de seguimiento vehicular, lo que hoy en día representan un atributo importante para asegurar la operación de forma continua y segura.

### **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: SERFLETAR S.A.S.**

Recibida el día 11 de febrero de 2021 a las 01:09 PM del correo electrónico: [cao@serfletar.com](mailto:cao@serfletar.com)

#### **OBSERVACIÓN No. 1**

##### **1- 21.3.8. PROPIEDAD DE LA FLOTA: 30% MÍNIMO**

En el ítem sobre la justificación de los factores de selección, propiedad de la flota, se señala en las notas que;

*-"Nota 1: Para el proponente que allegue vehículos que sean de propiedad de sus socios o accionistas, se deberá allegar certificación de la empresa donde se evidencie la participación accionaria y los vehículos de propiedad de los socios que ofertan para la ejecución del contrato, junto con las tarjetas de propiedad y/o los contratos de leasing y que dichos vehículos estarán a disposición del contrato en un tiempo igual al de su ejecución y prórrogas.*

*Nota 2: Para el caso de las personas jurídicas sin ánimo de lucro pertenecientes al sector solidario de transporte, se deberá certificar la propiedad de la flota a partir de un documento emitido por el representante legal de la cooperativa donde se certifique la afiliación de cada uno de los cooperados y los vehículos que cada cooperado tiene afiliado(s) a la empresa, junto con las tarjetas de propiedad o con los contratos de leasing de cada uno de los vehículos, e indicando que dichos vehículos estarán a disposición del contrato en un tiempo igual al de su ejecución y prórrogas."*

Se extrae de las notas en mención que existe la posibilidad de que los accionistas, socios o cooperados de la persona jurídica proponente puedan ostentar la propiedad de los vehículos, porcentaje de la flota, de manera individual e independiente, y de esta manera demostrar ante la entidad que cumplen con los factores de selección. De ello se resalta que esta opción descarta la responsabilidad que debe recaer enteramente sobre la persona jurídica conforme a los lineamientos legales empresariales y de calidad que deben ser cumplidos bajo un estándar general.

Esto quiere decir que la responsabilidad del proponente en cuanto a los requisitos de mantenimiento y seguimiento de flota, se puede ver omitida al posibilitar que la propiedad de los vehículos sea cumplida tan abiertamente; téngase en cuenta también que no se exigen condiciones como el cumplimiento de aportes de los

cooperados, o las condiciones definidas en los estatutos respecto a los asociados, así como tampoco hay causales de exclusión.

Mencionaré algunos ejemplos en los cuales pueda verse afectada la entidad al permitir que sean los asociados o cooperados los propietarios directos de los vehículos:

a). Cuando un asociado/ cooperado sea excluido de la persona jurídica durante la ejecución del futuro contrato.

b). Un asociado/ cooperado sea reincidente en la errada administración del vehículo al servicio del contrato con la entidad, impactándolo negativamente en la prestación del servicio público esencial a cargo de la entidad contratante.

En conclusión, resulta inequitativo para la persona jurídica que cumpla con los presupuestos de calidad en cuanto al deber que tienen al ser propietarios de los vehículos enteramente y no a través de sus asociados. Afectándose el espíritu de la condición de "flota propia", puesto que esta situación concuerda con la similitud de modelos de tercerización que la Entidad quiere superar con la responsabilidad, autonomía administrativa, técnica y financiera de una flota propia.

Encontrando de igual manera perjuicio para la entidad al no obtener celeridad, ni una relación directa con un porcentaje mínimo de los vehículos que se van a poner a disposición al servicio de transporte.

Es por esto que se le sugiere muy amablemente a La Entidad que exija a todos y cada uno de los proponentes que ostenten la propiedad como persona jurídica con el mencionado porcentaje de la flota. Por tanto, el mencionado ítem del pliego de condiciones definitivo no contiene unas bases sólidas y seguras del negocio jurídico a contratar, es relevante que el acto prenegocial tenga unas reglas acordes a un buen proceso de selección.<sup>1</sup>

Al respecto ha señalado el Consejo de Estado que sólo es posible fijar causales de rechazo o de descalificación de las propuestas con fundamento en requisitos necesarios para la comparación de las mismas, y es por ello que la solicitud es apenas lógica por tanto se procura mitigar los riesgos asociados al contrato, manteniendo la autonomía de la Entidad contratante en la selección objetiva del futuro colaborador de la Administración.

#### **RESPUESTA:**

Se acepta parcialmente la observación. Sin embargo, es preciso señalar en primer lugar, que la Entidad no comparte su aseveración, relacionada con: *"(...) que esta opción descarta la responsabilidad que debe recaer enteramente sobre la persona jurídica conforme a los lineamientos legales empresariales y de calidad que deben ser cumplidos bajo un estándar general"*, toda vez que tanto a las formas asociativas, compuestas por socios y/o accionistas o las entidades sin ánimo de lucro, pertenecientes al sector solidario (cooperativas) les asiste el mismo interés,

entre sus integrantes (valga decir, socios, accionista o cooperantes) y la persona jurídica propiamente dicha, por lo cual no es jurídicamente factible sesgar la responsabilidad entre uno y otro. Es decir, que tanto al socio, accionista o cooperante, frente a la persona jurídica que integran les suponen intereses comunes, en este caso contractuales, tendientes al cumplimiento eficaz, diligente y eficiente de su marco obligacional, en calidad de contratista tendiente a evitar la declaratoria de sanciones pecuniarias o incumplimientos que afecten el buen nombre de la respectiva forma asociativa; es por ello que dentro del marco estatutario se reglamentan este tipo de situaciones con el objeto de mantener intacto el interés asociativo que da lugar a la creación de la respectiva persona jurídica.

Ahora bien, en lo que respecta a los posible riesgos decantados en la observación, relacionados con los literales a y b, la entidad acoge dicha recomendación y para efectos del pliego de condiciones definitivo, mediante adenda, le dará el siguiente tratamiento:

En primer lugar, se modificará la matriz de riesgos incluyendo uno nuevo en el cual se tipifica, asigna y se le da tratamiento transversal a todo tipo de proponentes, entiéndase persona jurídica con o sin ánimo de lucro, uniones temporales o consorcios, para que desde la carta de presentación de la propuesta, el proponente se comprometa, en caso de ser adjudicatario del proceso, a disponer de vehículos de iguales o mejores características, en el evento que por una situación de fuerza mayor y/o caso fortuito se vea disminuida la flota propia ofertada, ya sea en condición habilitante o ponderable. Esta medida, permitirá que por situaciones ya sea de siniestros de los vehículos (pérdida total o parcial) o cualquiera de los riesgos señalados en su observación sea el proponente adjudicatario sobre el cual recaiga la obligación de mantener la flotilla propia que integró su oferta y dio lugar a la adjudicación del contrato.

De igual manera, se solicitará como requisito de las forma asociativas con socios o accionistas, o entidades sin ánimo de lucro, lo siguiente:

1. Que se certifique a través del representante legal en la carta de presentación que los vehículos que integran su propuesta de propiedad de sus socios, accionistas o cooperantes estarán a disposición del contrato durante toda la ejecución y sus prórrogas.
2. Y que dichos socios, accionistas o cooperantes, cuentan como mínimo con seis (6) meses de antigüedad integrando la persona jurídica, contados a partir de la fecha de cierre del proceso y que mantendrán dicha vinculación o afiliación durante toda la ejecución del contrato y sus prórrogas.

Lo anterior, se verá reflejado en la adenda modificatoria del pliego de condiciones definitivo.

## **OBSERVACIÓN No. 2**

### 2- 3. GLOSARIO

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor incluya dentro de la definición de vehículo a los ciclomotores, toda vez que la licencia de tránsito para las motocicletas eléctricas se expide bajo esta definición y por consiguiente quedarían excluidas.

#### **RESPUESTA:**

Se admite la observación, se incluirá en el glosario la expresión *ciclomotor*, aclarando que no se acepta como tal a las bicicletas y siempre y cuando estos vehículos tengan la licencia de tránsito expedida por el Ministerio de Transporte de conformidad con la Resolución 160 de 2017. En consecuencia, se verá reflejado en la adenda modificatoria al pliego de condiciones definitivo.

## **OBSERVACIÓN No. 3**

### 4.2.1 SUMINISTRO DE RECURSO DE TRANSPORTE y 21.3.7 ANTIGÜEDAD DE LA FLOTA

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor disminuya el requerimiento de las motocicletas a 123cc. Lo anterior debido a que todas las motocicletas que se comercializan en el país de 125cc tienen entre 123cc y 124.8cc, así pues, en la tarjeta de propiedad salen de 123cc o 124cc según el caso. Estas motocicletas son adecuadas por su tamaño y economía para el trabajo de distribución urbana. De no realizar esta modificación en los pliegos, se estaría forzando a la adquisición de motocicletas de 150cc que entran en la categoría de motocicletas que pagan impuesto y además tienen un mayor valor de compra y de mantenimiento, obligando a los proponentes a ofertar tarifas más altas para poder cubrir ese coste.

#### **RESPUESTA:**

Se admite la observación en el sentido que, para efectos comerciales la expedición de las tarjetas de propiedad en el país redondean el cilindraje de los vehículos. Para este caso específico se aceptará que las motocicletas con registro de 123cc se homologarán a una de 125 cc. En consecuencia, se verá reflejada en la adenda modificatoria del pliego de condiciones definitivo la siguiente nota:

**NOTA:** Se homologa el cilindraje de 123cc y 124 cc para el requerimiento de 125cc en las motocicletas y será validado por medio de la tarjeta de propiedad.

## **OBSERVACIÓN No. 4**

### ANEXO 24-EQUIVALENCIA DE MOTOS ELÉCTRICAS

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor reconsidere la potencia requerida para las motos eléctricas, toda vez que la potencia no es la única característica que debe tenerse en cuenta para hacer la equivalencia, y la potencia señalada corresponde a motocicletas eléctricas de gama media que por sus características son de un valor muy elevado y aún no se ofrecen en el mercado colombiano.

Las distribuidoras de ese tipo de vehículos en el país ofrecen para el servicio de mensajería motocicletas eléctricas de entre 1500W y 3000W, estas últimas tienen torque y prestaciones equivalentes a una motocicleta de combustión interna de motor 125cc y un costo que casi la triplica. Teniendo en cuenta que estos vehículos tienen costes de mantenimiento menores, las motocicletas de 3000W a pesar de su elevado costo se podrían ofertar sin elevar mucho el valor respecto de las de combustión interna y cumplirían las demás especificaciones solicitadas. Por otra parte, la velocidad solicitada no responde a la normatividad vigente en materia de tránsito, por lo que es una especificación que se solicita que no sea necesario cumplirse.

**RESPUESTA:**

No se admite la observación. SPN no está obligando a los proponentes a la adquisición de este tipo de vehículos. Para efectos de la puntuación de vehículos ecológicos, el proponente puede acreditar vehículos diferentes a las motocicletas eléctricas.

**OBSERVACIÓN No. 5**

**22.2.1- FACTOR TÉCNICO RUTAS REGIONALES**

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor considere para efectos de puntuación de Flota Ecológica, que las motocicletas ecológicas puedan ser acreditadas con vehículos ecológicos de cuatro ruedas. Lo anterior, en consideración a que la proporción de emisiones de un vehículo de combustión interna es mucho mayor que la de una motocicleta de combustión interna, por lo tanto, reemplazar vehículos de cuatro ruedas es más beneficioso para el medio ambiente que reemplazar las motocicletas, aunado a ello, los pico y placa ambientales no afectarían la operación porque estas medidas gubernamentales normalmente se aplican sobre vehículos y no sobre motocicletas.

**RESPUESTA:**

No se admite la observación como la sugiere el observante. Se considerará como flota ecológica los vehículos que cumplan con la definición señalada en el glosario de términos del pliego de condiciones.

**OBSERVACIÓN No. 6**

**22.2.1 (NOTA 3)-FACTOR TÉCNICO RUTAS REGIONALES**

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor aclare qué puntuación obtendría en este numeral el oferente que cumpla solo una de las dos condiciones de vehículos «y» motos, en el caso de flota propia, de edad de la flota y de vehículos ecológicos. Por ejemplo, en caso de que para la regional Noroccidente se acrediten:

40 vehículos modelo 2018 en adelante y cinco motocicletas modelo 2018 en adelante  
 30 vehículos propios y 13 motocicletas propias  
 20 vehículos ecológicos y ninguna motocicleta ecológica

#### Regional Noroccidente:

REGIONAL	FLOTA RECURRENTE		FLOTA RECURRENTE PROPIA MÍNIMA	ASPECTOS PUNTUABLES	PUNTAJE
NOROCCIDENTE	Vehículos de al menos 4 ruedas (Vh):	77	23	<b>1. Flota Propia (# de Vh) y (# Mt)</b>	
	Motocicletas (Mt)	22	7	40 Vh o más y 12 Mt o más	12
				Entre 32 Vh y 39 Vh y Entre 10 Mt y 11 Mt	8
				Entre 24 Vh y 31 Vh y Entre 8 Mt y 9 Mt	4
				<b>2. Edad de la Flota (Vh<sub>2018</sub> y Mt<sub>2018</sub>)</b>	
				*Para vehículos de la flota con Modelo mayor o igual a 2018 se asignará puntaje así:	
				40 Vh <sub>2018</sub> o más y 12 Mt <sub>2018</sub> o más	11,5
				Entre 24 Vh <sub>2018</sub> y 39 Vh <sub>2018</sub> y Entre 8 Mt <sub>2018</sub> y 11 Mt <sub>2018</sub>	7,5
				Entre 1 Vh <sub>2018</sub> y 23 Vh <sub>2018</sub> y Entre 1 Mt <sub>2018</sub> y 7 Mt <sub>2018</sub>	3,5
				<b>3. Vehículo "Ecológicos en la Flota" (VEF y MTEF)</b>	
				*Deben cumplir modelo mínimo Vh 2016 y Mt 2017	
				13 VEF o más y 4 MTEF o más	11,5
				Entre 5 VEF y 12VEF y Entre 2 MTEF y 3 MTEF	7,5
				Entre 1 VEF y 4 VEF y 1 MTEF	3,5
				<b>MAXIMO PUNTAJE</b>	<b>35</b>

#### RESPUESTA:

Para efectos de la puntuación se hizo una revisión y ajuste a la tabla en donde se elimina la distinción entre vehículos y motos quedando de la siguiente manera la forma de otorgar la puntuación que para los efectos de la presente respuesta se ha tomado como referencia el caso de la regional Noroccidente, **no obstante, en la adenda modificatoria al pliego de condiciones definitivo se incluirá la tabla correspondiente para cada regional y ruta nacional.**

REGIONAL	FLOTA RECURRENTE		FLOTA MINIMA HABILITANTE	ASPECTOS PUNTUABLES	FLOTA MINIMA PUNTUABLE	PUNTAJE
NOROCCIDENTE	Vehículos de al menos 4 ruedas (Vh):	77	23	1. Flota Propia (# de Vh) + (# Mt)		
	Motocicletas (Mt)	22	7	FP >= 50 %	50 o más	12
TOTAL		99	30	40% < FP < 50%	Entre 40 a 49	8
<p>1. Flota propia: Para efectos de la puntuación de la flota propia la cantidad de motocicletas y vehículos de cuatro ruedas no podrá ser mayor a la cantidad solicitada de la flota recurrente (Vehículos + Motocicletas) para este tipo de vehículo.</p> <p>2. Edad de la Flota Recurrente: Aplicará la puntuación sobre el total de la flota recurrente (Vehículos + Motocicletas).</p> <p>3. Vehículo "Ecológico en la Flota": Aplicará la puntuación sobre el total de la flota recurrente (Vehículos + Motocicletas).</p> <p>* La aplicación de los porcentajes son la base en la definición de las cantidades para la aplicación de la puntuación sobre</p>				30% < FP <= 40%	Entre 30 a 39	4
				2. Edad de la Flota Recurrente (Vh <sub>2018</sub> y Mt <sub>2018</sub> )		
				*Para vehículos de la flota con Modelo mayor o igual a 2018 se asignará puntaje así:		
				EF2018 >= 50%	50 o más	11,5
				30% < EF2018 < 50%	Entre 30 a 49	7,5



los recursos requeridos, estos están definidos en la columna "FLOTA MINIMA PUNTUABLE" según las necesidades de SPN y serán la base para la aplicación de los puntos . * Se toma como Flota recurrente los recursos programados con frecuencia semanal de 5 o 6 días por semana	0% < EF2018 <= 30%	Entre 1 a 29	3,5
	<b>3. Vehículo "Ecológicos en la Flota" (VEF y MIEF)</b>		
	*Deben cumplir modelo mínimo Vh 2016 y Mt 2017		
	VEF >= 15 %	15 o más	11,5
	5 % < VEF < 15 %	Entre 5 a 14	7,5
	0% < VEF <= 5 %	Entre 1 a 5	3,5
	<b>MAXIMO PUNTAJE</b>		<b>35</b>

Igualmente, para efectos de la aproximación se hará la fórmula de redondeo, tomando de 0,5 hacia el número entero superior. Ejemplo: 30,5 = 31; 30,4 =30.

## OBSERVACIÓN No. 7

### 26. – ESTUDIO DE MERCADO Y ANEXO TÉCNICO 1

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor reconsidere los precios techo establecidos en la presente Invitación Pública. Lo anterior, en razón a que los precios indexados con el IPC no reflejan la realidad del mercado para la mayoría de las rutas y capacidades. En las ofertas económicas realizadas por los proponentes en los procesos de contratación anteriores y que el último de estos se tomó como base para la estimación del presupuesto de la invitación actual, los proponentes compensamos los desequilibrios en costos de unas rutas con otras con el fin de hacer una propuesta que fuera viable para La Entidad según sus criterios de evaluación y que a su vez fuera viable financieramente para el proponente.

