

INTERRAPIDISIMO

Del: Dayana Alexandra Rodríguez Rojas <dayana.rod@interrapidisimo.com>
Enviado el: lunes, 19 de septiembre de 2022 11:11 a. m.
Para: Invitación Pública <invitacion publica@interrapidisimo.com>
Asunto: OBSERVACION LICITACION PUBLICA N° IP007-2022

Estimados buen día,

estamos interesados en la licitación pública que ustedes ofertan en sacop pero tenemos una inquietud;

el proceso en sacop no tiene cronograma
no podemos manifestar interés
y no nos podemos suscribir

dentro de los términos dice que es una licitación entregada físicamente en sus instalaciones, entonces queremos corroborar que la información es correcta y solicitar su colaboración para demos a conocer el cronograma de dicho proceso.

Gracias,

Cordialmente

DAYANA ALEXANDRA RODRIGUEZ R.

dayana.rod@interrapidisimo.com

Tel. 749 9000 - 3112123550

Calle 18 No 89 a 93 Bogotá - Colombia

www.interrapidisimo.com

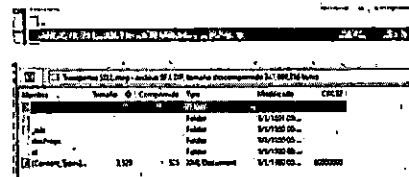


RUTAS VERDE Y BLANCO

De: Contratos Rutas Verde y Blanco <contratos@rutasverdeyblanco.com.co>
Enviado el: martes, 20 de septiembre de 2022 2:20 p. m.
Para: Invitación Pública <invitacion publica@r-4-72.com.co>
Asunto: INVITACIÓN PÚBLICA IF007-2022

buenas tardes

Solicitamos muy gentilmente nos informen donde podemos visualizar por completo el cronograma, ya que en la invitación solo se visualiza hasta las observaciones y en el portal del secop no se visualizan fechas. Los archivos del estudio del mercado no abren, por favor publicarlos en excel si es posible.



Desde	Para	Asunto	Fecha
Contratos Rutas Verde y Blanco	Invitación pública	INVITACIÓN PÚBLICA IF007-2022	20/09/2022

Gracias por su pronta respuesta

Quisimos de poder servirles, atentos a cualquier inquietud,

LUZ STELLA GIRAUDO MONTROYA

Medellín, septiembre 25 de 2022

Señores

SERVICIOS POSTALES NACIONALES SAS

Ciudad

ASUNTO: OBSERVACIONES INVITACION PUBLICA IP007-2022

OBSERVACION No. 1

El análisis de mercado es un examen sistemático de un mercado y sus condiciones. Esto incluye:

- la situación competitiva
- el público objetivo y sus necesidades
- las tendencias y los acontecimientos que podrían influir en el mercado en el futuro

Entender cómo funciona el mercado permite a una empresa operar en él. En este sentido, un análisis de mercado es como un mapa que muestra a una empresa el camino al éxito. Los resultados del análisis de mercado sirven de base para definir los objetivos corporativos estratégicos y operacionales y para desarrollar estrategias de marketing apropiadas para lograr esos objetivos. De esta manera se trata reducir los fracasos empresariales.

Entendiendo así el objetivo de un estudio de mercado y con la incertidumbre de como será el aumento del salario mínimo el próximo año, vemos que los precios techo que propone 472 para este proceso, están en un desequilibrio, lo cual llevaría a una empresa a una pérdida; solicitamos muy gentilmente analizar estos aspectos y replantear el estudio de mercado.

Se evidencia en general que no hay rigor en las tarifas propuestas, un ejemplo de ello es que para las rutas urbanas se propone una tarifa techo mayor que las rutas intermunicipales.

En otros casos como los siguientes se contemplan tarifas mayores para realizar los recorridos en una moto y menor para el caso de los carros:

Rutas como:

- Medellín- Titiribí, Medellín;
- Barbosa- Concepción – Alejandría – Santo Domingo- Barbosa;
- Santa Fe – Abriaquí- Frontino- Santa Fe;

- Apartado- Belen de Bajira- Mutata- Apartado;
- MEDELLIN- BELMIRA- SAN PEDRO- ENTRERRIOS-MEDELLIN;
- MARINILLA- EL PEÑOL- GUATAPE- SAN RAFAEL- SAN CARLOS- SAN VICENTE- MARINILLA;

SE PROPONEN TARIFAS MAYORES PARA REALIZARLAS EN UNA MOTO QUE EN EL CARRO.

