

Medellín, 11 de febrero de 2021

Señores,

Servicios Postales Nacionales S.A. 4-72
Dirección Nacional de Gestión Logística
contratacion@472.com.co
Diagonal 25G No.95 A – 55. Oficina de correspondencia
Bogotá D.C

Referencia	Invitación Pública No. 001 de 2021
Asunto:	Presentación de observaciones al pliego de condiciones definitivo de fecha 08/02/2021

Respetados señores,

MARIA PAULINA ARIAS ARENAS, identificada como aparece al pie de mi correspondiente firma, obrando en calidad de representante legal de **SERFLETAR S.A.S**, con Nit. No. 811.002.645-1, en el término legal previsto, presento observaciones y/o solicitud de aclaraciones al pliego de condiciones de la convocatoria de la referencia.

Atendiendo a los análisis realizados conforme a la experiencia y entendimiento que ha tenido la sociedad Serfletar, se ponen de presente bajo su respetado criterio, las siguientes;

OBSERVACIONES

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.¹

¹ Reglas de procedimiento del proceso de selección, ver sentencia del Consejo de Estado de fecha 8 de junio de 2006, expediente No. 15005, C.P. María Elena Giraldo.

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.

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.

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.

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.

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.

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	1. Flota Propia (# de Vh) y (# Mt)	
	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
				2. Edad de la Flota (Vh₂₀₁₈ y Mt₂₀₁₈)	
				*Para vehículos de la flota con Modelo mayor o igual a 2018 se asignará puntaje así:	
				40 Vh ₂₀₁₈ o más y 12 Mt ₂₀₁₈ o más	11,5
				Entre 24 Vh ₂₀₁₈ y 39 Vh ₂₀₁₈ y Entre 8 Mt ₂₀₁₈ y 11 Mt ₂₀₁₈	7,5
				Entre 1 Vh ₂₀₁₈ y 23 Vh ₂₀₁₈ y Entre 1 Mt ₂₀₁₈ y 7 Mt ₂₀₁₈	3,5
				3. Vehículo "Ecológicos en la Flota" (VEF y MLEF)	
				*Deben cumplir modelo mínimo Vh 2016 y Mt 2017	
				13 VEF o más y 4 MLEF o más	11,5
				Entre 5 VEF y 12VEF y Entre 2 MLEF y 3 MLEF	7,5
			Entre 1 VEF y 4 VEF y 1 MLEF	3,5	
			MAXIMO PUNTAJE	35	

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 exprimen 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.

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.

Cordial saludo,

MARIA PAULINA ARIAS ARENAS
C.C 1.039.450.088 de Sabaneta
Representante legal de SERFLETAR SAS
Nit. No. 811.002.645-1