Por lo anterior, como estrategia única de cada proponente en el anterior proceso, se evidencian las grandes discrepancias de una regional a otra en las tarifas de vehículos de las mismas características. Por ejemplo, una van urbana tiene un precio techo de COP 176.000 en una regional y de COP 305.000 en otra, y así, para la mayoría de los vehículos son claras estas diferencias, pero es bien sabido que los costos asociados en términos de mano de obra, costos operacionales, impuestos y costo del activo, entre otros, difieren muy poco de una regional a otra.

Los precios techo definidos para el presente proceso están basados sobre unos precios que en el proceso anterior fueron disminuidos al máximo por los proponentes en aras de hacerse a los contratos. Así las cosas, La Entidad está exigiendo financieramente en demasía a sus proponentes y posibles contratistas en una carrera de precios que podría derivarse en la pérdida de calidad en el servicio prestado y a su vez en aplicaciones de ANS «que como ya ha sido ampliamente explicado por parte de La Entidad, no es su objetivo», que eventualmente llevarían a un desequilibrio financiero en la ejecución del futuro contrato.

Mientras los precios se expresen al máximo, las exigencias contractuales aumentan. No debe olvidar La Entidad que tanto los contratistas actuales como los futuros contratistas somos aliados y compañeros suyos en aras de elevar la imagen de Servicios Postales Nacionales S.A. 4-72 y de prestar un servicio de calidad a sus

clientes en un medio de franca competencia con el sector privado y que, en virtud de lo recién descrito, los contratistas coadyuvamos en el fortalecimiento de 4-72.

Tampoco debe olvidar La Entidad que el sector transporte es ampliamente tercerizado y del que se benefician pequeños propietarios que requieren de una tarifa razonable que les permita pagar las cuotas de sus vehículos, pagar impuestos, cubrir los gastos operacionales y obtener alguna utilidad para su sustento. Todos somos parte de un equipo y, por lo tanto, es imperativo que todos rememos en la misma dirección.

Así pues, en vista de que el estudio de mercado para el presente proceso no estuvo de acuerdo con las expectativas de La Entidad en términos de precios, como alternativa sugerimos que se tomen como base los precios techo de la anterior convocatoria y no los precios adjudicados, y se indexen conforme los incrementos del IPC y de las nuevas exigencias contractuales.

**RESPUESTA:**

No se acepta la observación. Es preciso señalar que existen diferencias en costos entre las regionales y específicamente entre cada ruta debido a: Complejidad de la región por situaciones de orden público, distancias, geografía, número de centros de acopio, estructura de costos para distribuir en diferentes contratos entre otros. Lo anterior conlleva a que se presenten tarifas diferentes entre la regionales para el mismo recurso.

**OBSERVACIÓN No. 8**

**ANEXO TÉCNICO 1 - «TODA LA HOJA COTIZACIÓN\_TARIFAS»**

Solicitamos muy amablemente a La Entidad que por favor suprima en el Anexo Técnico 1 el texto «no aplica» de las celdas en las que se deben cotizar las motocicletas ecológicas o que en su defecto aclare que se puede escribir sobre ellas, y que al hacerlo no se estará modificando el anexo técnico en mención.

De antemano agradecemos la atención prestada a estas observaciones, quedando las mismas bajo el sano criterio de La Entidad, y en concordancia con lo legalmente preceptuado, se esperará atentamente el escrito de preguntas y respuestas.

**RESPUESTA:**

Se acepta la observación, se aclara al observante que la opción está disponible para ofertar el vehículo ecológico. Están habilitados las opciones para ofertar este tipo de vehículos en las capacidades motocicleta, 550Kls, 1.000Kls. Se procederá a realizar el ajuste en el anexo referido. En consecuencia, se verá reflejado en la adenda modificatoria del pliego de condiciones definitivo.

## **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: BARBARA RUBIANO**

Recibida el día 11 de febrero de 2021 a las 01:53 PM del correo electrónico: [rubianobarbara@gmail.com](mailto:rubianobarbara@gmail.com)

### **OBSERVACIÓN No. 1**

Teniendo en cuenta que la entidad solicita al proponente que se quiera presentar a una o a dos regionales experiencia escrita en el RUP con el código 781022 correspondiente a servicios postales paqueteo y courier, vemos que la entidad pública la causal de rechazo No 21 que dice "Cuando el proponente o alguno de los integrantes del consorcio o unión temporal al momento de la presentación de la oferta tenga vigente el registro de operadores postales del ministerio de tecnología de la información y las comunicaciones", esto quiere decir que solo se pueden presentar empresas o proponentes que tuvieron en algún momento registro como operador postal y que la ya no la tienen o que nunca han tenido y han prestado el servicio paqueteo y courier de manera informal. Por ende solicitamos evaluar esta exigencia.

### **RESPUESTA:**

No se acepta la observación, y en primer lugar es necesario que el observante diferencie entre los requisitos habilitantes, con los que deberá contar (antes del cierre del proceso de selección), todo proponente con el propósito de demostrar la capacidad jurídica, técnica y financiera para la ejecución del contrato, exigida en los respectivos términos de la invitación; valga decir, que su objeto social sea amplio y suficiente para la ejecución del contrato (capacidad jurídica); demostrar con anterioridad la ejecución de contratos con objeto igual o similar, así como capacidad logística y/o recurso humano, tendiente a demostrar idoneidad y experiencia (capacidad técnica); capital de trabajo, endeudamiento, liquidez tendientes a demostrar una solidez financiera que no ponga en riesgo la ejecución del contrato (capacidad financiera). Vale señalar que aunque la acreditación de la capacidad puede ser subsanada, pues hay eventos en que la misma no aparece claramente soportada o no se entregó al momento de la presentación, no podrá subsanarse el requisito de capacidad propiamente dicho, toda vez que estaríamos frente a un mejoramiento de oferta, situación proscrita por el Consejo de Estado<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Sentencia 29855 de 2014 CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCIÓN TERCERASUBSECCIÓN "A" Consejero Ponente: Carlos Alberto Zambrano Barrera; Bogotá, D.C., doce (12) de noviembre de dos mil catorce (2014). Radicación: 250002326000200201606-01 Expediente: 29.855. "Lo subsanable es aquello que a pesar de que se tiene, no aparece claramente acreditado en el proceso de selección. Conforme lo anterior, no se puede subsanar aquello de lo cual se carece o que no existe al momento de proponer, por cuanto entonces se estaría hablando de la complementación, adición o mejora de la propuesta. Para el Alto Tribunal la falta de cotización de un ítem, la falta de acreditación de un factor técnico objeto de evaluación, la falta de acreditación de las condiciones técnicas del bien ofrecido, etc., no es subsanable, por cuanto tales condiciones inciden en la calificación de los factores ponderables".

Ahora bien, situación distinta versa sobre la causal de rechazo objeto de observación, en la cual para efectos del presente proceso el respectivo proponente no puede tener vigente al momento de presentación de oferta, a partir del cierre del proceso y durante la ejecución del contrato que llegare eventualmente a adjudicársele, es decir el registro como operador postal del Ministerio de Tecnología de la Información y las Comunicaciones.

Así las cosas, no existe contradicción o dicotomía alguna entre exigir experiencia para efectos de habilitación en el Código 781022 y la exigencia de no tener vigente el registro de operador postal al momento de presentación de oferta, pues como ya se expuso, la primera es anterior al cierre del proceso de selección y la segunda, parte de él (cierre del proceso) y se extiende hasta el final de la ejecución del contrato.

## **OBSERVACIÓN No. 2**

Para poder cumplir con la experiencia exigida por la entidad en el presente proceso solicito permita incluir contratos con ejecución cuyo valor ejecutado este certificado como mínimo con experiencia exigida por ustedes con salarios mínimos siempre y cuando se encuentren en el registro único de proponentes.

### **RESPUESTA:**

Se le reitera al observante, lo expuesto en las respuestas a las observaciones presentadas al pliego de condiciones de borrador, en el sentido de no aceptar las certificaciones de contratos en ejecución, toda vez que los contratos de tracto sucesivo que se encuentran en ejecución determinan su nivel de cumplimiento y el paz y salvo entre las partes solo hasta su finalización, ya sea de manera anticipada o conforme a lo inicialmente pactado. Permitir lo solicitado sería un esguince al principio de igualdad y de selección objetiva.

Sin perjuicio de lo anterior, es preciso señalar que para el presente proceso, teniendo en cuenta que se podrá acreditar experiencia con clientes públicos o privados, se podrá allegar experiencia con certificaciones de contratos ejecutados (para aquellos que no tengan pactada una liquidación o la misma se encuentre en trámite) o liquidados.

## **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: CAMARCA S.A.S**

Recibida el día 11 de febrero de 2021 a las 02:14 PM del correo electrónico: [gerencia@camarcasas.com](mailto:gerencia@camarcasas.com)

## **OBSERVACIÓN No. 1**

Por medio del presente solicitamos de manera comedida y respetuosa a la administración que replantee los ANS propuestos en el pliego de condiciones definitivo, teniendo en cuenta que los mismos están haciendo inviable el contrato,

pues claramente entendemos que no es interés de la administración castigar a los contratistas ni ganar por parte de los ANS, sino la manera de medir y buscar un mejor servicios, sin embargo, al pedir el 100% de la efectividad en las entregas se aleja de la realidad y se convierte en un requisito de imposible cumplimiento, pues por ejemplo CAMARCA en la Regional Oriente supera el promedio de envíos mensuales a 1.000.000, lo que no es comparable con otra Regionales y más aún fallar por cualquier situación a 5 envíos en 1 mes con respecto a un millón, no es proporcional a las "sanciones" que actualmente conllevaría las condiciones actuales del pliego en ese sentido, por lo que sugerimos que se manejen rangos para la aplicación de los ANS como sucede actualmente en el contrato que se ejecuta, dejando el cumplimiento a partir de un porcentaje inferior al 100%.

#### **RESPUESTA:**

No se acepta la observación, por cuanto no se está solicitando el 100% de efectividad, hay que tener en cuenta que los envíos gestionados comprenden tanto las entregas efectivas más las devoluciones procedentes. Se acepta como devolución procedente, todos los eventos señalados en el numeral 9.7 denominado *DEVOLUCIONES IMPROCEDENTES – REGIONALES del pliego de condiciones definitivo*.

Así las cosas, el ANS de efectividad debe tomarse de la siguiente forma, ejemplo:

Valor tarifa ruta \$210.000

No. Envíos cargados por SPN a la ruta: 150

No. Envíos gestionados: 147 (efectivamente entregados + devoluciones procedentes)

PE (efectividad) =  $(147/150) \times 100\% = 98\%$

ANS = Tarifa ruta x  $(100\% - PE) = \$210.000 \times (100\% - 98\%) = \$4.200$

Los saldos (devoluciones no procedentes) resultantes de la operación, se revisarán puntualmente para efectos de la aplicación del ANS en el evento de presentarse casos fortuitos.

#### **OBSERVACIÓN No. 2**

Con relación al cilindraje de las motos, muy comedidamente solicitamos que se aclare y acepte de manera expresa que el cilindraje de 125CC corresponde al cilindraje comercial, toda vez que en la Tarjeta de Propiedad quedan registradas como 124CC e incluso algunas marcas están alrededor de 122CC, sin que esto se considere un incumplimiento a las exigencias del pliego, sino que en Tránsito se registra el cilindraje real.

#### **RESPUESTA:**

Se admite la observación en el sentido que, para efectos comerciales la expedición de las tarjetas de propiedad en el país redondean el cilindraje de los vehículos. Para este caso específico se aceptará que las motocicletas con registro

de 123cc se homologarán a una de 125 cc. En consecuencia, se verá reflejada en la adenda modificatoria del pliego de condiciones definitivo la siguiente nota:

**NOTA:** Se homologa el cilindraje de 123cc y 124 cc para el requerimiento de 125cc en las motocicletas y será validado por medio de la tarjeta de propiedad.

### **OBSERVACIÓN No. 3**

Con relación a la NOTA 2 del numeral 21.3.8, la cual reza a su tenor literal "Nota 2: Para el caso de las personas jurídicas sin ánimo de lucro pertenecientes al sector solidario de transporte, se deberá certificar la propiedad de la flota a partir de un documento emitido por el representante legal de la cooperativa donde se certifique la afiliación de cada uno de los cooperados y los vehículos que cada cooperado tiene afiliado(s) a la empresa, junto con las tarjetas de propiedad o con los contratos de leasing de cada uno de los vehículos, e indicando que dichos vehículos estarán a disposición del contrato en un tiempo igual al de su ejecución y prórrogas.", solicitamos que la misma sea eliminada del pliego de condiciones, toda vez que no es objetivo, transparente y sobre todo viola el principio de igualdad de la contratación estatal, toda vez que se presta para que este tipo de empresas se valga de su condición y puedan acreditar vehículos de terceros con base en una manifestación del representante legal, lo cual ha sido negado para las empresas comerciales con el contrato de Renting, que fue negado por la alta probabilidad de incumplimiento al momento de la prestación del servicio. Es importante para beneficio del proceso y posteriormente del servicio que se elimine esta nota 2 aludida y se acredite propiedad de los vehículos a nombre del proponente persona jurídica. Ahora bien, la entidad debe recordar que las cooperativas no pueden responder por un valor mayor al de su patrimonio social, por lo que en un eventual incumplimiento no tendrían como responder proporcionalmente frente al monto del contrato. Así las cosas, cualquier proponente podría hacer unión temporal con una cooperativa y cumplir con los vehículos sin tenerlos y sin tener que realizar ningún tipo de inversión, como si tenemos que hacer y hemos hecho las empresas comerciales.

### **RESPUESTA:**

Se reitera la respuesta dada a la observación No. 1 de la empresa SERFLETAR S.A.S. por favor remítase a la misma.

Adicionalmente, la Entidad no comparte su aseveración relacionada con el hecho de permitir, por ejemplo, que entidades sin ánimo de lucro pertenecientes al sector solidario participen en el presente proceso, se constituya en una transgresión al principio de igualdad en la contratación estatal, máxime cuando desde el pliego mismo se le imponen cargas adicionales a dichos proponentes con el objeto de asegurar una igualdad sustantiva en la presentación de sus propuestas frente a los demás interesados con otra naturaleza jurídica. Se le recuerda al observante que el principio de igualdad y pluralidad de oferentes no es absoluto, incluso la Honorable Corte Constitucional, a través de su jurisprudencia a determinado que el criterio de comparación debe tener en cuenta la condición de los sujetos, valga

decir “si se comparan sujetos de la misma naturaleza (...)” y, “(...) debe definir si desde la perspectiva fáctica y jurídica existe tratamiento desigual entre iguales o igual entre disímiles (...)”<sup>2</sup>.

De igual manera, esta limitante al principio de igualdad también ha sido regulada por el propio legislador, imponiendo tratamientos “*distintos*” tal y como se puede observar en el marco del Estatuto General de Contratación, por ejemplo, frente a la preferencia que debe darle el comprador público a las ofertas que sean presentadas por pimes y mypimes, entender el principio de igualdad tal y como lo presenta en su observación no solo transgrede la interpretación jurisprudencial sino la que el propio legislador le ha dado al alcance de dichos preceptos.