Solicitar una revisión a este anexo técnico dado que el solo mantenimiento, gastos en peajes, combustible y los salarios a aumentado considerablemente.

Rutas como:

- Medellín- Aeropuerto JMC- Medellín, LA CEJA- LA UNION- SONSON- ARGELIA- NARIÑO- LA CEJA; MARINILLA- SANTUARIO- GRANADA- COCORNA- SAN FCO- SAN LUIS- PTO TRIUNFO- MARINILLA; MARINILLA- EL PEÑOL- GUATAPE- SAN RAFAEL- SAN CARLOS- SAN VICENTE- MARINILLA, es imposible realizarla por el valor del precio techo propuesto en las capacidades solicitadas, es una ruta en la que se deben pagar peajes con recorridos demasiado extensos.

OBSERVACION No. 2

NUMERAL 21.2.1 DEL ESTUDIO PREVIO. INDICADORES FINANCIEROS

Solicitamos muy gentilmente reconsiderar los siguientes indicadores, ya que realmente están un tanto elevados y estamos muy interesados en participar en el proceso y siendo así quedaríamos por fuera, esto también con el fin de que exista pluralidad de oferentes.

CAPITAL DE TRABAJO	10%
PATRIMONIO	8%

OBSERVACION No. 3

NUMERAL 21.3.3 DEL ESTUDIO PREVIO. EXPERIENCIA DEL PROPONENTE

Solicitamos ampliar la cantidad de certificados requeridos para acreditar la experiencia en el proceso, consideramos que tres(3) es poco, ya que en nuestro caso, tenemos experiencia inclusive con 472 pero en contratos de menor cuantía, los cuales sumados no nos alcanzaría para completar el requisito, siendo un proceso de una cuantía tan alta por cada zona y con el fin de que exista pluralidad de oferentes, permitir que sean hasta diez(10) máximo en certificados y que uno solo sea del código 781022 como lo manifiestan.

Ademas que los requisitos cuando la experiencia sea aportada por una empresa privada, sea de cumplimiento alguno de los requisitos y no todos según la NOTA 1.

OBSERVACION No. 4

NUMERAL 21.3.5 DEL ESTUDIO PREVIO. PROPIEDAD DE LA FLOTA.

Existe una confusión en los porcentajes. En el título manifiestan que el 40% de propiedad para vehículos de 4 ruedas y dentro del texto manifiestan que es el 30%. Aclarar la cantidad exacta por favor.

OBSERVACION No. 5

Por favor publicar el cronograma completo, ya que no tenemos conocimiento ni de la fecha de cierre del proceso.

OBSERVACION No. 6

Solicitamos muy gentilmente publicar el estudio de mercado en archivos que se puedan abrir, en Excel o en PDF legibles, ya que la publicación nueva que hicieron de los mismos, siguen igual, no se pueden visualizar.

DEPARTAMENTO DE LICITACIONES

Villavicencio, Septiembre 26 de 2022

Señores
SERVICIOS POSTALES NACIONALES SA
Dpto. de compras y Suministros
Bogotá

Ref. Observaciones Pliego Invitación Pública 07 de 2022

Respetados Señores

Es importante tener en cuenta que el principio de Transparencia es esencial en la contratación y debe ser un principio rector que además de velar por el correcto actuar de la administración garantiza el cumplimiento de otros principios en su desarrollo.

Una vez revisados los anexos, los estudios previos y demás documentos publicados por ustedes para el proceso Invitación Pública 07 de 2022 notamos que estos están hechos a la medida de empresas que actualmente tienen procesos con ustedes y que dejan lejos de toda posibilidad a otras empresas de poder participar.

Por lo anteriormente expuesto solicito a la entidad tengan en cuenta las siguientes observaciones, esto con el fin de tener un mayor número de oferentes y de los cuales la entidad pueda escoger la propuesta más benéfica en cuanto calidad y precio.

1. Se solicita a la entidad cerrar toda posibilidad de que un proveedor se presente a más de una regional, ya que como es de conocimiento general hay proveedores actuales de servicios postales nacionales que tienen 2 y más empresas, y con esto le estarían dando nuevamente el control del transporte.
2. Teniendo en cuenta que el presente proceso de selección tiene como antecedente contractual inmediato la Invitación Pública 001 de 2021, la invitación abreviada IA014-2021, la invitación pública IP006-2021, la invitación abreviada IA035-2021 y la invitación abreviada IA038-2021 donde la entidad exigió tener o presentar como flota propia el 30% de vehículos de al menos 4 ruedas y el 30% para motocicletas. Solicitamos para este proceso exigir el 20% de flota propia tanto en vehículos de al menos 4 ruedas como para motocicletas, de no ser posible y en aras de la transparencia y equidad se solicita conservar el mismo porcentaje que se exigió en los procesos anteriores.

3. En el numeral 14.1 REGISTRO DE OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y LICENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA y establece:

Conforme a lo establecido en el Decreto Nacional 149 de 1999 y el Decreto 173 de

2001 del Ministerio de Transporte, el proponente deberá estar inscrito en el registro de Operadores de Transporte Multimodal y poseer Licencia de Transporte Terrestre de Carga vigente. Para tal efecto deberá allegar los documentos respectivos (Registro de Operador de Transporte Multimodal y Licencia de transporte terrestre de carga) expedido por el Ministerio de Transporte el cual deberá ser presentado como parte integral de su oferta. En caso de proponentes plurales, todos y cada uno de los integrantes deberán presentar tanto el registro de operador de transporte multimodal como Licencia de transporte terrestre de carga al momento de presentar la oferta; y en el evento de resultar adjudicatario tendrá, la obligación de mantener vigente durante todo el tiempo del contrato.

Para todos los efectos el Proponente y el Contratista deberán acreditar que la Licencia y el Registro se encuentren vigentes durante el proceso de contratación y la ejecución del futuro contrato.

Se solicita a la entidad que para el caso de proponentes plurales, **al menos uno de los integrantes** deberá presentar el registro de operador de transporte multimodal y **todos y cada uno de los integrantes** la Licencia de transporte terrestre de carga al momento de presentar la oferta; y en el evento de resultar adjudicatario tendrá, la obligación de mantener vigente durante todo el tiempo del contrato.

Lo anterior obedece a que en la actualidad hay 36 empresas registradas como Operadores de Transporte Multimodal de acuerdo a lo informado por el Grupo de Transporte Multimodal e Internacional del Ministerio de Transporte, de esas 36 empresas 17 cuentan con licencia de transporte de carga y de esas 17 la gran mayoría no cumplen con lo requerido en los pliegos de este proceso. De igual forma dos empresas no pueden manifestar ni realizar un DTM para el mismo servicio.

4. En el numeral 18. AUTORIZACIONES, PERMISOS Y LICENCIAS NECESARIAS PARA LA CONTRATACIÓN. Establece:

Conforme a lo establecido en el Decreto Nacional 149 de 1999 y el Decreto 173 de 2001 del Ministerio de Transporte, el proponente deberá estar inscrito en el

registro de Operadores de Transporte Multimodal y poseer Licencia de Transporte Terrestre de Carga vigente. Para tal efecto deberá allegar los documentos respectivos (Registro de Operador de Transporte Multimodal y Licencia de transporte terrestre de carga) expedido por el Ministerio de Transporte el cual deberá ser presentado como parte integral de su oferta. En caso de proponentes plurales, todos y cada uno de los integrantes deberán presentar tanto el registro de operador de transporte multimodal como Licencia de transporte terrestre de carga al momento de presentar la oferta; y en el evento de resultar adjudicatario tendrá, la obligación de mantener vigente durante todo el tiempo del contrato.

1. Para todos los efectos el Proponente y el Contratista deberán acreditar que la Licencia y el Registro se encuentren vigentes durante el proceso de contratación y la ejecución del futuro contrato.

Se solicita a la entidad que para el caso de proponentes plurales, **al menos uno de los integrantes** deberá presentar el registro de operador de transporte multimodal y **todos y cada uno de los integrantes** la Licencia de transporte terrestre de carga al momento de presentar la oferta; y en el evento de resultar adjudicatario tendrá, la obligación de mantener vigente durante todo el tiempo del contrato.

Lo anterior obedece a que en la actualidad hay 36 empresas registradas como Operadores de Transporte Multimodal de acuerdo a lo informado por el Grupo de Transporte Multimodal e Internacional del Ministerio de Transporte, de esas 36 empresas 17 cuentan con licencia de transporte de carga y de esas 17 la gran mayoría no cumplen con lo requerido en los pliegos de este proceso. De igual forma dos empresas no pueden manifestar ni realizar un DTM para el mismo servicio.