#### OBSERVACIÓN No. 4

Con relación al puntaje que se otorga por MODELO DE LA FLOTA, el cual actualmente está detallado en cantidad de vehículos de cuatro ruedas y en cantidad de motos, se solicita que se modifique y se tenga en cuenta la cantidad de vehículos correspondientes sin tener en cuenta la proporción por tipos de vehículos, toda vez que matemáticamente es inviable castigar a un proponente que acredite por ejemplo el 20% de los vehículos de cuatro ruedas y el 100% de las motos que se requieren por modelo, pues no puede por un lado otorgar el mínimo puntaje y por el otro otorgar el máximo puntaje del ítem, situación que tampoco puede ser proporcional. Nuestra observación se fundamenta en que lo que más le interesa a 472 con este puntaje, es garantizar que su futuro contratista asegure contar con FLOTA PROPIA y que la misma en CANTIDAD sin importar el tipo, sea de modelo RECIENTE, lo cual también redundará en menos emisiones de gases y es garantía de alto cumplimiento en el servicio

#### RESPUESTA:

Para efectos de la puntuación se hizo una revisión y ajuste a la tabla en donde se elimina la distinción entre vehículos y motos quedando de la siguiente manera la forma de otorgar la puntuación que para los efectos de la presente respuesta se ha tomado como referencia el caso de la regional Noroccidente, **no obstante, en la adenda modificatoria al pliego de condiciones definitivo se incluirá la tabla correspondiente para cada regional y ruta nacional:**

REGIONAL	FLOTA RECURRENTE		FLOTA MINIMA HABILITANTE	ASPECTOS PUNTUABLES	FLOTA MINIMA PUNTUABLE	PUNTAJE
NOROCCIDENTE	Vehículos de al menos 4 ruedas <b>(Vh)</b> :	77	23	1. Flota Propia (# de Vh) + (# Mt)		
	Motocicletas <b>(Mt)</b>	22	7			
TOTAL		99	30	FP >= 50 %	50 o más	12
				40% < FP < 50%	Entre 40 a 49	8
				30% < FP <= 40%	Entre 30 a 39	4

<sup>2</sup> Sentencia C-862/08 Referencia: expediente D-7166 Demanda de inconstitucionalidad contra el parágrafo 3º del artículo 12 de la Ley 1150 de 2007 Magistrado Ponente: Dr. MARCO GERARDO MONROY CABRA Bogotá D. C., tres (3) de septiembre de dos mil ocho (2008)

<p><b>1. Flota propia:</b> Para efectos de la puntuación de la flota propia la cantidad de motocicletas y vehículos de cuatro ruedas no podrá ser mayor a la cantidad solicitada de la flota recurrente (Vehículos + Motocicletas) para este tipo de vehículo.</p> <p><b>2. Edad de la Flota Recurrente:</b> Aplicará la puntuación sobre el total de la flota recurrente (Vehículos + Motocicletas).</p> <p><b>3. Vehículo "Ecológico en la Flota":</b> Aplicará la puntuación sobre el total de la flota recurrente (Vehículos + Motocicletas).</p> <p><b>* La aplicación de los porcentajes son la base en la definición de las cantidades para la aplicación de la puntuación sobre los recursos requeridos, estos están definidos en la columna "FLOTA MINIMA PUNTUABLE" según las necesidades de SPN y serán la base para la aplicación de los puntos .</b></p> <p><b>* Se toma como Flota recurrente los recursos programados con frecuencia semanal de 5 o 6 días por semana</b></p>	<p><b>2. Edad de la Flota Recurrente (Vh<sub>2018</sub> y Mt<sub>2018</sub>)</b></p> <p>*Para vehículos de la flota con Modelo mayor o igual a 2018 se asignará puntaje así:</p>		
	EF2018 >= 50%	50 o más	11,5
	30% < EF2018 < 50%	Entre 30 a 49	7,5
	0% < EF2018 <= 30%	Entre 1 a 29	3,5
	<p><b>3. Vehículo "Ecológicos en la Flota" (VEF y MIEF)</b></p> <p>*Deben cumplir modelo mínimo Vh 2016 y Mt 2017</p>		
	VEF >= 15 %	15 o más	11,5
	5 % < VEF < 15 %	Entre 5 a 14	7,5
	0% < VEF <= 5 %	Entre 1 a 5	3,5
	<b>MAXIMO PUNTAJE</b>		<b>35</b>

Igualmente, para efectos de la aproximación se hará la fórmula de redondeo, tomando de 0,5 hacia el número entero superior. Ejemplo: 30,5 = 31; 30,4 = 30.

## OBSERVACIÓN No. 5

Solicitamos comedidamente que para otorgar el puntaje de la FLOTA ECOLÓGICA, se elimine la necesidad de aportar una cantidad de vehículos de cuatro ruedas y una cantidad de motos, y en ese sentido se modifique el criterio de calificación, permitiendo obtener el puntaje respectivo con base en la cantidad de la flota ecológica indistintamente sin son motos o camiones, pues lo que se requiere es premiar al futuro contratista por tener flota propia con baja emisión de gases.

## RESPUESTA:

Se reitera la respuesta dada en la observación No. 4, la cual se replica:

Para efectos de la puntuación se hizo una revisión y ajuste a la tabla en donde se elimina la distinción entre vehículos y motos quedando de la siguiente manera la forma de otorgar la puntuación que para los efectos de la presente respuesta se ha tomado como referencia el caso de la regional Noroccidente, **no obstante, en la adenda modificatoria al pliego de condiciones definitivo se incluirá la tabla correspondiente para cada regional y ruta nacional:**

REGIONAL	FLOTA RECURRENTE		FLOTA MINIMA HABILITANTE	ASPECTOS PUNTUABLES	FLOTA MINIMA PUNTUABLE	PUNTAJE
NOROCCIDENTE	Vehículos de al menos 4 ruedas (Vh):	77	23	<b>1. Flota Propia (# de Vh) + (# Mt)</b>		
	Motocicletas (Mt)	22	7			
TOTAL		99	30			
<p><b>1. Flota propia:</b> Para efectos de la puntuación de la flota propia la cantidad de motocicletas y vehículos de cuatro ruedas no podrá ser mayor a la cantidad solicitada de la flota</p>						
				<b>2. Edad de la Flota Recurrente (Vh<sub>2018</sub> y Mt<sub>2018</sub>)</b>		
				FP >= 50 %	50 o más	12
				40% < FP < 50%	Entre 40 a 49	8
				30% < FP <= 40%	Entre 30 a 39	4



Igualmente, para efectos de la aproximación se hará la fórmula de redondeo, tomando de 0,5 hacia el número entero superior. Ejemplo:  $30,5 = 31$ ;  $30,4 = 30$ .

Solicitamos nuevamente que se acepten las MOTOS ELECTRICAS para otorgamiento del puntaje por flota ecológica, las cuales según Tarjeta de Propiedad expedida por el Ministerio de Transporte, aparecen como CICLOMOTOR, pero las mismas cumplen con las condiciones de tránsito de cualquier otro tipo de vehículos.

Se acepta la observación y la misma se encuentra justificada en la respuesta dada a la observación No. 2 de la empresa SERFLETAR, en los siguientes términos:

Se admite la observación, se incluirá en el glosario la expresión *ciclomotor*, aclarando que no se acepta como tal a las bicicletas y siempre y cuando estos vehículos tengan la licencia de tránsito expedida por el Ministerio de Transporte de conformidad con la Resolución 160 de 2017. En consecuencia, se verá reflejado en la adenda modificatoria al pliego de condiciones definitivo.

Solicitamos respetuosamente que se aclare puntualmente que se acepten para otorgamiento del puntaje para flota propia, modelo de la flota y por flota ecológica los MOTOCARROS furgonados, los cuales incluso cuentan con capacidad de carga aproximada de 600Kg.

Se acepta la observación en el sentido de eliminar en el Anexo Técnico No. 1 la opción de motocarros y se homologará con la capacidad del correspondiente

vehículo ofertado. En consecuencia, se verá reflejada en la adenda modificatoria al pliego de condiciones definitivo.

#### **OBSERVACIÓN No. 8**

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

#### **RESPUESTA:**

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

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

#### **OBSERVACIÓN No. 9**

Solicitamos de manera comedida a la entidad que aplase la fecha de cierre del proceso, toda vez que existen aún dudas importantes que afectan la confección de la propuesta, pues de las respuestas a las preguntas formuladas, dependen directamente los costos que hay que tener en cuenta para ver la viabilidad económica y financiera del proyecto.

#### **RESPUESTA:**

Se acepta la observación, en consecuencia se incluirá en adenda modificatoria que la fecha de recepción de propuestas (cierre del proceso) será el 1 de marzo de 2021 a la 1:00 p.m.

#### **OBSERVACIÓN No. 10**

Teniendo en cuenta que en la práctica las certificaciones de experiencia que se inscriben en RUP cuentan con más de un código inscrito, entendemos que si una certificación de experiencia incluye los DOS CÓDIGOS SOLICITADOS, dicha certificación aplica para cumplir las dos condiciones que pide el pliego en el ítem de experiencia. ¿es correcto?

**RESPUESTA:**

Si, es correcta su apreciación.

**OBSERVACIÓN No. 11**

En el numeral 21.3.8 Propiedad de la flota: 30% mínimo, solicitamos que se modifique en el sentido de pedir que mínimo el 30% sean vehículos automotores rígidos y 30% mínimo en motos, toda vez que un proponente puede acreditar ese 30% del total de la flota con vehículos automotores rígidos y no estaría incumpliendo por no acreditar motocicletas.

**RESPUESTA:**

FLOTA RECURRENTE										Flota Propia Mínimo habilitante			
										Total		30%	30%
Regional	Moto	550	1000	2000	3500	4500	8000	10000	Total	Motos	Vehículos	Motos	vehículos
Rutas Nacionales					3	6	4	4	17	0	17	0	5
Centro 1	5	10	38	32	14	5	2		106	5	101	2	30
Centro 2	13	14	16	8					51	13	39	4	12
Eje Cafetero	7	20	11	3	4				45	7	38	2	12
Noroccidente	22	41	6	21	8	1			99	22	77	7	23
Norte	11	12	16	33	3	3		2	80	11	69	3	21
Occidente	19	15	28	26	3	2	2		95	19	76	6	23
Oriente	31	6	7	33		4	2		83	32	52	10	16
Sur	36	2	6	11	1				56	35	20	11	6
Total	144	120	128	167	36	21	10	6	632	144	489	45	148

- \* Se redondea por exceso.
- \* Se relaciona el estimado de recursos que prestan servicio 5 y 6 días a la semana, no se contempla los que son programados 1, 2 o 3 veces por semana.
- \* Cantidades sobre servicios recurrentes

En consecuencia, se verá reflejada en la adenda modificatoria al pliego de condiciones definitivo, reemplazado el cuadro arriba expuesto por el que se encuentra en el pliego.

### **OBSERVACIÓN No. 12**

Agradecemos que nos expliquen cómo se tomará o cómo se entiende la expresión VALOR PROMEDIO MENSUAL para la calificación económica de los numeral 22.2.2 Factor Económico para regionales.

#### **RESPUESTA:**

Se entiende como VALOR PROMEDIO MENSUAL el total ofertado para la ejecución del contrato en los servicios Urbano, Regional y Variable, cada uno de los servicios dividido entre el número de meses que dura el contrato para obtener el promedio mensual

### **OBSERVACIÓN No. 13**

Cuando la nota 3 del numeral 22.2.3 PRESENCIA REGIONAL se refiere a registro mercantil, se entiende que se refiere a Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio respectiva ¿es correcto?

#### **RESPUESTA:**

Si, es correcta su apreciación.

### **OBSERVACIÓN No. 14**

Favor incluir el Anexo correspondiente para el otorgamiento del puntaje 22.2.4, toda vez que se aceptó en las respuestas a las observaciones de prepliego, pero no se vio reflejado en el pliego definitivo o no fue incluido en los documentos del proceso.

#### **RESPUESTA:**

Validada la observación, se incluirá un nuevo anexo en donde se incluirá la tabla para la oferta de valores agregados. En consecuencia, se verá reflejada en la adenda modificatoria al pliego de condiciones definitivo, incluyéndose el anexo.

### **OBSERVACIÓN No. 15**

Teniendo en cuenta que los contratos son INDIVIDUALES, entendemos que me puedo presentar a una Regional de manera individual y a otra regional diferente o a Rutas Nacionales como integrante de una unión temporal o consorcio. ¿es correcto?

#### **RESPUESTA:**

Si, es correcta su apreciación.

## **OBSERVACIÓN No. 16**

Solicitamos respetuosamente que se haga público los cálculos detallados para determinar el presupuesto oficial, es una guía muy importante para los posibles proponentes, pues es claro que el estudio de mercado dio como resultado un mayor valor a los actuales presupuestos oficiales.

### **RESPUESTA:**

Se reitera la respuesta emitida en las observaciones presentadas al pliego de condiciones borrador, en el siguiente sentido:

*“La definición del presupuesto oficial de la presente invitación pública se realizó con base en un histórico de tarifas que están representadas en las de los contratos actuales, los cuales son producto de la convocatoria pública 002 de 2019 y que vienen ejecutándose desde abril del 2019, prestando el servicio dentro de la normalidad y la complejidad que este tipo de contratos implica; no obstante, SPN luego de realizar una consulta de precios de mercado entre junio y Julio del año pasado y recibir las cotizaciones de varias empresas del sector, las cuales están anexas al estudio de precios de mercado de la actual invitación pública, estableció que las tarifas que presentaron para los servicios urbanos, nacionales y regionales, eran en la mayoría tarifas atípicas (70% en promedio más altas que las tarifas que actualmente se están ejecutando), por lo cual la Entidad decidió tomar como base las tarifas de los contratos actuales y actualizarlas a la vigencia 2021, utilizando el IPC causado 2019 (3,80%) y el IPC proyectado 2020 que en el momento de la realización del estudio se estimó en el 3%, porcentaje que hoy sabemos que realmente fue del 1.61%; adicionalmente, para el cálculo del presupuesto se incluyó en el valor de las tarifas los costos adicionales de actividades que se exigen en el pliego, referidos al personal In house, costos por elementos de bioseguridad y sistemas de información, así como los costos por personal de cargue y descargue para las rutas nacionales. Estos costos se estimaron con valores promedio y de referencia del mercado y se consideraron como costos mensuales fijos, de manera que para incorporarlos en la tarifa se calculó el porcentaje que representaba ese costo mensual durante la vigencia del contrato y se utilizó, adicional al IPC, para indexar cada una de las tarifas. De igual forma, la licitación actual en rutas nacionales hace referencia a rutas roundtrip lo que permitirá a la empresa contratada tener una seguridad de retorno de las rutas y por consiguiente una eficiencia en las operaciones realizadas que se traducirá en mejores costos”.*

De igual manera, Servicios Postales Nacionales no considera relevante ni necesario informar valores puntuales de los costos de los elementos utilizados para calcular los costos fijos mensuales señalados anteriormente, pues considera que cada empresa tiene una estructura de costos diferente y tiene o tendrá establecido una estructura de operación particular para la ejecución del futuro contrato, por lo que el ejercicio realizado por SPN es una aproximación representativa del mercado, más no es lo que cada empresa debe o debería utilizar, por lo cual se abstiene por los argumentos acá expuestos presentar los valores solicitados.

## OBSERVACIÓN No. 17

Con respecto al numeral 26. "Estudio de mercado y análisis del sector" del pliego de condiciones definitivo, se evidencia que las tarifas techo no guardan correspondencia con las tarifas del mercado actual, más aún con las exigencias que se incluyen en el pliego de condiciones definitivo y sus anexos, solicitamos respetuosamente a la entidad se realice un estudio de mercado juicioso y detallado en el que evidencien la actualidad y la realidad del mismo, más aún cuando el nivel de afectación que tuvo por la pandemia del COVID 19 fue bastante alto y es clara evidencia de que estamos en un momento diferente, al de cualquier otro proceso anteriormente efectuado

Todo lo anterior con el fin de que se garantice y se de aplicación al artículo 5 de la ley 1150 de 2007, que busca ante todo hacer énfasis y determinar los procesos de contratación bajo senderos de competencia real con el fin de obtener a través de la presencia plural de oferentes interesados, una oferta adecuada al mercado y por lo tanto óptima para la entidad contratante.

### RESPUESTA:

La Entidad reitera la respuesta emitida en la observación No. 16, en relación al estudio de mercado que sirvió como base para la estipulación de las tarifas techo en el presente proceso de selección.

## OBSERVACIÓN No. 18

Entendemos que los vehículos motocarros o moto cargueros descabinados y furgonados cumplen como flota propia y a su vez con el puntaje de vehículo ecológico, solicitamos confirmar si nuestra apreciación es correcta.

### RESPUESTA:

Para efectos de la puntuación se hizo una revisión y ajuste a la tabla en donde se elimina la distinción entre vehículos y motos quedando de la siguiente manera la forma de otorgar la puntuación que para los efectos de la presente respuesta se ha tomado como referencia el caso de la regional Noroccidente, no obstante, en la adenda modificatoria al pliego de condiciones definitivo se incluirá la tabla correspondiente para cada regional y ruta nacional:

REGIONAL	FLOTA RECURRENTE	FLOTA MINIMA HABILITANTE	ASPECTOS PUNTUABLES	FLOTA MINIMA PUNTUABLE	PUNTAJE
NOROCCIDENTE	Vehículos de al menos 4 ruedas (Vh):	77	1. Flota Propia (# de Vh) + (# Mt)		
	Motocicletas (Mt)	22			
TOTAL		99			
1. Flota propia: Para efectos de la puntuación de la flota propia la cantidad de motocicletas y vehículos de cuatro ruedas no podrá ser mayor a la cantidad solicitada de la flota			FP >= 50 %	50 o más	12
			40% < FP < 50%	Entre 40 a 49	8
			30% < FP <= 40%	Entre 30 a 39	4
			2. Edad de la Flota Recurrente (Vh <sub>2018</sub> y Mt <sub>2018</sub> )		

<p>recurrente (Vehículos + Motocicletas) para este tipo de vehículo.</p> <p><b>2. Edad de la Flota Recurrente:</b> Aplicará la puntuación sobre el total de la flota recurrente (Vehículos + Motocicletas).</p> <p><b>3. Vehículo "Ecológico en la Flota":</b> Aplicará la puntuación sobre el total de la flota recurrente (Vehículos + Motocicletas).</p> <p><b>* La aplicación de los porcentajes son la base en la definición de las cantidades para la aplicación de la puntuación sobre los recursos requeridos, estos están definidos en la columna "FLOTA MINIMA PUNTUABLE" según las necesidades de SPN y serán la base para la aplicación de los puntos .</b></p> <p><b>* Se toma como Flota recurrente los recursos programados con frecuencia semanal de 5 o 6 días por semana</b></p>	<p><b>*Para vehículos de la flota con Modelo mayor o igual a 2018 se asignará puntaje así:</b></p>		
	EF2018 >= 50%	50 o más	11,5
	30% < EF2018 < 50%	Entre 30 a 49	7,5
	0% < EF2018 <= 30%	Entre 1 a 29	3,5
	<p><b>3. Vehículo "Ecológicos en la Flota" (VEF y MIEF)</b></p> <p><b>*Deben cumplir modelo mínimo Vh 2016 y Mt 2017</b></p>		
	VEF >= 15 %	15 o más	11,5
	5 % < VEF < 15 %	Entre 5 a 14	7,5
	0% < VEF <= 5 %	Entre 1 a 5	3,5
	<b>MAXIMO PUNTAJE</b>		<b>35</b>

Igualmente, para efectos de la aproximación se hará la fórmula de redondeo, tomando de 0,5 hacia el número entero superior. Ejemplo: 30,5 = 31; 30,4 =30.

## OBSERVACIÓN No. 19

En cuanto al anexo de rutas respetuosamente solicitamos:

RUTA ANEXO	SOLICITUD	MODIFICACION AL ANEXO
CUCUTA-ZULIA-SANTIAGO-ARBOLEDAS-CUCUTILLA-SALAZAR-CUCUTA	Esta ruta está contemplada actualmente en el anexo para cubrirse en moto y debido al alto número de paquetería que se maneja, se solicita se evalúe y se solicite se preste con vehículo de 1 tonelada	Vehículo de una tonelada  <b>No se acepta. En caso de requerir un aumento de capacidad se notificará con anticipación</b>
SAN GIL-INPEC BERLIN-SOCORRO-OIBA-CURITI-SAN GIL	Se solicita se elimine de esta ruta los municipios de <b>OIBA-CURITI</b> , debido a que estos municipios hacen parte de otra ruta. <b>OIBA</b> está en la ruta: <b>SAN GIL- PALMAS DEL SOCORRO-OIBA- CONFINES-GUAPOTA- SAN GIL.</b>	SAN GIL – INPEC BERLÍN – SOCORRO – SAN GIL  <b>Se acepta la observación y se realizará el respectivo ajuste.</b> <b>Ruta 1:</b> <b>San Gil – Curití – Inpec Berlín – Socorro – San Gil</b>  <b>Ruta 2:</b> <b>San Gil – Palmas del Socorro – Oiba –</b>

		<b>Confines – Guapotá – San Gil</b>
SAN GIL-CHARALA-ENCINO-COROMORO-VALLE DEL SAN JOSE-PARAMO- OCAMONTE-SAN GIL	Se solicita se elimine de esta ruta los municipios de <b>VALLE DEL SAN JOSE-PARAMO</b> , teniendo en cuenta que hacen parte de la ruta: <b>SAN GIL-VILLA NUEVA-BARICHARA-PARAMO-VALLE DE SAN JOSE-SAN GIL</b>	SAN GIL – CHARALA – ENCINO – COROMORO – OCAMONTE – SAN GIL  <b>Se Acepta la observación y la ruta queda:</b> <b>San Gil – Charalá – Enciso – Coromoro – Ocamontes – San Gil.</b>
SAN GIL-ARATOCA-CEPITA- SAN GIL	Se solicita se agregue a esta ruta el municipio de <b>CURITI</b>	SAN GIL – ARATOCA – CEPITA - CURITI – SAN GIL  <b>No se acepta observación por cuanto la ruta se realiza en moto.</b>
VELEZ-GUAVATA-CHIPATA-LA PAZ-SANTA HELENA DEL OPON-VELEZ	Se solicita que esta ruta se divida teniendo en cuenta que es un trayecto muy largo y adicionalmente que teniendo en cuenta que <b>VÉLEZ</b> no es centro de acopio por lo cual se solicita que se cambie a <b>BARBOSA</b>	BARBOSA- SANTA HELENA DEL OPON- BARBOSA BARBOSA-GUAVATA-CHIPATA-LA PAZ- BARBOSA  <b>Se acepta la observación y quedará de la siguiente manera:</b>  <b>Ruta 1:</b> <b>Barbosa – Santa Helena del Opón – Barbosa</b>  <b>Ruta 2:</b> <b>Barbosa – Guavata – Chipatá – La Paz - Barbosa</b>
VELEZ-EL PEÑON-BOLIVAR-SUCRE-VELEZ	Teniendo en cuenta que Vélez no es centro de acopio se solicita que se cambie a <b>BARBOSA</b>	BARBOSA -EL PEÑON-BOLIVAR-SUCRE- BARBOSA  <b>Se acepta la observación y la ruta quedará:</b>



		<b>Barbosa – El Peñón – Bolívar – Sucre - Barbosa</b>
BARRANCABERMEJA- PUENTE SOGAMOSO- BUCARAMANGA	Se solicita se modifique la ruta, debido a que como esta plateada es un trayecto muy largo para una moto	BARRANCABERMEJA- PUENTE SOGAMOSO- BARRANCABERMEJA  <b>Se acepta la observación y la ruta quedará: Barrancabermeja – Puente Sogamozo - Barrancabermeja</b>

Se modificará el anexo mediante adenda al pliego de condiciones definitivo.

#### **OBSERVACIÓN No. 20**

Teniendo en cuenta que se nos aceptó la observación presentada en la etapa de pre pliego respecto a la solicitud de dividir la ruta BUCARAMANGA- SABANA DE TORRES- YARIMA – EL CARMEN DE CHUCURI- BUCARAMANGA, para que quedara de la forma sugerida en la observación

Ruta 1: BUCARAMANGA-SABANA DE TORRES- BUCARAMANGA

Ruta 2: BUCARAMANGA- YARIMA- EL CARMEN DE CHUCURI- BUCARAMANGA

Solicitamos se ajuste el anexo técnico teniendo en cuenta que aun cuando se aceptó la observación en respuestas (ver respuesta No. 34) en el anexo definitivo no se evidencia este cambio.

#### **RESPUESTA:**

La ruta no se dividió conforme a la solicitud planteada por el observante en el borrador del pliego de condiciones. SPN procedió a dividir la frecuencia de manera que unos días se hiciera la ruta Bucaramanga – Sabana de Torres – Bucaramanga y otros días Bucaramanga – Yarima - Carmen de Chucurí – Bucaramanga. Se validará que en el anexo técnico quedé claro lo anterior. Por consiguiente, se procederá a incluir aclaración en la adenda modificatoria al pliego de condiciones definitivo.

#### **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: TRANSPORTES SELL.**

Recibida el día 11 de febrero de 2021 a las 02:38 PM del correo electrónico: [director.regional@transportessell.com.co](mailto:director.regional@transportessell.com.co)

#### **OBSERVACIÓN No. 1**

**En la cláusula 14.1 Registro de operador Logístico** dice Para el inicio de actividades, conforme a lo establecido en el Decreto Nacional 149 de 1999, el contratista

deberá estar inscrito en el registro de Operadores de Transporte Multimodal. Para tal efecto deberá allegar el documento respectivo expedido por el Ministerio de Transporte y con la sola presentación de su oferta asume tal obligación.

**Se solicita a la entidad aclarar qué pasaría si el proponente no presenta este registro o licencia al inicio o a lo largo del desarrollo del contrato.**

**RESPUESTA:**

En primer lugar, considera oportuno esta Entidad señalar las razones que fundamentan que el requisito de contar con el registro de operador multimodal a la luz de los pliegos de condiciones definitivos, hoy se configuren en una obligación del contratista y no en un requisito de habilitación de la propuesta. Dichos fundamentos, pueden definirse en dos (2) aristas distintas:

1. **Es una obligación legal.** Pues tal y como lo preceptúa el artículo 13 del Decreto Nacional 149 de 1999, la misma se requiere *"a toda persona que desarrolle actividades de transporte multimodal en el territorio nacional, o desde o hacia Colombia"*, so pena de ser sujeto de una sanción pecuniaria por parte de la autoridad respectiva (Ministerio de Transporte). Obsérvese, que dicho requisito está directamente relacionado con el ejercicio de actividades de transporte multimodal y no se configura en una exigencia para la participación en convocatorias de contratación, ya sean públicas o privadas.
2. **No se requiere para todas las rutas de la IP001-2021.** En este punto es preciso señalar que, para efectos del presente proceso de selección, ni las rutas nacionales como algunas de las regionales, requerirán de actividades de transporte multimodal, es decir que esta actividad se configura en un porcentaje menor en la prestación del servicio, motivo por el cual no considera la Empresa necesario para la comparación de las ofertas.

Sin perjuicio de lo anterior, se le reitera al observante que la Entidad no promoverá y/o permitirá dentro de la ejecución del contrato que se celebre, respectivamente, la prestación de actividades de transportes que requieran de servicio multimodal, sin el registro respectivo del Ministerio de Transporte de que trata el Decreto Nacional 149 de 1999. Es decir, que al momento de la prestación de actividades que requieran de servicio multimodal, entiéndase para la fecha de inicio del contrato los contratistas adjudicatarios de las siguientes regionales cuenten con el registro respectivo: *NORTE, OCCIDENTE, NOROCCIDENTE, CENTRO 2, ORIENTE y SUR*. Así las cosas y de acuerdo a su observación, se incluirá en el pliego de condiciones, mediante adenda lo siguiente:

Se incluirá una nota en la cual se establezca que ante la omisión de allegar el registro de OTM, la entidad se reservará la facultad de contratar las respectivas rutas que lo requieran, con un tercero que se encuentre debidamente registrado en la base de datos del Ministerio de Transporte. Dicha omisión tendrá dos consecuencias contractuales:

1. Inclusión de un ANS que establezca un porcentaje de descuento por no allegar, al inicio de la ejecución del contrato, el registro de que trata el Decreto Nacional 149 de 1999
2. Se le aplicará el descuento del servicio multimodal que no preste el contratista por no encontrarse registrado como Operador de Transporte Multimodal, descontándole la tarifa que cobre por el servicio el tercero que se encuentre en dicho registro y que sea contratado por la Entidad.

Por último vale señalar que, este requisito se establecerá dentro del marco obligacional a cargo del contratista adjudicatario y que por ende, los perjuicios que cause a la Entidad con su incumplimiento se encontrarán debidamente amparados con las garantías exigidas desde los términos de la invitación y que requieren de previa aprobación por parte de 4-72 para el inicio de actividades.

## **OBSERVACIÓN No. 2**

En el anexo técnico en algunas regionales y nacional piden vehículo de 10000 Kilos, se informa a la entidad que de acuerdo a la nueva reglamentación de pesos en Colombia, los sencillos que pasan bascula con 10000 Kilos son los matriculados antes de febrero de 2013, los vehículos con modelos recientes pasan bascula de acuerdo a su peso y ficha de homologación del carrocerero, pero en ningún caso alcanzan a pasar con más de 9000 Kilos por bascula.

Lo anterior para que tengan en cuenta y soliciten sencillos de 8000 kilos por cuanto los 10000 tendrían que manejar patinetas

## **RESPUESTA:**

Se le aclara al observante que está en libertad de seleccionar la configuración de vehículo que considere necesario con el fin de garantizar la capacidad solicitada, considerando que según el requisito mínimo habilitante la flota no puede ser inferior al modelo de 2016.

## **OBSERVACIÓN No. 3**

Se solicita a la entidad realizar nuevamente un estudio de mercado que garantice a los proponentes tranquilidad en la presentación de su oferta, por cuanto hay regionales donde las tarifas techo establecidas no dan ni para cubrir la totalidad de los costos inmersos en el desarrollo del contrato, ejemplo regional Sur, centro 2 y Eje cafetero

Es importante precisar el gran nivel de obligaciones adquiridas por parte de los contratista para ejecutar de manera óptima el contrato razón por la cual las rutas tanto urbanas como regionales son igualmente respaldadas por una gran estructura para la ejecución del variable en los diferentes municipios junto con el equipo administrativo solicitado por ustedes y un personal adicional que si bien no se encuentra en los documentos de este proceso pero es necesario igualmente

tenerlos como el personal para las áreas contables, seguridad y talento humano por nombrar algunas, por lo que agradecemos a la entidad reevaluar los valores techos para estas regionales es necesario garantizar que el proveedor que sea seleccionado cumplirá cabalmente con este contrato con la tranquilidad de tener una estabilidad financiera justa durante el desarrollo de este proceso e incluso existen algunas rutas que con los precios techo establecidos no alcanzan a cubrir sus costos operacionales agradecemos nuevamente a la entidad evaluar nuestra solicitud.

**RESPUESTA:**

No se acepta la observación. Es preciso señalar que existen diferencias en costos entre las regionales y específicamente entre cada ruta debido a: Complejidad de la región por situaciones de orden público, distancias, geografía, número de centros de acopio, estructura de costos para distribuir en diferentes contratos entre otros. Lo anterior conlleva a que se presenten tarifas diferentes entre la regionales para el mismo recurso. En lo que se refiere a las tarifas del estudio de mercado, es oportuno determinar que las mismas surgen de las actuales tarifas en vigencia indexadas desde el año 2019 al año 2021 (dos años, 2019-2020 3,6%, 2020-2021 3%), adicionándoles costos accesorios. Tales como elementos de bioseguridad, sistemas de información.

No obstante lo anterior, se le recuerda al observante, que la Entidad procedió a revisar las tarifas, tal y como lo señaló en las respuestas al pliego borrador, considerando que las actuales se ajustan a lo establecido por el mercado.

**OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: ALDIA LOGISTICA**

Recibida el día 11 de febrero de 2021 a las 02:41 PM del correo electrónico: [jennifer.rojas@aldialogistica.com](mailto:jennifer.rojas@aldialogistica.com)

**OBSERVACIÓN No. 1**

¿Los centros operativos de cada regional deben ser suministrados por el OFERENTE?  
O ¿SPN cuenta con los CO en los cuales nos pueden asignar un espacio para administrar las operaciones desde sus sedes?

**RESPUESTA:**

Sin perjuicio de lo anterior, se reitera que respecto a la primera pregunta de la observación, se aclara que no son suministrados por el Oferente.

En cuanto a la segunda pregunta, los Centros Operativos principales de cada regional son de SPN y se aclara que en estos Centros Operativos se coordinará un espacio de trabajo para el personal del contratista. Respecto a los Centros Operativos que no son principales en la regionales, también son propiedad de SPN y existirá un espacio para el contratista.

Para mayor claridad revisar la nota 3 del numeral 4.2.6 del Pliego De Condiciones Definitivo.

## **OBSERVACIÓN No. 2**

¿Los centros de ACOPIO deben ser suministrados de igual manera por el OFERENTE?

### **RESPUESTA:**

Los Centros de Acopio deben ser suministrados por el Oferente. Favor revisar la nota 3 del numeral 4.2.6 del Pliego De Condiciones Definitivo.

## **OBSERVACIÓN No. 3**

Numeral 4.2.1 suministro de transporte, solicitamos reconsiderar la posibilidad de NO instalación de CCTV dentro del furgón de los vehículos nacionales, debido a que es un requerimiento costoso y dificultoso

### **RESPUESTA:**

Se aclara que solo para las rutas nacionales deberán contar con instalación de cámaras (CCTV) interna con capacidad de grabación de ocho (08) días de visión nocturna. Esta misma condición es parte de las obligaciones actuales en el presente contrato de transporte. Es decir que para ninguna de las rutas regionales aplica esta condición.

## **OBSERVACIÓN No. 4**

ALDIA LOGISTICA es el nombre comercial del GRUPO el cual cuenta con 3 unidades de negocio divididas en tres razones Sociales donde esta incluido SERCARGA SAS, AGIL CARGO SAS Y TRAVESA SAS, por tanto, para la presentación de nuestra propuesta en caso de ofertar por medio de dos razones sociales, ¿las mismas tienen que estar calificadas en el RUP?

Teniendo en cuenta que estas razones sociales pertenecen al mismo grupo ALDIA LOGISTICA los cuales se entienden directamente bajo el mismo representante legal, en caso de presentar oferta por medio de AGIL CARGO SAS Y SERCARGA SAS, ¿Este debe constituir una unión temporal o consorcio?

### **RESPUESTA:**

En cuando al primer interrogante, la respuesta es si, las dos razones sociales o empresas deberán tener RUP y estar inscritas, calificadas y clasificadas en el código de naciones unidas respectivo de acuerdo a la ruta nacional o regionales a la que presenten propuesta.

En relación con el segundo interrogante, si la intención es la suma de capacidades de las dos razones sociales se podrá constituir un proponente plural, ya sea en unión temporal o consorcio, vale señalar que no le corresponde a la entidad, determinar la forma como los interesados deben acreditar que cuentan con la capacidad exigida en los términos de la invitación.

#### **OBSERVACIÓN No. 5**

Solicitamos ampliar la entrega de propuestas por una semana más debido a que la entrega se encuentra muy próxima y debemos estudiar minuciosamente las correcciones del pliego definitivo.

#### **RESPUESTA:**

Se acepta parcialmente la observación, en consecuencia, se incluirá en adenda modificatoria que la fecha de recepción de propuestas (cierre del proceso) será el 1 de marzo de 2021 a la 1:00 p.m.

#### **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: AFIDG (ASOCIACIÓN PARA EL FOMENTO DE LA INNOVACIÓN Y DESARROLLO DE LOS GREMIOS)**

Recibida el día 11 de febrero de 2021 a las 02:43 PM del correo electrónico: [holdingafidg@gmail.com](mailto:holdingafidg@gmail.com)

#### **OBSERVACIÓN No. 1**

OBSERVACION: En el numeral 21.3.8. "Propiedad de la flota 30% mínimo" El futuro contratista debe garantizar para la operación un porcentaje mínimo del 30% de flota recurrente 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 30% de vehículos automotores rígidos (van, camión, tractocamión) de al menos cuatro (4) ruedas y con un mínimo del 30% de motocicletas."

A pesar de que la entidad bajo la solicitud de que el futuro contratista debe garantizar el 30% como flota propia, nos sigue pareciendo es que un requisito que restringe participación y pluralidad de oferentes, Adicionalmente la entidad está tomando factores de ponderación como propiedad de flota y modelo de vehículos, conllevando a elevar los costos de la operación, y limitando la participación equitativa y transparente. 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 la 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.