5. En el numeral **21.1.11 Registro de Operador de Transporte Multimodal y habilitación y Licencia de transporte terrestre de carga** establece:

Conforme a lo establecido en el Decreto Nacional 149 de 1999 y el Decreto 173 de 2001 del Ministerio de Transporte, el proponente deberá estar inscrito en el registro de Operadores de Transporte Multimodal y poseer Licencia de Transporte Terrestre de Carga vigente. Para tal efecto deberá allegar los documentos respectivos (Registro de Operador de Transporte Multimodal y Licencia de transporte terrestre de carga) expedido por el Ministerio de Transporte el cual deberá ser presentado como parte integral de su oferta. En caso de proponentes plurales, todos y cada uno de los integrantes deberán presentar tanto el registro de operador de transporte multimodal como Licencia de transporte terrestre de

carga al momento de presentar la oferta; y en el evento de resultar adjudicatario tendrá, la obligación de mantener vigente durante todo el tiempo del contrato.

Para todos los efectos el Proponente y el Contratista deberán acreditar que la Licencia y el Registro se encuentren vigentes durante el proceso de contratación y la ejecución del futuro contrato. Vale señalar, como se indicará más adelante, estas certificaciones corresponden a un requisito para acreditar la experiencia habilitante.

Nota: Para el caso de los proponentes plurales (uniones temporales y consorcios) cada uno de los miembros deberá contar con la habilitación y la licencia a la que hace referencia el presente numeral, so pena de rechazo de la oferta u ofertas presentadas.

Se solicita a la entidad que para el caso de proponentes plurales, **al menos uno de los integrantes** deberá presentar el registro de operador de transporte multimodal y **todos y cada uno de los integrantes** la Licencia de transporte terrestre de carga al momento de presentar la oferta; y en el evento de resultar adjudicatario tendrá, la obligación de mantener vigente durante todo el tiempo del contrato.

Lo anterior obedece a que en la actualidad hay 36 empresas registradas como Operadores de Transporte Multimodal de acuerdo a lo informado por el Grupo de Transporte Multimodal e Internacional del Ministerio de Transporte, de esas 36 empresas 17 cuentan con licencia de transporte de carga y de esas 17 la gran mayoría no cumplen con lo requerido en los pliegos de este proceso. De igual forma dos empresas no pueden manifestar ni realizar un DTM para el mismo servicio.

6. En el numeral **21.3.3 Experiencia del Proponente** establece:

Para efectos de acreditar la experiencia el proponente deberá presentar hasta tres (03) certificaciones de contratos ejecutados, terminados y liquidados a la fecha de cierre del presente proceso de selección, en Colombia, durante los últimos cuatro (4) años, adjuntando las respectivas actas de liquidación, certificaciones que deberán estar inscritas en el RUP. Dichos contratos deben haber sido ejecutados y liquidados a la fecha de cierre de la presente invitación, cuyo objeto guarde relación con actividades de Transporte recolección, distribución y entrega de objetos y piezas postales y carga; y el objeto, alcance y/o marco obligacional guarde relación con las actividades de recolección, distribución y entrega. Los documentos de experiencia aportados deberán sumar mínimo el 100% del presupuesto oficial para la regional que se presente.

Se solicita a la entidad pedir la experiencia en 8 certificaciones de contratos y sin límite de tiempo como lo realizaron en los procesos que antecedieron este. De igual forma el limitar a 3 certificaciones y 4 años de antigüedad dejaría fuera a empresas que quieren participar en el proceso.

7. Se solicita a la entidad aclarar a que corte los indicadores ya que en el punto 21.2.1 **INDICADORES FINANCIEROS** nota 1 habla de estados financieros al corte 31 de diciembre de 2020
8. **SERVICIOS POSTALES NACIONALES SAS** es una entidad certificada bajo la norma BASC, de acuerdo a lo mencionado en el numeral 8. **CONDICIONES GENERALES DE SEGURIDAD (BASC Y S58)** y teniendo en cuenta que las compañías deben tener control y calidad en sus procesos y además deben cumplir con los requerimientos de seguridad y salud en el trabajo, se Solicita a la entidad dejar como requisito técnico habilitante el Contar con certificación BASC vigente (preferiblemente) u otras certificaciones internacionales o iniciativas de seguridad vigentes y reconocidas internacionalmente por una autoridad aduanera u otros entes.
9. Para dar claridad sobre los vehículos que serán aceptados en cada una de las capacidades descritas en el ANEXO TÉCNICO No 1 y ANEXO No. 23, a continuación, se presenta la tabla con los rangos de variación permitidos para cada una de las capacidades de carga exigidas:

Capacidad Solicitada (kg)	Mínimo (kg)	Máximo (kg)
550	550	990
1000	901	1990
2000	2000	3490
3500	3500	4490
4500	4500	5990
6000	6000	7990
8000	8000	9990
10000	10000	12500

En todo caso y para efectos de cualquier discrepancia o duda, primará lo que establezca la ficha técnica del fabricante del vehículo para la verificación y determinación de la capacidad de carga de los vehículos, en cuyo caso el proponente deberá allegar junto con su propuesta cada una de las fichas técnicas expedidas por el fabricante.

Adicionalmente y para el caso en que el proponente oferte un vehículo de mayor capacidad para cumplir con lo requerido por SPN y dentro del rango máximo permitido para dicha capacidad, el contratista acepta sea utilizada esa capacidad adicional sin cargo alguno para SPN.

Se solicita a la entidad que se tenga en cuenta la capacidad de peso que tiene la tarjeta de propiedad y no la ficha técnica ya que esta siempre va a estar por encima de lo que queda matriculado.

La ficha técnica entrega la información de la capacidad máxima de peso, pero no tiene en cuenta el peso del furgón, por este motivo el organismo de tránsito hace los cálculos del peso vacío del chasis más el peso del furgón y se resta a la capacidad máx. de carga del vehículo y con eso queda matriculado.

Para hacer un ejemplo este vehículo aplica para uno de 4500 kls ya que el rango entregado es de 4500 a 5990, en tarjeta tiene 5550 pero si prima lo de la ficha técnica esta capacidad esta en 6850, es decir No serviría para esta capacidad.

GRANDADA-CC	COLOR	SERVICIO
3.760	BLANCO	PUBLICO
CLASE DE VEHICULO	TPO CARROCERIA	COMBUSTIBLE
CAMION	FURGON	DIESEL
CAPACIDAD (Kg)		5550

Dimensiones conjunto llanta - rin	235/75 R17,5
Relación de transmisión	4,875:1
Peso en vacío (Kg)	3650
Peso bruto vehicular (Kg)	10500
Capacidad de carga disponible máxima (kg)	6850

10. En el numeral 4.2 SUMINISTRO DE TRANSPORTE establece:

Domicilio y Contra Entrega

Dentro de la prestación del servicio se deberá contemplar el uso de dispositivos electrónicos y aplicaciones para la correcta prestación del servicio, tales como el recaudo de dinero, recibir pagos contra entrega de los clientes, diligenciamiento de guías digitales en los destinos o lugares definidos por La Entidad, de igual forma deberá contemplar un esquema y procedimiento que permita la correcta administración, recaudo y control de los bienes económicos recaudados, custodia y su posterior conciliación bajo los procedimientos establecidos por SPN al inicio

de la ejecución, así mismo como la recolección a domicilio en el lugar y franja horaria definida en la programación habitual y rutinaria de la operación de 4-72.

Se solicita a la entidad determinar dentro del documento a cargo de quien van los dispositivos y cuales serían, esto para determinar el valor y ser aplicado a la tarifa ofertada.

11. En el numeral 4.2.7 SERVICIOS LOGÍSTICOS DE TRANSPORTE PARA ENTES FINANCIEROS establece:

El contratista deberá disponer del transporte terrestre, aéreo, fluvial u otro medio necesario e idóneo, para la movilización de las tulas bancarias dentro del territorio nacional o en las regiones definas por Servicios Postales Nacionales S.A.S., donde se incluyen los servicios de recolección y entrega, de acuerdo a los diferentes puntos de origen y destino de cada una de las tulas bancarias, alineado a los horarios y frecuencias que defina Servicios Postales Nacionales S.A.S. para cubrir las necesidades de sus clientes.

Para esto, el contratista deberá utilizar las herramientas que establezca Servicios Postales Nacionales S.A.S. para dejar evidencia y trazabilidad de las gestiones realizadas (recolección y entrega), los cuales podrán ser un soporte físico (guía) o a través de herramientas tecnológicas, tales como una aplicación móvil, sin que esto implique costos adicionales para SPN.