#### **RESPUESTA:**

La entidad no comparte la posición esgrimida por el oferente y observa con preocupación su señalamiento temerario que invoca a través de la jurisprudencia y la misma será puesta en conocimiento ante los entes de control a los que se les ha solicitado acompañamiento para el presente proceso de selección; es por ello que es imperativo señalarle al observante que la definición de los requisitos de participación y los ponderables necesarios para la comparación de propuestas fueron definidos desde la necesidad del servicio a contratar en las mejores condiciones de operación que desarrolla la Empresa, siempre en búsqueda del bien común y no favoreciendo intereses particulares a través de la inclusión de condiciones propias de determinados interesados.

De igual manera, se reitera la posición ya expuesta por la Entidad en las respuestas al pliego borrador, en el sentido que no se considera desproporcionado ni injustificado que se solicite un mínimo de flotilla propia para la prestación del servicio de transporte, máxime cuando dicho servicio soporta en gran medida el cumplimiento de un servicio público esencial, conforme a lo establecido por el artículo 1 de la Ley 1369 de 2020 (Por medio de la cual se establece el régimen de los servicios postales y se dictan otras disposiciones), los servicios postales en Colombia están catalogados de naturaleza pública en los términos del artículo 365 de la Constitución Política.

Dicha prestación de servicios que consiste en el desarrollo de las actividades de recepción, clasificación, transporte y entrega de objetos postales a través de redes postales, dentro del país o para envío hacia otros países o recepción desde el exterior (servicios de correo, los servicios postales de pago y los servicios de mensajería expresa); conforme al numeral 2 de la citada Ley, son prestados en calidad de operador postal oficial por SERVICIOS POSTALES NACIONALES en calidad de concesionario.

Conforme a lo anterior, el Gobierno Nacional mediante el Decreto Legislativo 464 de 2020, por medio del cual se adoptan medidas concretas para garantizar que los colombianos cuenten con acceso a los servicios de comunicaciones durante el estado de emergencia económica, social y ecológica, determinó la declaración de los servicios de telecomunicaciones, radiodifusión sonora, televisión y postales como esenciales, en consecuencia, deberá garantizarse su instalación, mantenimiento y operación.

Corolario a lo anterior, no cabe duda que en la actualidad el servicio postal es un servicio público de carácter esencial. Es por ello que es imperativo traer a colación para la presente justificación, lo señalado por la honorable Corte Constitucional, mediante la sentencia C- 450 de 1995, en los siguientes términos:

*"El carácter esencial de un servicio público se predica cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales, ello es así, en razón de la preeminencia que se reconoce a los derechos fundamentales de la persona y de las garantías dispuestas para su amparo, con el fin de asegurar su respeto y efectividad".*

Sin perjuicio de lo anterior, vale señalar que el presente proceso permite la suma de capacidades para la presentación de ofertas a través de la Constitución de proponentes plurales (consorcio o unión temporal) en el marco de la premisa de la pluralidad de oferentes de la contratación.

Adicionalmente, no puede olvidarse que mal haría la entidad al estructurar pliegos a la medida de los interesados en participar, los requerimientos exigidos en un pliego de condiciones no obedecen a ajustarse a lo que tiene o cumple el posible



proponente sino a los llamados a satisfacer la necesidad de la empresa, así lo ha manifestado el máximo órgano de lo Contencioso Administrativo en relación a precisar que el principio de libre concurrencia no es absoluto y le es dable a la administración imponer límites, cargas, deberes y/o requisitos a los proponentes, para la satisfacción de las necesidades públicas, sentencia de la SECCIÓN TERCERA SUBSECCIÓN C, Consejero ponente: JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA, del tres (3) de diciembre del dos mil quince (2015). Radicación número: 76001-23-31-000-2000-00785-01(31915), en el siguiente sentido:

*“[E]l principio de libre concurrencia no es absoluto, pues la entidad pública contratante, en aras de garantizar el interés público, dentro de los límites de la Constitución y la Ley, está facultada para imponer ciertas limitaciones, como por ejemplo, la exigencia de calidades técnicas, profesionales, económicas y financieras que aseguren el cumplimiento de las prestaciones requeridas por la Administración pública”.*

Por último, vale citar la sentencia del Honorable Consejo de Estado, en relación a la discrecionalidad administrativa con la que cuenta la administración para la configuración de los pliegos:

*“(…) Así mismo ha explicado la Sala que la configuración del pliego de condiciones constituye un paradigmático ejemplo útil a efecto de ilustrar la dinámica que envuelve la concepción que de la discrecionalidad administrativa ha venido prohijando la Sala, partiendo de diferenciar entre las denominadas definiciones “materiales” o “positivas” de dicha figura y las catalogadas como “formales” o “negativas” de la misma, en cuanto las primeras consideran que la discrecionalidad opera en circunstancias en las cuales el interés general, para el caso concreto, no se encuentra exhaustivamente precisado por la ley lo cual evidentemente ocurre tratándose de las referidas normas que regulan el contenido mínimo de los pliegos de condiciones, de suerte que la discrecionalidad surge como autorización que se confiere expresa o implícitamente a la Administración para que, previa ponderación de todos los hechos, intereses, derechos o principios jurídicos comprometidos en el caso concreto, encuentre una solución para el mismo intentando «elegir la medida más adecuada para la satisfacción del interés público: éste se encuentra legalmente definido y fijado, pero no casuísticamente predeterminado, tarea para la que se confiere libertad al órgano actuante otorgándole un poder discrecional».*

Para las segundas, por su parte las definiciones catalogadas como “formales” o “negativas” el elemento determinante de la existencia de discrecionalidad no es ya el objeto de la facultad misma y el cómo ella debe ser ejercida esto es, según se acaba de referir, la autorización conferida a la Administración para apreciar o integrar en qué consiste el interés público en cada caso concreto, formulando criterios objetivos y razonables de decisión, sino la forma en la cual se configura la forma en la cual se redacta el precepto que atribuye la facultad, entendiéndose, por tanto, la discrecionalidad, desde la perspectiva formal comentada, como un espacio o un ámbito de decisión no regulado o regulado apenas parcialmente por el ordenamiento, ámbito de decisión que el legislador, entonces, ha decidido

otorgar a la Administración, con el propósito de que ésta decida de manera libre, eligiendo cualquiera de las alternativas que se ofrezcan como posibles para resolver el caso (...)"<sup>3</sup>

### **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: MACRO SERVICIOS EXPRESS**

Recibida el día 11 de febrero de 2021 a las 02:53 PM del correo electrónico: [asistenteadmon@macroserviciosexpress.com](mailto:asistenteadmon@macroserviciosexpress.com)

#### **OBSERVACIÓN No. 1**

Solicitamos a la entidad se sirvan aclarar el tipo de flota que se va a considerar como objeto de calificación, esto debido a que no es claro. Tal como se evidencia en el pliego en lo que a definición corresponde sobre vehículo, la cual cita:

VEHICULO: Comprende los automotores de carga desde motocicletas hasta vehículos rígidos de dos, tres ejes y articulados de hasta semi remolques de tres ejes. Lo cual corresponde con la realidad de la operación para el caso de las Regionales, y lo cual se ratifica en el Anexo No. 22 Flota Recurrente, que especifica requerimiento de flota (desde 550 (Van) hasta Camiones rígidos.

Ahora bien, en el numeral 4.1.1 **SUMINISTRO DE RECURSO DE TRANSPORTE, cita:**

*La disponibilidad de recurso de transporte y distribución (rutas urbanas, rutas regionales, rutas nacionales) está desarrollada conforme a las siguientes definiciones:*

*Para el efecto todos los vehículos que se presenten y operen durante la vigencia del contrato no deben ser modelos inferiores al año 2.016 según tarjeta de propiedad, de servicio público (placas blancas), tipo furgón, cabina blanca, de uso EXCLUSIVO por trayecto sencillo y/o viaje circular de SPN:*

*Así mismo en el numeral:*

#### **18.1.1 Propiedad de la flota: 30% mínimo**

**El futuro contratista debe garantizar para la operación un porcentaje mínimo del 30% de flota recurrente 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

---

<sup>3</sup> CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN A, Consejero ponente: MAURICIO FAJARDO GÓMEZ, Bogotá, D.C., marzo catorce (14) de dos mil trece (2013), Radicación número: 44001-23-31-000-1999-00827-01(2405)

cumplir el objeto del contrato. Asimismo, la flota propia debe ser acreditada con un mínimo del 30% de **vehículos automotores rígidos (van, camión, tractocamión) de al menos cuatro (4) ruedas** y con un mínimo del 30% de **motocicletas**. Para tener claridad sobre el número de vehículos de al menos cuatro (4) ruedas y de motocicletas que componen la **“Flota recurrente”** remitirse al **ANEXO No 22**.

Los vehículos que ponga a disposición el contratista para la prestación del servicio a SPN **deberán cumplir con las exigencias y las condiciones técnicas establecidas por el Ministerio de Transporte y/o cualquier otra entidad competente.**

Conforme a lo anterior el pliego se contradice, pues un vehículo como una VAN no califica como Tipo Furgón, tal como se define en las tablas de parametrización de la Resolución 5443 de 10 febrero de 2009 expedida por el Ministerio del Interior.

**Tabla 5. Tipo de carrocería por clase de vehículo**

[illegible]

Bomba de concreto				X									
Casa rodante				X									
Tolva				X									
Niñera				X									
Bomberos				X									
Barredora				X									
Mixer				X									
(mezcladora)													
Limpieza de alcantarillas				X									
Taladro				X									
Cañero				X									
Panel					X					X			
Van					X								
Pico					X					X			
Doble cabina					X								
Pico cerrada					X								
Doble cabina cerrada					X								
Platón													X
Ambulancia				X	X								
Cabinado						X				X			
Carpado						X				X			
Dual (cabinado - carpado)						X							
Wagon					X	X							
Sin carrocería								X	X		X	X	

## RESPUESTA:

Se precisa al observante que SPN no está en contradicción a la tabla del Ministerio de Transporte, en tanto la opción de un vehículo tipo VAN es decisión del proponente incluirlo como parte de su flota para cumplir con los requerimientos de capacidad solicitada. De otra parte, la decisión de SPN de aceptar el vehículo VAN como vehículo tipo "PANEL" y que no esté incluido en la tabla del Ministerio de Transporte, implica una contradicción. De hecho, cuando se consulta en el mercado automotor por el vehículo tipo PANEL, los resultados que arroja hacen referencia a los vehículos VAN. En consecuencia, se incluirá adenda de modificación al pliego de condiciones definitivo.

De igual manera se reitera, como se ha mencionado en el presente documento que no se considera desproporcionado ni injustificado que se solicite un mínimo de flotilla propia para la prestación del servicio de transporte, máxime cuando dicho servicio soporta en gran medida el cumplimiento de un servicio público esencial, conforme a lo establecido por el artículo 1 de la Ley 1369 de 2020 (Por medio de la

cual se establece el régimen de los servicios postales y se dictan otras disposiciones), los servicios postales en Colombia están catalogados de naturaleza pública en los términos del artículo 365 de la Constitución Política.

Dicha prestación de servicios que consiste en el desarrollo de las actividades de recepción, clasificación, transporte y entrega de objetos postales a través de redes postales, dentro del país o para envío hacia otros países o recepción desde el exterior (servicios de correo, los servicios postales de pago y los servicios de mensajería expresa); conforme al numeral 2 de la citada Ley, son prestados en calidad de operador postal oficial por SERVICIOS POSTALES NACIONALES en calidad de concesionario.

Conforme a lo anterior, el Gobierno Nacional mediante el Decreto Legislativo 464 de 2020, por medio del cual se adoptan medidas concretas para garantizar que los colombianos cuenten con acceso a los servicios de comunicaciones durante el estado de emergencia económica, social y ecológica, determinó la declaración de los servicios de telecomunicaciones, radiodifusión sonora, televisión y postales como esenciales, en consecuencia, deberá garantizarse su instalación, mantenimiento y operación.

Corolario a lo anterior, no cabe duda que en la actualidad el servicio postal es un servicio público de carácter esencial. Es por ello que es imperativo traer a colación para la presente justificación, lo señalado por la honorable Corte Constitucional, mediante la sentencia C- 450 de 1995, en los siguientes términos:

*“El carácter esencial de un servicio público se predica cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales, ello es así, en razón de la preeminencia que se reconoce a los derechos fundamentales de la persona y de las garantías dispuestas para su amparo, con el fin de asegurar su respeto y efectividad”. que a todas luces”.*

Sin perjuicio de lo anterior, vale señalar que el presente proceso permite la suma de capacidades para la presentación de ofertas a través de la Constitución de proponentes plurales (consorcio o unión temporal) en el marco de la premisa de la pluralidad de oferentes de la contratación.

Adicionalmente, no puede olvidarse que mal haría la entidad al estructurar pliegos a la medida de los interesados en participar, los requerimientos exigidos en un pliego de condiciones no obedecen a ajustarse a lo que tiene o cumple el posible proponente sino a los llamados a satisfacer la necesidad de la empresa, así lo ha manifestado el máximo órgano de lo Contencioso Administrativo en relación a precisar que el principio de libre concurrencia no es absoluto y le es dable a la administración imponer límites, cargas, deberes y/o requisitos a los proponentes, para la satisfacción de las necesidades públicas, sentencia de la SECCIÓN TERCERA SUBSECCIÓN C, Consejero ponente: JAIME ORLANDO SANTOFIMIO

GAMBOA, del tres (3) de diciembre del dos mil quince (2015). Radicación número: 76001-23-31-000-2000-00785-01 (31915), en el siguiente sentido:

*“[E]l principio de libre concurrencia no es absoluto, pues la entidad pública contratante, en aras de garantizar el interés público, dentro de los límites de la Constitución y la Ley, está facultada para imponer ciertas limitaciones, como por ejemplo, la exigencia de calidades técnicas, profesionales, económicas y financieras que aseguren el cumplimiento de las prestaciones requeridas por la Administración pública”.*

Por último, vale citar la sentencia del Honorable Consejo de Estado, en relación a la discrecionalidad administrativa con la que cuenta la administración para la configuración de los pliegos:

*“(…) Así mismo ha explicado la Sala que la configuración del pliego de condiciones constituye un paradigmático ejemplo útil a efecto de ilustrar la dinámica que envuelve la concepción que de la discrecionalidad administrativa ha venido prohiendo la Sala, partiendo de diferenciar entre las denominadas definiciones “materiales” o “positivas” de dicha figura y las catalogadas como “formales” o “negativas” de la misma, en cuanto las primeras consideran que la discrecionalidad opera en circunstancias en las cuales el interés general, para el caso concreto, no se encuentra exhaustivamente precisado por la ley lo cual evidentemente ocurre tratándose de las referidas normas que regulan el contenido mínimo de los pliegos de condiciones, de suerte que la discrecionalidad surge como autorización que se confiere expresa o implícitamente a la Administración para que, previa ponderación de todos los hechos, intereses, derechos o principios jurídicos comprometidos en el caso concreto, encuentre una solución para el mismo intentando «elegir la medida más adecuada para la satisfacción del interés público: éste se encuentra legalmente definido y fijado, pero no casuísticamente predeterminado, tarea para la que se confiere libertad al órgano actuante otorgándole un poder discrecional».*

Para las segundas, por su parte las definiciones catalogadas como “formales” o “negativas” el elemento determinante de la existencia de discrecionalidad no es ya el objeto de la facultad misma y el cómo ella debe ser ejercida esto es, según se acaba de referir, la autorización conferida a la Administración para apreciar o integrar en qué consiste el interés público en cada caso concreto, formulando criterios objetivos y razonables de decisión, sino la forma en la cual se configura la forma en la cual se redacta el precepto que atribuye la facultad, entendiéndose, por tanto, la discrecionalidad, desde la perspectiva formal comentada, como un espacio o un ámbito de decisión no regulado o regulado apenas parcialmente por el ordenamiento, ámbito de decisión que el legislador, entonces, ha decidido otorgar a la Administración, con el propósito de que ésta decida de manera libre,

*eligiendo cualquiera de las alternativas que se ofrezcan como posibles para resolver el caso (...)"<sup>4</sup>*

## **OBSERVACIÓN No. 2**

De acuerdo a la respuesta recibida por parte de la entidad a nuestra OBSERVACIÓN No. 13. Solicitamos por favor se sirvan aclarar si existe error en el Anexo Técnico No. 1 Formato Técnico y económico Rutas Regionales. Pestaña INF VARIABLE, en el cual se reflejan rutas urbanas en las cuales se cuenta con centros operativos como lo es en el caso de la Regional Occidente, que en el variable aplica destinos como (Popayán, Pasto, Cali, Palmira, Tuluá, Mocoa).

**“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.*

### **RESPUESTA:**

*Es necesario precisar que SPN reconoce el valor del transporte a través de las rutas nacionales o regionales y la última milla a través de la tarifa variable, se recuerda que para el presente proceso la tarifa variable se definió con base en un estudio de precios de mercado en el cual participaron empresas del sector. Se aclara que SPN en todos los casos reconoce el servicio de transporte y es definición por parte del oferente la forma en que optimice su recurso humano, remitirse de igual manera a la respuesta de la observación 11 propuesta por Macroservicios”.*

### **RESPUESTA:**

Se precisa al observante que no existe error. Una vez SPN requiera el servicio variable durante la ejecución del contrato, para los mencionados municipios de su observación, se aplicará la tarifa que el proponente cotizó en su propuesta. Para tal evento, se informará con el debido tiempo la necesidad de este servicio.

## **OBSERVACIÓN No. 3**

Considerando que aun hay observaciones que de su respuesta define gran parte de la presentación de la propuesta y teniendo en cuenta que el plazo para el inicio

---

<sup>4</sup> CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN A, Consejero ponente: MAURICIO FAJARDO GÓMEZ, Bogotá, D.C., marzo catorce (14) de dos mil trece (2013), Radicación número: 44001-23-31-000-1999-00827-01(2405)

de la operación es amplio, nos permitimos pedir se amplié el plazo de quince días (15) para presentación de la oferta.

#### RESPUESTA:

Se acepta parcialmente la observación, en consecuencia se incluirá en adenda modificatoria que la fecha de recepción de propuestas (cierre del proceso) será el 1 de marzo de 2021 a la 1:00 p.m.

#### **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: MEGATRANSPORTES L Y A NACIONAL S.A.S**

Recibida el día 11 de febrero de 2021 a las 02:48 PM del correo electrónico: [mega.transportes@hotmail.com](mailto:mega.transportes@hotmail.com)

#### **OBSERVACIÓN No. 1**

De acuerdo al **ANEXO No 04 TARIFA\_TECNO\_v2**, la Entidad plantea la tarifa techo, sobre la cual los proponentes deben presentar sus respectivas ofertas en cada una de las rutas, sin que esta supere tal valor. Al observar los valores definidos por 4-72, se evidencia error en el cálculo de estos, toda vez que no corresponden a los costos reales de la operación.

Nuestra empresa participo y presento una oferta para el respectivo estudio de mercado, la cual está lejos de los precios propuestos. Para la anterior licitación realizada en Febrero de 2019, convocatoria pública No. 002 de 2019, presentamos a manera de ejemplo Eje Cafetero los precio techo de hace 2 años, tomando como único referente vehículos de 550, aunque el error persiste en las demás capacidades de vehículos.

### TARIFAS TECNO



TRANSPORTE PRIMARIO											
				TRANSPORTE PRIMARIO URBANO							
				FORMATO DE COTIZACION DIA HABIL CON CONDUCTOR + AYUDANTE - URBANO PRIMARIO							
REGIONAL	CENTRO OPERATIVO	Necesidad de Auxiliar Logístico	CIUDAD	Moto	550,0	1.000,0	2.000,0	3.500,0	4.500,0	8.000,0	10.000,0
EJE CAFETERO	CO. ARMENIA	SI	ARMENIA	\$ 110.000	\$ 277.000	\$ 286.000	\$ 308.000	\$ 353.000	\$ 402.000	N/A	N/A
EJE CAFETERO	CO. PEREIRA	SI	PEREIRA	\$ 110.000	\$ 272.000	\$ 282.000	\$ 302.000	\$ 346.000	\$ 393.000	\$ 447.000	N/A
EJE CAFETERO	CO. MANIZALES	SI	MANIZALES	\$ 110.000	\$ 272.000	\$ 281.000	\$ 302.000	\$ 346.000	\$ 393.000	N/A	N/A
EJE CAFETERO	CO. PEREIRA	SI	CARTAGO	\$ 110.000	\$ 273.000	\$ 283.000	\$ 304.000	\$ 348.000	\$ 396.000	N/A	N/A

Se observará, el valor como ejemplo para esta fecha era \$ 277.000, **¿por qué entonces 2 años después esta disminuye, en el caso del Eje Cafetero pasa de \$ 277.000 a \$ 176.848?**, disminuyendo un porcentaje del 36 %, sin tener en cuenta el incremento en todos los costos operaciones en los últimos 2 años, además de los que se tienen que agregar relacionados con los protocolos de bioseguridad por el COVID.



Visto de otra manera, podemos relacionar los costos fijos en que se incurre en un vehículo, nuevamente tomando como referente de 550 kg.

- Conductor y auxiliar (salarios, prestaciones, dotación, seguridad social, horas extras cuando exceden el legal establecido, equipo celular con plan de datos suficiente para la operación).
- Vehículo (suministro diario de combustible, mantenimientos, reparaciones, GPS, brandeo, pólizas (Carga, soat, técnico mecánico, responsabilidad civil))
- El estimado que se debe provisionar en la eventualidad que el planeador no considere la necesidad de la ruta, la empresa debe asumir de manera ininterrumpida estos costos, excepto combustible, haya o no haya operación.

Basado en el ejercicio anterior la tarifa techo de \$ 176.848, no supe ni se acerca a los costos fijos en el caso de las rutas urbanas.

Llama la atención que criterio se tuvo y se consideró para que en el mismo ejemplo del vehículo de 550 KG, se considerara unas tarifas muy diferentes en otras regionales, tal y como se observa en el siguiente cuadro:

<b>VALORES PRECIO TECHO URBANOS EN LA REGIONALES</b>		
<b>REGIONAL</b>	<b>CAPACIDAD</b>	<b>VALOR PRECIO TECHO</b>
<b>EJE CAFETERO</b>	550	\$ 176.848
<b>CENTRO 1</b>	550	\$ 222.104
<b>CENTRO 2</b>	550	\$ 176.848
<b>NOROCCIDENTE</b>	550	\$ 229.374 - \$ 249.374
<b>NORTE</b>	550	\$ 176.848
<b>OCCIDENTE</b>	550	\$ 281.714 - \$ 283.778 - \$ 292.373 - \$ 307.403
<b>ORIENTE</b>	550	\$ 184.771 - \$ 207.596 - \$ 208.683
<b>SUR</b>	550	\$ 305.326

Observe como fluctúa hasta en un 58 % este precio entre regionales, teniendo en cuenta que es el mismo territorio colombiano con la misma reglamentación laboral, mismos costos fijos en cuanto a los requerimientos del contrato.

Basado en lo anterior solicitamos su amable colaboración revisando este aspecto que afecta notablemente, ya que no obedece a la realidad y se evidencia claramente un desequilibrio económico al operar bajo este valor, teniendo en

cuenta que la mayoría de vehículos urbanos considerados Numero de Recursos Estimados (Requeridos), corresponden a esta capacidad.

## RESPUESTA:

Se informa al observante que fue el mismo Megatransporte quien ofertó, para efectos del contrato de transportes que se encuentra en ejecución, el precio de \$120.000 para el ejemplo que cita. A continuación la tabla presentada para la oferta de 2019.

TRANSPORTE PRIMARIO URBANO											
FORMATO DE COTIZACION DIA HABIL CON CONDUCTOR + AYUDANTE - URBANO PRIMARIO											
REGIONAL	CENTRO OPERATIVO	Necesidad de Auxiliar Logístico	CIUDAD	Moto	550,0	1.000,0	2.000,0	3.500,0	4.500,0	8.000,0	10.000,0
EJE CAFETER	CO. ARMEN	SI	ARMENIA	\$ 97.000	\$ 120.000	\$ 245.000	\$ 230.000	\$ 235.000	\$ 200.000	N/A	N/A
EJE CAFETER	CO. PEREIRA	SI	PEREIRA	\$ 97.000	\$ 120.000	\$ 245.000	\$ 265.000	\$ 285.000	\$ 205.000	\$ 250.000	N/A
EJE CAFETER	CO. MANIZ	SI	MANIZALES	\$ 97.000	\$ 120.000	\$ 245.000	\$ 265.000	\$ 285.000	\$ 205.000	N/A	N/A
EJE CAFETER	CO. PEREIRA	SI	CARTAGO	\$ 60.000	\$ 150.000	\$ 245.000	\$ 261.000	\$ 267.000	\$ 280.000	N/A	N/A

Para efectos de la estructura de costos que sirvió como base del estudio de mercado que soporta el presente proceso de selección, se le precisa al observante que en el cálculo respectivo se omitieron precios *atípicos* presentados en las tarifas de algunas regionales para el proceso de contratación adelantado en el 2019. De igual manera, que dentro de la etapa de observaciones al proyecto de pliego de condiciones como instancia pertinente para adelantar este tipo de revisiones y análisis, se procedió a revisar el costo operativo del equipo con capacidad de 550KG el cual dio un valor de \$176.848, superior al que hubiese resultado de la indexación por dos (2) años tomando como base el precio actual del contrato, que arrojaba una tarifa de \$133.561. Es decir, que se adelantó el ajuste a la tarifa correspondiente conforme a las solicitudes de los interesados, tal y como se presentó para el caso de las motos.

## OBSERVACIÓN No. 2

Los precios techos propuestos por parte de la Entidad para la Regional Eje Cafetero, en el ANEXO TECNICO No 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO\_RUTAS REGIONAL EJE CAFETERO\_v2 no están ajustados a la realidad de los costos en que se incurren en la actualidad en la operación. Se evidencia el mismo comportamiento que presentan los precios techo correspondientes a las rutas urbanas, siguen estando por debajo de los precios techo planteados también por la Entidad hace 2 años en la licitación publica No. 002 de 2019, no se considero tampoco el incremento que ha tenido todos los componentes de la operación, por el contrario, se disminuyeron los valores. Que criterio se tuvo en cuenta para este estudio de mercado totalmente ajeno a la realidad, el siguiente ejemplo ilustra nuestra observación:

Cartago-Anserma Nuevo-El aguila	Moto	NO	Diaria	107.963
	Moto Carro	NO	Diaria	No Aplica
	550	NO	Diaria	272.688
	1000	NO	Diaria	281.592
	2000	NO	Diaria	303.853
	3500	NO	Diaria	371.746
	4500	NO	Diaria	395.120
	8000	NO	Diaria	No Aplica
	10000	NO	Diaria	No Aplica

Esta ruta se propone como precio techo \$ 107.963 en moto, solo se realiza 3 veces por semana, el precio techo anterior licitación estaba estipulado por \$ 106.000 (Hace 2 años), se realiza en la actualidad semanal, frecuencia diaria, ahora se hace solo 3 veces a la semana, de esta forma como se sostiene sus costos, teniendo en cuenta que los salarios prestaciones y seguridad social no se pueden pactar por debajo del mínimo, además esta ruta también debe sufragar los gastos por distribución en los municipios de Anserma Nuevo- El Águila, un distribuidor por cada municipio, encargo de entregas y recolecciones, y si bien es cierto que se cancela un variable, este jamás podrá suplir tales obligaciones, se efectuaron modificaciones en cuanto capacidad de vehículo de 1 tonelada a 550 kg, sin considerar que los vehículos de 550 kg son con características y condiciones mecánicas VANS, no muy apropiadas para la topografía de la Regional, muchos sectores con tramos montañosos, lluvias que ocasionan permanente derrumbes en donde estos vehículos no son los apropiados para la zona.

Agradecemos revisar y cotejar esta información y al menos considerar dejar los vehículos de 1 tonelada previa revisión de los precios techo también para esto.

#### **RESPUESTA:**

Se aclara al observante la ruta señalada en el actual pliego es DIARIA, tal como lo publica en la tabla de su observación y no 3 veces por semana.

De otra parte, en el contrato actual el observante ofertó en esta misma ruta un precio de \$97.000. Para los precios techo se realizaron ajustes dando como resultado una tarifa de \$107.963.

Es preciso resaltar que los indicadores para el sector Transporte que publicaron tanto el DANE como el Gremio COLFECAR, arrojan un índice negativo de incremento de costos para el año 2020. A pesar de ello, SPN consideró indexar los precios del 2019 al 2020 y del 2020 al 2021 con factores de incremento positivos.



«Tabla 2. Contribuciones - incidencia y ponderación ICTC e ICT 2020»

RUBROS	Contribuciones- Incidencia			Ponderaciones	
	DANE	COLFECAR	DIFERENCIA	DANE	COLFECAR
COMBUSTIBLES	-3,85	-2,78	1,07	40,20	35,25
SALARIOS, PRESTACIONES Y COMISIONES	0,43	0,56	0,13	17,45	16,91
COSTO DE CAPITAL	-0,43	-0,37	0,06	13,31	14,37
PEAJES	0,68	0,65	-0,03	11,82	11,57
LLANTAS Y NEUMÁTICOS	0,22	0,31	0,09	5,52	7,90
MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN	0,15	0,26	0,11	4,82	7,08
SEGUROS	0,06	-0,02	-0,08	2,26	2,01
LUBRICANTES	0,04	0,05	0,01	1,62	1,64
OTROS	0,00	0,06	0,06	0,00	1,36
FILTROS	0,02	0,03	0,01	0,57	0,80
GARAJES Y LAVADO	0,05	0,04	-0,01	2,07	0,75
IMPUESTOS AL VEHÍCULO	0,02	0,00	-0,02	0,36	0,37
	-2,61	-1,21	1,40	100,0	100,0

Fuente: DANE - COLFECAR

### OBSERVACIÓN No. 3

En la ruta AGUADAS – ARMA en el ANEXO TECNICO No 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO\_RUTAS REGIONAL EJE CAFETERO\_v2 esta como Numero de recursos estimados 2 motos y cada una con una frecuencia una vez a la semana, ósea que la empresa debe tener estas 2 motos disponibles, 2 empleados y van a ser utilizados cada uno una frecuencia a la semana.

Aguadas-Arma	Moto	NO	Diaria	Semanal	1	2
	Moto Carro	NO	Diaria	Semanal	-	-
	550	NO	Diaria	Semanal	-	-
	1000	NO	Diaria	Semanal	-	-
	2000	NO	Diaria	Semanal	-	-
	3500	NO	Diaria	Semanal	-	-
	4500	NO	Diaria	Semanal	-	-
	8000	NO	Diaria	Semanal	-	-
	10000	NO	Diaria	Semanal	-	-

Agradecería aclaración en este aspecto.

### RESPUESTA:

Muchas gracias por la observación. Se procederá con la respectiva revisión y en la adenda modificatoria al pliego de condiciones definitivo, se podrá evidenciar el ajuste en la cantidad de recursos más no en la frecuencia.

#### **OBSERVACIÓN No. 4**

##### **21.3.7 Antigüedad de la Flota: Carros Modelo 2016 mínimo, Motos Modelo 2017 mínimo.**

Todos los carros deben ser modelo 2016 en adelante, según tarjeta de propiedad, de servicio público (placas blancas), tipo furgón, cabina blanca de uso EXCLUSIVO por trayecto sencillo y/o viaje circular de SPN, para efectos de las motocicletas que corresponden a rutas regionales y/o urbanas deberán ser modelo 2017 en adelante y cumpla con la revisión técnico mecánica de acuerdo a la normatividad vigente, que garantice la prestación del servicio y los aspectos mecánicos que permitan el funcionamiento óptimo de las mismas y tener un cilindraje mínimo de 125 C.C.

Considerar la posibilidad de poder operar la distribución motorizada en un cilindraje mínimo de 100 C.C. y modelo 2016, son las que en la actualidad operan, recién adquiridas por los distribuidores, e independiente de quien sea el contratista en muchos de los casos, se conservan estos funcionarios, por su experiencia, idoneidad y conocimiento de la zona, dadas las condiciones actuales económicas y situación del país y teniendo en cuenta que es una herramienta que ya poseen, incurrir en una nueva inversión no sería muy fácil, además la experiencia nos ha demostrado que esos 25 C.C. de diferencia no agregan ni son tan relevantes en la operación.

#### **RESPUESTA:**

No se acepta la observación. Se debe cumplir los requisitos mínimos establecidos atendiendo la necesidad de SPN de contar con una flota más moderna para la prestación del servicio y mejores condiciones técnicas.

De igual manera se reitera, como se ha mencionado en el presente documento que no se considera desproporcionado ni injustificado que se solicite un mínimo de flotilla propia para la prestación del servicio de transporte, máxime cuando dicho servicio soporta en gran medida el cumplimiento de un servicio público esencial, conforme a lo establecido por el artículo 1 de la Ley 1369 de 2020 (Por medio de la cual se establece el régimen de los servicios postales y se dictan otras disposiciones), los servicios postales en Colombia están catalogados de naturaleza publica en los términos del artículo 365 de la Constitución Política.

Dicha prestación de servicios que consiste en el desarrollo de las actividades de recepción, clasificación, transporte y entrega de objetos postales a través de redes postales, dentro del país o para envío hacia otros países o recepción desde el exterior (servicios de correo, los servicios postales de pago y los servicios de mensajería expresa); conforme al numeral 2 de la citada Ley, son prestados en calidad de operador postal oficial por SERVICIOS POSTALES NACIONALES en calidad de concesionario.

Conforme a lo anterior, el Gobierno Nacional mediante el Decreto Legislativo 464 de 2020, por medio del cual se adoptan medidas concretas para garantizar que los colombianos cuenten con acceso a los servicios de comunicaciones durante el

estado de emergencia económica, social y ecológica, determinó la declaración de los servicios de telecomunicaciones, radiodifusión sonora, televisión y postales como esenciales, en consecuencia, deberá garantizarse su instalación, mantenimiento y operación.

Corolario a lo anterior, no cabe duda que en la actualidad el servicio postal es un servicio público de carácter esencial. Es por ello que es imperativo traer a colación para la presente justificación, lo señalado por la honorable Corte Constitucional, mediante la sentencia C- 450 de 1995, en los siguientes términos:

*“El carácter esencial de un servicio público se predica cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales, ello es así, en razón de la preeminencia que se reconoce a los derechos fundamentales de la persona y de las garantías dispuestas para su amparo, con el fin de asegurar su respeto y efectividad”. que a todas luces”.*

Sin perjuicio de lo anterior, vale señalar que el presente proceso permite la suma de capacidades para la presentación de ofertas a través de la Constitución de proponentes plurales (consorcio o unión temporal) en el marco de la premisa de la pluralidad de oferentes de la contratación.

Adicionalmente, no puede olvidarse que mal haría la entidad al estructurar pliegos a la medida de los interesados en participar, los requerimientos exigidos en un pliego de condiciones no obedecen a ajustarse a lo que tiene o cumple el posible proponente sino a los llamados a satisfacer la necesidad de la empresa, así lo ha manifestado el máximo órgano de lo Contencioso Administrativo en relación a precisar que el principio de libre concurrencia no es absoluto y le es dable a la administración imponer límites, cargas, deberes y/o requisitos a los proponentes, para la satisfacción de las necesidades públicas, sentencia de la SECCIÓN TERCERA SUBSECCIÓN C, Consejero ponente: JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA, del tres (3) de diciembre del dos mil quince (2015). Radicación número: 76001-23-31-000-2000-00785-01(31915), en el siguiente sentido:

*“[E]l principio de libre concurrencia no es absoluto, pues la entidad pública contratante, en aras de garantizar el interés público, dentro de los límites de la Constitución y la Ley, está facultada para imponer ciertas limitaciones, como por ejemplo, la exigencia de calidades técnicas, profesionales, económicas y financieras que aseguren el cumplimiento de las prestaciones requeridas por la Administración pública”.*

Por último, vale citar la sentencia del Honorable Consejo de Estado, en relación a la discrecionalidad administrativa con la que cuenta la administración para la configuración de los pliegos:

*“(…) Así mismo ha explicado la Sala que la configuración del pliego de condiciones constituye un paradigmático ejemplo útil a efecto de ilustrar la dinámica que*

envuelve la concepción que de la discrecionalidad administrativa ha venido prohiendo la Sala, partiendo de diferenciar entre las denominadas definiciones "materiales" o "positivas" de dicha figura y las catalogadas como "formales" o "negativas" de la misma, en cuanto las primeras consideran que la discrecionalidad opera en circunstancias en las cuales el interés general, para el caso concreto, no se encuentra exhaustivamente precisado por la ley lo cual evidentemente ocurre tratándose de las referidas normas que regulan el contenido mínimo de los pliegos de condiciones, de suerte que la discrecionalidad surge como autorización que se confiere expresa o implícitamente a la Administración para que, previa ponderación de todos los hechos, intereses, derechos o principios jurídicos comprometidos en el caso concreto, encuentre una solución para el mismo intentando «elegir la medida más adecuada para la satisfacción del interés público: éste se encuentra legalmente definido y fijado, pero no casuísticamente predeterminado, tarea para la que se confiere libertad al órgano actuante otorgándole un poder discrecional».

Para las segundas, por su parte las definiciones catalogadas como "formales" o "negativas" el elemento determinante de la existencia de discrecionalidad no es ya el objeto de la facultad misma y el cómo ella debe ser ejercida esto es, según se acaba de referir, la autorización conferida a la Administración para apreciar o integrar en qué consiste el interés público en cada caso concreto, formulando criterios objetivos y razonables de decisión, sino la forma en la cual se configura la forma en la cual se redacta el precepto que atribuye la facultad, entendiéndose, por tanto, la discrecionalidad, desde la perspectiva formal comentada, como un espacio o un ámbito de decisión no regulado o regulado apenas parcialmente por el ordenamiento, ámbito de decisión que el legislador, entonces, ha decidido otorgar a la Administración, con el propósito de que ésta decida de manera libre, eligiendo cualquiera de las alternativas que se ofrezcan como posibles para resolver el caso (...)"<sup>5</sup>

### **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: BIP TRANSPORTES SAS**

Recibida el día 11 de febrero de 2021 a las 2:56 PM del correo electrónico [director.proyecto@ut2020.co](mailto:director.proyecto@ut2020.co)

En atención al plazo establecido para hacer observaciones al pliego, me permito presentar las siguientes para su conocimiento y respuesta:

14.1. Registro de Operador de Transporte Multimodal: solicitamos se omita este requisito el cual no fue tenido en cuenta en el estudio de mercados para las tarifas techo, ya que esta exigencia aumentara los costos de las rutas ya que el valor de dicha póliza es muy alto.

---

<sup>5</sup> CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN A, Consejero ponente: MAURICIO FAJARDO GÓMEZ, Bogotá, D.C., marzo catorce (14) de dos mil trece (2013), Radicación número: 44001-23-31-000-1999-00827-01(2405)



ANEXO No 4 TARIFAS TECHO las siguientes rutas tienen una tarifa techo muy baja la cual no permite cubrir los costos operativos de la ruta y aun menos los costos operativos de la regional:

#### RUTAS REGIONALES

Ruta	VALOR
PUERTO LOPEZ-PUERTO GAITAN	\$ 258.204,00
CALAMAR-RETORNO	\$ 176.848,00
SAN JOSE DEL GUAVIARE-PUERTO CONCORDIA-PUERTO RICO-PUERTO LLERAS -SAN JOSE DEL GUAVIARE	\$ 275.784,00
MAYA-BARRANCA DE UPIA-CABUYARO-VILLANUEVA -VILLAVICENCIO	\$ 392.250,00
CHIQUEQUIRA-BUENA VISTA-MARIPI-COPER-MUZO-QUIPAMA-LA VICTORIA-CHIQUEQUIRA	\$ 273.586,00
FIRAVITOBA-PESCA-IZA-CUITIVA-TOTA-AQUITANIA-DUITAMA	\$ 275.784,00
MONGUI-TOPAGA-MONGUA-GAMEZA-CORRALES-BUSBANZA-FLORESTA-DUITAMA	\$ 272.488,00
MOTAVITA-OICATA-COMBITA-EL BARNE-TUTA-SOTAQUIRA-TUNJA	\$ 263.698,00
NOBSA-SOGAMOSO-BELENCITO-CORRALES-TASCO-SOCHA-PAZ DE RIO-TUTAZA-DUITAMA	\$ 319.733,00
VILLAVICENCIO-RESTREPO-CUMARAL- GUAYABETAL-VILLAVICENCIO	\$ 224.143,00

Para las anteriores rutas el promedio de kilómetros a recorrer es alto lo que significa 2 mantenimientos preventivos al mes, una jornada laboral superior a las 8 horas lo que demandara horas extras, pago de peajes, soat, tecno mecánica, implementos para la entrega de Paqueteria (carretillas, estibas, eslingas, tinajas), GPS dotación, dichas rutas tendría un costo mensual en promedio de 6.500.000 pesos lo cual con las tarifas techo no se cubriría dicho costo y aun no se posero aprovisionar algún dinero para los costos regionales como lo son arriendos, servicio, nomina, posibles multas, siniestros y demás imprevistos que se puedan presentar en la ejecución del contrato

#### RUTAS URBANAS:

Ruta	VALOR
VILLAVICENCIO	\$ 176.848,00
DUITAMA	\$ 183.922,00
YOPAL	\$ 176.848,00
TUNJA2	\$ 176.848,00
TUNJA1	\$ 183.922,00

las tarifas techo no son acordes a los costos que demandan dichas rutas ya que lo exigido en los pliegos es conductor, auxiliar, combustible, mantenimiento, equipamiento para entregas, Dotación, GPS e imprevistos que se puedan presentar en la ejecución de la ruta, en la estructura de costos la nómina tendrá un valor de



3.000.000 para el conductor y auxiliar con un reconocimiento del mínimo a los cual se le debe sumar todo lo requerido en el pliego

RUTAS MOTOS:

Ruta	VALOR
RUTAS URBANAS RECOLECCION/DISTRIBUCION VILLAVICENCIO1	\$ 89.612,00
RUTAS URBANAS RECOLECCION/DISTRIBUCION TUNJA1	\$ 89.612,00
CHIQUEQUIRA-OTANCHE-BORBUR-PAUNA-BRICEÑO-TUNUNGUA-ALBANIA-CHIQUEQUIRA	\$ 103.053,00
CHIQUEQUIRA- CALDAS-SIMIJACA-SUSA-SAN MIGUEL DE SEMA-SABOYA-CHIQUEQUIRA	\$ 103.053,00
TIBIRITA-MACHETA-MANTA-GUAYATA-SOMONDOCO-GARAGOA	\$ 107.677,00
RUTAS URBANAS RECOLECCION/DISTRIBUCION YOPAL 1	\$ 89.612,00
SAN LUIS DE PALENQUE-OROCUE-SAN LUIS DE PALENQUE	\$ 110.000,00
YOPAL-TAMARA-NUCHIA-YOPAL	\$ 110.000,00
SOATA-CHISCAS-GUICAN-SOATA	\$ 110.000,00
SOATA-SAN MATEO-GUACAMAYAS-PANQUEBA-EL COCUI-EL ESPINO-SOATA	\$ 110.000,00
SOATA-SATIVA NORTE-SATIVA SUR-SOATA	\$ 103.197,00
DUITAMA-TUTAZA-SOCOTA-JERICO-SACAMA-LA SALINA-DUITAMA	\$ 150.000,00
CHITA	\$ 103.197,00
BERBEO	\$ 103.053,00
SOATA-TIPACOQUE-COVARACHIA-BOAVITA-LA UBITA-SOATA	\$ 110.000,00

Las tarifas de las motos no son acordes al mercado de acuerdo a los datos del siguiente cuadro:

Item	Valor	Valor dia urbanos	Valor dia urbanos
Nomina	1.415.932	\$ 58.997	\$ 58.997
Dotacion	162.500	\$ 6.771	\$ 6.771
Rodamiento	450.000	\$ 18.750	\$ 29.167
Exámenes	37.500	\$ 1.563	\$ 1.563
Gastos regional		\$ 38.135	\$ 38.135
Imprevistos		\$ 1.000	\$ 1.000
Variable		\$ 10.000	\$ 10.000
Total gastos		\$ 135.216	\$ 145.632

Con lo anterior queremos dar a entender que un mensajero motorizado en un perímetro urbano tendrá un costo de 135.216 pesos y en zona rural de 145.000 pesos día, sin tener en cuenta horas extras, incapacidades y demás eventualidades que se puedan presentar en el día a día

Por todo lo manifestado en líneas anterior queremos mostrar que las tarifas propuestas por Servicios Postales Nacionales como tarifas techo no son acordes a los costos que se derivan de la ejecución de cada una de las rutas resaltadas y mucho menos ayudaran a cubrir los costos derivados de las exigencias tales como lo son:

1 Director de proyecto  
1 coordinador de gestión humana  
1 contador  
1 coordinador de mantenimiento  
3 coordinadores centros operativos  
8 auxiliares tecnólogos para centro de acopio  
personal para liquidación y digitalización (con nuestra experiencia creemos que deben ser mínimo 10 auxiliares)  
equipos de cómputo,  
arriendos en 12 municipios  
servicios públicos  
internet  
impuestos  
sanciones por incumplimiento a niveles de servicio

Muy respetuosamente solicitamos que se reevalúen y ajusten dichas tarifas a un valor que permita cubrir todos los gastos mencionados y generar una utilidad para que el proyecto sea viable comercialmente

#### **RESPUESTA:**

En primer lugar, considera oportuno esta Entidad señalar las razones que fundamentan que el requisito de contar con el registro de operador multimodal a la luz de los pliegos de condiciones definitivos, hoy se configuren en una obligación del contratista y no en un requisito de habilitación de la propuesta. Dichos fundamentos, pueden definirse en dos (2) aristas distintas:

1. Es una obligación legal. Pues tal y como lo preceptúa el artículo 13 del Decreto Nacional 149 de 1999, la misma se requiere "a toda persona que desarrolle actividades de transporte multimodal en el territorio nacional, o desde o hacia Colombia", so pena de ser sujeto de una sanción pecuniaria por parte de la autoridad respectiva (Ministerio de Transporte). Obsérvese, que dicho requisito está directamente relacionado con el ejercicio de actividades de transporte multimodal y no se configura en una exigencia para la participación en convocatorias de contratación, ya sean públicas o privadas.

2. No se requiere para todas las rutas de la IP001-2021. En este punto es preciso señalar que, para efectos del presente proceso de selección, ni las rutas nacionales como algunas de las regionales, requerirán de actividades de transporte multimodal, es decir que esta actividad se configura en un porcentaje mínimo de la prestación del servicio.

Sin perjuicio de lo anterior, se le reitera al observante que la Entidad no promoverá y/o permitirá dentro del proceso de selección y/o dentro de la ejecución del contrato que se celebre, respectivamente, la prestación de actividades de transportes que requieran de servicio multimodal, sin el registro respectivo del Ministerio de Transporte de que trata el Decreto Nacional 149 de 1999. Es decir, que al momento de la prestación de actividades que requieran de servicio multimodal, entiéndase para la fecha de inicio del contrato los contratista adjudicatarios de las

siguientes regionales cuenten con el registro respectivo: NORTE, OCCIDENTE, NOROCCIDENTE, CENTRO 2, ORIENTE y SUR. Así las cosas y de acuerdo a su observación, se incluirá en el pliego de condiciones, mediante adenda lo siguiente:

Se incluirá una nota en la cual se establezca que ante la omisión de allegar el registro de OTM, la entidad se reservará la facultad de contratar las respectivas rutas que lo requieran, con un tercero que se encuentre debidamente registrado en la base de datos del Ministerio de Transporte. Dicha omisión tendrá dos consecuencias contractuales:

1. Inclusión de un ANS que establezca un porcentaje de descuento por no allegar, al inicio de la ejecución del contrato, el registro de que trata el Decreto Nacional 149 de 1999
2. Se le aplicará el descuento del servicio multimodal que no preste el contratista por no encontrarse registrado como Operador de Transporte Multimodal, descontándole la tarifa que cobre por el servicio el tercero que se encuentre en dicho registro y que sea contratado por la Entidad.

En este sentido vale señalar que, este requisito se establecerá dentro del marco obligacional a cargo del contratista adjudicatario y que por ende, los perjuicios que cause a la Entidad con su incumplimiento se encontrarán debidamente amparados con las garantías exigidas desde los términos de la invitación y que requieren de previa aprobación por parte de 4-72 para el inicio de actividades.

En lo que respecta a las objeciones frente a la estructura del ANEXO No 4 TARIFAS TECHO, nos permitimos informar al observante:

1. El pliego no está solicitando contratación de personal exclusiva para atender el contrato como es el caso de Coordinador de Gestión humana, contador, coordinador de mantenimiento.
2. No se está solicitando arriendos para 12 municipios, puesto que los centros de acopio son solamente 8 municipios.
3. El contrato de transporte no conlleva el impuesto del IVA.
4. Respecto al análisis del costo diario de las motos, observamos que está incluyendo como costo mensual el valor de la dotación y los exámenes médicos. La estructura de costos y su cálculo, reiteramos es responsabilidad del proponente y de acuerdo con su estructura organizacional.

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

Recibida el día 11 de febrero de 2021 a las 2:59 PM del correo electrónico: Grupo Empresarial TLCS SAS Grupo [g.e.tlcs@hotmail.com](mailto:g.e.tlcs@hotmail.com)

#### **OBSERVACIÓN No. 1**

De acuerdo al Pliego de Condiciones Definitivo de la Invitación Pública en el numeral 21.3.8 "propiedad de la flota: 30% mínimo" la entidad exigen que el futuro

contratista garantice un porcentaje mínimo del 30% 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 50% 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.

#### **RESPUESTA:**

No se acepta la observación, toda vez que como en anterior oportunidad la Entidad ha indicado la necesidad de contar con proveedores del servicio de transporte, que garanticen la prestación con una base mínima del 30% de propiedad de sus vehículos. Lo anterior, considerando entre otros, que, en la última década, el país se ha visto afectado por constantes paros de transportes, uno de ellos de hasta 40 días continuos, que limitó los movimientos de carga en todo el país. Estos hechos han requerido que las empresas generadoras de carga, como es el caso de Servicios Postales Nacionales busquen empresas de transporte que puedan ofrecer vehículos propios ya que, en un eventual paro de transporte, la operación pueda seguirse realizando por determinación del contratista y no someterse a la voluntad de un tercero, entendiéndose subcontratista. Esto permite una continuidad en el servicio ofrecido, lo cual para Servicios Postales Nacionales es fundamental, debido a la responsabilidad en la prestación del servicio de transporte a lo largo y ancho del país.

Es así, que el porcentaje definido permitirá garantizar un servicio permanente desde el inicio de la operación y en toda su ejecución de forma segura y rápida.

De igual manera se reitera, como se ha mencionado en el presente documento que no se considera desproporcionado ni injustificado que se solicite un mínimo de flotilla propia para la prestación del servicio de transporte, máxime cuando dicho

servicio soporta en gran medida el cumplimiento de un servicio público esencial, conforme a lo establecido por el artículo 1 de la Ley 1369 de 2020 (Por medio de la cual se establece el régimen de los servicios postales y se dictan otras disposiciones), los servicios postales en Colombia están catalogados de naturaleza pública en los términos del artículo 365 de la Constitución Política.

Dicha prestación de servicios que consiste en el desarrollo de las actividades de recepción, clasificación, transporte y entrega de objetos postales a través de redes postales, dentro del país o para envío hacia otros países o recepción desde el exterior (servicios de correo, los servicios postales de pago y los servicios de mensajería expresa); conforme al numeral 2 de la citada Ley, son prestados en calidad de operador postal oficial por SERVICIOS POSTALES NACIONALES en calidad de concesionario.

Conforme a lo anterior, el Gobierno Nacional mediante el Decreto Legislativo 464 de 2020, por medio del cual se adoptan medidas concretas para garantizar que los colombianos cuenten con acceso a los servicios de comunicaciones durante el estado de emergencia económica, social y ecológica, determinó la declaración de los servicios de telecomunicaciones, radiodifusión sonora, televisión y postales como esenciales, en consecuencia, deberá garantizarse su instalación, mantenimiento y operación.

Corolario a lo anterior, no cabe duda que en la actualidad el servicio postal es un servicio público de carácter esencial. Es por ello que es imperativo traer a colación para la presente justificación, lo señalado por la honorable Corte Constitucional, mediante la sentencia C- 450 de 1995, en los siguientes términos:

*“El carácter esencial de un servicio público se predica cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales, ello es así, en razón de la preeminencia que se reconoce a los derechos fundamentales de la persona y de las garantías dispuestas para su amparo, con el fin de asegurar su respeto y efectividad”. que a todas luces”.*

Sin perjuicio de lo anterior, vale señalar que el presente proceso permite la suma de capacidades para la presentación de ofertas a través de la Constitución de proponentes plurales (consorcio o unión temporal) en el marco de la premisa de la pluralidad de oferentes de la contratación.

Adicionalmente, no puede olvidarse que mal haría la entidad al estructurar pliegos a la medida de los interesados en participar, los requerimientos exigidos en un pliego de condiciones no obedecen a ajustarse a lo que tiene o cumple el posible proponente sino a los llamados a satisfacer la necesidad de la empresa, así lo ha manifestado el máximo órgano de lo Contencioso Administrativo en relación a precisar que el principio de libre concurrencia no es absoluto y le es dable a la administración imponer límites, cargas, deberes y/o requisitos a los proponentes, para la satisfacción de las necesidades públicas, sentencia de la SECCIÓN

TERCERA SUBSECCIÓN C, Consejero ponente: JAIME ORLANDO SANTOFIMIO GAMBOA, del tres (3) de diciembre del dos mil quince (2015). Radicación número: 76001-23-31-000-2000-00785-01(31915), en el siguiente sentido:

*“[E]l principio de libre concurrencia no es absoluto, pues la entidad pública contratante, en aras de garantizar el interés público, dentro de los límites de la Constitución y la Ley, está facultada para imponer ciertas limitaciones, como por ejemplo, la exigencia de calidades técnicas, profesionales, económicas y financieras que aseguren el cumplimiento de las prestaciones requeridas por la Administración pública”.*

Por último, vale citar la sentencia del Honorable Consejo de Estado, en relación a la discrecionalidad administrativa con la que cuenta la administración para la configuración de los pliegos:

*“(…) Así mismo ha explicado la Sala que la configuración del pliego de condiciones constituye un paradigmático ejemplo útil a efecto de ilustrar la dinámica que envuelve la concepción que de la discrecionalidad administrativa ha venido prohiendo la Sala, partiendo de diferenciar entre las denominadas definiciones “materiales” o “positivas” de dicha figura y las catalogadas como “formales” o “negativas” de la misma, en cuanto las primeras consideran que la discrecionalidad opera en circunstancias en las cuales el interés general, para el caso concreto, no se encuentra exhaustivamente precisado por la ley lo cual evidentemente ocurre tratándose de las referidas normas que regulan el contenido mínimo de los pliegos de condiciones, de suerte que la discrecionalidad surge como autorización que se confiere expresa o implícitamente a la Administración para que, previa ponderación de todos los hechos, intereses, derechos o principios jurídicos comprometidos en el caso concreto, encuentre una solución para el mismo intentando «elegir la medida más adecuada para la satisfacción del interés público: éste se encuentra legalmente definido y fijado, pero no casuísticamente predeterminado, tarea para la que se confiere libertad al órgano actuante otorgándole un poder discrecional».*

*Para las segundas, por su parte las definiciones catalogadas como “formales” o “negativas” el elemento determinante de la existencia de discrecionalidad no es ya el objeto de la facultad misma y el cómo ella debe ser ejercida esto es, según se acaba de referir, la autorización conferida a la Administración para apreciar o integrar en qué consiste el interés público en cada caso concreto, formulando criterios objetivos y razonables de decisión, sino la forma en la cual se configura la forma en la cual se redacta el precepto que atribuye la facultad, entendiéndose, por tanto, la discrecionalidad, desde la perspectiva formal comentada, como un espacio o un ámbito de decisión no regulado o regulado apenas parcialmente por el ordenamiento, ámbito de decisión que el legislador, entonces, ha decidido otorgar a la Administración, con el propósito de que ésta decida de manera libre,*

*eligiendo cualquiera de las alternativas que se ofrezcan como posibles para resolver el caso (...)"<sup>6</sup>*

### **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR: CORDIANDINA**

Recibida el día 11 de febrero de 2021 a las 3:01 PM del correo electrónico: Rocio Cardenas r.cardenas@cordiandina.com

#### **OBSERVACIÓN No. 1**

A continuación, relaciono observación de la referencia

##### **14.1 Registro Operador de Transporte Multimodal**

Para inicio de actividades, conforme a lo establecido en el Decreto Nacional 149 de 1999, el contratista deberá estar inscrito en el registro de Operadores de Transporte Multimodal Para tal efecto deberá allegar el documento respectivo expedido por el Ministerio de Transporte y con sola presentación de su oferta asume tal obligación

En Colombia solamente existen 33 empresas que están registradas como operadores de Transporte Multimodal, de esas 33 compañías tienen licencia de carga aproximadamente 12 de ellas.

De las empresas que en la actualidad están operando las regionales de Servicios Postales Nacionales ninguna cuenta con este registro.

En el contenido de la licitación en Servicios Postales Nacionales ya desde hace años nombra como Transporte Multimodal, pero hay una diferencia entre utilizar varios modos de Transporte a hacer Transporte Multimodal.

El transporte Multimodal se caracteriza por dos o más modos de transporte amparado bajo un mismo documento (Ejemplo Carta Porte) y regularmente se da en Transporte internacional.

Tramitar un registro como operador de transporte multimodal se demora algo más de seis (6) meses y tiene un costo aproximado en pólizas de Treinta (30) Millones de Pesos al año.

Por lo anterior consideramos que no se debe solicitar a los proponentes tener ese registro.

---

<sup>6</sup> CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA, SUBSECCIÓN A, Consejero ponente: MAURICIO FAJARDO GÓMEZ, Bogotá, D.C., marzo catorce (14) de dos mil trece (2013), Radicación número: 44001-23-31-000-1999-00827-01(2405)



## RESPUESTA:

En primer lugar, la entidad rechaza sus observaciones temerarias en las cuales asevera que el presente pliego de condiciones se encuentra configurado para un grupo determinado de interesados y por lo cual pondrá en conocimiento de las autoridades competentes lo aquí expuesto. En lo que respecta a la obligatoriedad de contar con un mínimo de flotilla propia, la entidad reitera las respuestas dadas en el presente documento y le solicita remitirse a ellas, toda vez que se encuentran plenamente expuestas las razones jurídicas y técnicas que llevan a esta Entidad a solicitar como un requisito habilitante tal capacidad técnica.

Ahora bien, en lo que respecta a contar con el registro de OTM, la Entidad reitera las respuestas dadas en el presente documento, en relación a que el presente pliego de condiciones y los términos que en él se configuren, que luego se transformarán en obligaciones contractuales, deben ser respetuosos y acoger las disposiciones que en materia legal (entiéndase en sentido formal y no material), establezca la normatividad vigente para la prestación de servicios de transporte multimodal; es por ello que no se puede desconocer la aplicabilidad y vigencia del Decreto Nacional 149 de 1999 y por lo tanto, el pliego de condiciones no puede estar supeditado al número de personas que actualmente se encuentren en el registro de transporte multimodal, por el contrario, debe instar, a través de sus reglas, que al momento de la prestación de actividades que requieran de servicio multimodal, entiéndase para la fecha de inicio del contrato los contratista adjudicatarios de las siguientes regionales cuenten con el registro respectivo: NORTE, OCCIDENTE, NOROCCIDENTE, CENTRO 2, ORIENTE y SUR.

De igual manera, considera oportuno esta Entidad exponer las razones que fundamentan que el requisito de contar con el registro de operador multimodal a la luz de los pliegos de condiciones definitivos, hoy se configuren en una obligación del contratista y no en un requisito de habilitación de la propuesta. Dichos fundamentos, pueden definirse en dos (2) aristas distintas:

- 1. Es una obligación legal.** Pues tal y como lo preceptúa el artículo 13 del Decreto Nacional 149 de 1999, la misma se requiere *"a toda persona que desarrolle actividades de transporte multimodal en el territorio nacional, o desde o hacia Colombia"*, so pena de ser sujeto de una sanción pecuniaria por parte de la autoridad respectiva (Ministerio de Transporte). Obsérvese, que dicho requisito está directamente relacionado con el ejercicio de actividades de transporte multimodal y no se configura en una exigencia para la participación en convocatorias de contratación, ya sean públicas o privadas.
- 2. No se requiere para todas las rutas de la IP001-2021.** En este punto es preciso señalar que, para efectos del presente proceso de selección, ni las rutas nacionales como algunas de las regionales, requerirán de actividades de transporte multimodal, es decir que esta actividad se configura en un porcentaje mínimo de la prestación del servicio.



En este sentido, se incluirá una nota en la cual se establezca que ante la omisión de allegar el registro de OTM, la entidad se reservará la facultad de contratar las respectivas rutas que lo requieran, con un tercero que se encuentre debidamente registrado en la base de datos del Ministerio de Transporte. Dicha omisión tendrá dos consecuencias contractuales:

1. Inclusión de un ANS que establezca un porcentaje de descuento por no allegar, al inicio de la ejecución del contrato, el registro de que trata el Decreto Nacional 149 de 1999
2. Se le aplicará el descuento del servicio multimodal que no preste el contratista por no encontrarse registrado como Operador de Transporte Multimodal, descontándole la tarifa que cobre por el servicio el tercero que se encuentre en dicho registro y que sea contratado por la Entidad.

Por último vale señalar que, este requisito se establecerá dentro del marco obligacional a cargo del contratista adjudicatario y que por ende, los perjuicios que cause a la Entidad con su incumplimiento se encontrarán debidamente amparados con las garantías exigidas desde los términos de la invitación y que requieren de previa aprobación por parte de 4-72 para el inicio de actividades.

#### **OBSERVACIONES EXTEMPORÁNEAS PRESENTADAS POR: CAMARCA**

Recibida el día 11 de febrero de 2021 a las 4:29 PM del correo electrónico: Gerencia [gerencia@camarcasas.com](mailto:gerencia@camarcasas.com)

#### **OBSERVACIÓN No. 1:**

Respetuosamente y con el fin de tener claridad sobre la información publicada y poder tener la misma línea para la estructuración de la oferta económica, solicitamos respecto al anexo 04- ANEXO No. 04 TARIFA \_ TECHO, se publiquen las tarifas techo correspondiente a la hoja de cotización COTIZACION\_ MASIVOS del ANEXO TECNICO No 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO, lo anterior en consecuencia de la causal de rechazo que refiere a superar las tarifas techo.

#### **RESPUESTA:**

Se acepta la observación y a través de adenda modificatoria del pliego de condiciones definitivos se incluirá el anexo correspondiente.

## **OBSERVACIONES EXTEMPORÁNEAS PRESENTADAS POR: UT 2021 -472**

Recibida el día 12 de febrero de 2021 a las 11:28 AM del correo electrónico: Unión temporal 2021 [ut2021-472@hotmail.com](mailto:ut2021-472@hotmail.com)

### **OBSERVACIÓN No. 1:**

Registro de Operador de Transporte Multimodal.

Habilitación expedida por el Ministerio de Transporte para prestar el servicio público de transporte en la modalidad de carga.

Si la entidad realiza una pequeña investigación esta habilitación no tiene un tiempo específico, además muchas empresas no logran obtener dicha certificación en un lapso corto de tiempo, esto lleva una serie de revisiones para poder cumplir con ciertos estándares que solicita el ministerio.

De exigirlo al que quede adjudicado no encontrará una respuesta oportuna y entonces que hará, omitir esto al contratista o cambiarlo?

1) Solicitamos que al presentar la propuesta el contratista tenga dicha póliza ya que ustedes solicitan empresas que cuenten con esta experiencia cumpliendo dicho requisito no consideramos que sea viable armar una empresa para dicho proceso.

Como sabemos que ustedes desean los mismos contratistas que tienen años con ustedes dejen que se realice una unión temporal donde al menos uno de los integrantes cumpla con dicho requisito.

De no ser así entonces no pidan una habilitación de carga dejen que se presenten compañías sin este requisito y si se gana el. Proceso se busca como conseguir ese documento, si no es importante una habilitación OTM porque si exigen una de MULTIMODAL?

Este pliego esta armado para los que llevan el contrato que han venido comprando flota pues nadie va a tener 40-60-80 vehiculos esperando si de pronto ganan. O desbaratando su operación por completo para ponerle los carros a ustedes

2) si al empezar el contrato deben realizar la habilitación de otm esto no depende del contratista si no del MINISTERIO DE TRANSPORTE y no es seguro que la adquieran, siendo asi porque no piden la flota propia al que gane ya que este requisito se cumple con solo llevar el dinero al concesionario así como muchos contratistas a este momento están comprando flota solo única y exclusivamente sabiendo que el proceso lo cierran de esta manera.

Así como ustedes piden OTM cuando se gane el proceso pues hagan un compromiso de poner el 30% de flota propia cuando se gane, que diferencia tiene

si se firma un contrato con compromisos, o es que pretenden entregar contratos como lo realiza el gobierno normalmente priorizando sus beneficios.

#### **RESPUESTA:**

En primer lugar, la entidad rechaza sus observaciones temerarias, faltas de acervo probatorio en las cuales asevera que el presente pliego de condiciones se encuentra configurado para un grupo determinado de interesados y por lo cual pondrá en conocimiento de las autoridades competentes lo aquí expuesto. En lo que respecta a la obligatoriedad de contar con un mínimo de flotilla propia, la entidad reitera las respuestas dadas en el presente documento y le solicita remitirse a ellas, toda vez que se encuentran plenamente expuestas las razones jurídicas y técnicas que llevan a esta Entidad a solicitar como un requisito habilitante tal capacidad técnica.

Ahora bien, en lo que respecta a la obligatoriedad de contar con el registro de OTM, la Entidad reitera las respuestas dadas en el presente documento, en relación a que el presente pliego de condiciones y los términos que en él se configuren, que luego se transformarán en obligaciones contractuales, deben ser respetuosos y acoger las disposiciones que en materia legal (entiéndase en sentido formal y no material), establezca la normatividad vigente para la prestación de servicios de transporte multimodal; es por ello que no se puede desconocer la aplicabilidad y vigencia del Decreto Nacional 149 de 1999 y por lo tanto, el pliego de condiciones no puede estar supeditado al número de personas que actualmente se encuentren en el registro de transporte multimodal o a la supuesta complejidad o simplicidad en el trámite respectivo, por el contrario, debe instar, a través de sus reglas, que al momento de la prestación de actividades que requieran de servicio multimodal, sus contratistas cuenten con el registro respectivo.

Es decir, que al momento de la prestación de actividades que requieran de servicio multimodal, entiéndase para la fecha de inicio del contrato los contratista adjudicatarios de las siguientes regionales cuenten con el registro respectivo: *NORTE, OCCIDENTE, NOROCCIDENTE, CENTRO 2, ORIENTE y SUR.*

De igual manera, considera oportuno esta Entidad exponer las razones que fundamentan que el requisito de contar con el registro de operador multimodal a la luz de los pliegos de condiciones definitivos, hoy se configuren en una obligación del contratista y no en un requisito de habilitación de la propuesta. Dichos fundamentos, pueden definirse en dos (2) aristas distintas:

- 1. Es una obligación legal.** Pues tal y como lo preceptúa el artículo 13 del Decreto Nacional 149 de 1999, la misma se requiere *"a toda persona que desarrolle actividades de transporte multimodal en el territorio nacional, o desde o hacia Colombia"*, so pena de ser sujeto de una sanción pecuniaria por parte de la autoridad respectiva (Ministerio de Transporte). Obsérvese, que dicho requisito está directamente relacionado con el ejercicio de actividades de transporte multimodal y no se configura en una exigencia

para la participación en convocatorias de contratación, ya sean públicas o privadas.

2. **No se requiere para todas las rutas de la IP001-2021.** En este punto es preciso señalar que, para efectos del presente proceso de selección, ni las rutas nacionales como algunas de las regionales, requerirán de actividades de transporte multimodal, es decir que esta actividad se configura en un porcentaje mínimo de la prestación del servicio.

En este sentido, se incluirá una nota en la cual se establezca que ante la omisión de allegar el registro de OTM, la entidad se reservará la facultad de contratar las respectivas rutas que lo requieran, con un tercero que se encuentre debidamente registrado en la base de datos del Ministerio de Transporte. Dicha omisión tendrá dos consecuencias contractuales:

1. Inclusión de un ANS que establezca un porcentaje de descuento por no allegar, al inicio de la ejecución del contrato, el registro de que trata el Decreto Nacional 149 de 1999
2. Se le aplicará el descuento del servicio multimodal que no preste el contratista por no encontrarse registrado como Operador de Transporte Multimodal, descontándole la tarifa que cobre por el servicio el tercero que se encuentre en dicho registro y que sea contratado por la Entidad.

Vale señalar que, este requisito se establecerá dentro del marco obligacional a cargo del contratista adjudicatario y que por ende, los perjuicios que cause a la Entidad con su incumplimiento se encontrarán debidamente amparados con las garantías exigidas desde los términos de la invitación y que requieren de previa aprobación por parte de 4-72 para el inicio de actividades.

Finalmente, se precisa que al momento de la prestación de actividades que requieran de servicio multimodal, entiéndase para la fecha de inicio del contrato los contratista adjudicatarios de las siguientes regionales cuenten con el registro respectivo: *NORTE, OCCIDENTE, NOROCCIDENTE, CENTRO 2, ORIENTE y SUR.*