Por otra parte, se podrá requerir el servicio de trámites, en donde el contratista, deberá disponer de los recursos necesarios, para realizar la operación de radicación de documentos, incluyendo la recolección en un punto y la radicación en el destino, el cual puede estar ubicado en la misma ciudad o municipio o en uno cercano, junto con los soportes y evidencia de la gestión que pueden incluir: devolución de una copia o del registro de recibido, con firmas y sellos requeridos, en el punto de origen.

Estos servicios deben ser cotizados en el anexo No. 26

Se solicita a la entidad aclarar si se requieren vehículos dedicados para este proceso o cómo piensan realizar estas operaciones, ya que el anexo 26 entrega unas tarifas techo que según nuestro conocimiento no dan ni para manejarlas aforadas, ahora bien se revisaron los estudios de mercado y ninguno tiene este servicio cotizado, motivo por el cual es importante que la entidad indique de donde saco esos techos y que pasaría en el caso de no ofertar ese anexo en el proceso

licitatorio por cuanto las empresas que oferten se irían a pérdida.

De igual forma se le pide a la entidad sacar el anexo 26 del proceso licitatorio 007 de 2022 y manejarlo como un proyecto especial con sus proveedores o su bolsa de aliados, después de un buen estudio de mercado que sirva como guía para la elaboración del objeto del contrato y poder dar viabilidad a la actividad contractual.

12. Para En el numeral **21.3.5 Propiedad de la flota: 40% mínimo para vehículos de al menos 4 ruedas y 10% mínimo para motocicletas (Flota propia mínima habilitante - FPMH)**

El futuro contratista debe garantizar para la operación un porcentaje de flota propia mínimo del 30% para vehículos de al menos 4 ruedas y del 10% para motocicletas de la flota recurrente, los cuales deben ser acreditados con tarjeta de propiedad o contratos de leasing o renting, 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 40% de **vehículos automotores rígidos (van, camión, tractocamión) de al menos cuatro (4)**

Ruedas y con un mínimo del 10% 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 23**.

Se solicita a la entidad no tener en cuenta el renting como flota propia, ya que este es un arrendamiento el cual no tiene opción de compra. En el caso de aceptar el renting como flota propia, solicitamos establecer en el documento que el renting o arrendamiento se puede con personas naturales o jurídicas.


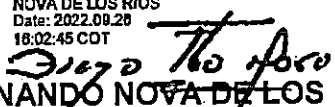
13. Se solicita a la entidad replantear lo establecido en el numeral **22. CRITERIOS DE EVALUACIÓN** en los siguientes puntos, bajar del 30 al 20 el criterio técnico, subir del 40 al 55 el factor económico, no darle puntaje a la experiencia adicional.

FACTOR	PUNTAJE ESTABLECIDO	PUNTAJE PROPUESTO	
A. FACTOR TÉCNICO	30	20	
B. FACTOR ECONÓMICO	40	55	
1. TRANSPORTE NACIONAL	5 puntos	7 puntos	
2. TRANSPORTE REGIONAL	8 puntos	10 puntos	
3. TRANSPORTE INTERMUNICIPAL	8 puntos	8 puntos	
4. TRANSPORTE URBANO	12 puntos	15 puntos	
5. TRANSPORTE VARIABLE	5 puntos	5 puntos	
6. TRANSPORTE SUPLEMENTARIO NO RECURRENTE	2 puntos	5 puntos	
C. PRESENCIA REGIONAL	5	5	
D. APOYO DISTRIBUCIÓN LOCAL	5	5	
E. EXPERIENCIA ADICIONAL	5	0	
F. VALOR AGREGADO OFRECIDO POR EL PROPONENTE	4	4	
G. APOYO INDUSTRIA NACIONAL	10	10	
H. INCENTIVO PARA EMPRENDIMIENTO DE EMPRESA DE MUJERES Y MIPYMES	1	1	
TOTAL	100	100	
	PUNTAJE ESTABLECIDO	PUNTAJE PROPUESTO	MODIFICAR
1. Flota Propia (FP)			
FP >= 55 %	11	8	FP >= 50 %
50% < FP < 55%	7	5	40% < FP < 50%
FPMH < FP <= 50%	4	3	FPMH < FP <= 40%
2. Edad de la Flota (EF2018)			
Para vehículos de la flota con Modelo mayor o igual a 2018 se asignará puntaje así:			
EF2018 >= 50%	9,5	6	
30% < EF2018 < 50%	6,5	4	
0% < EF2018 <= 30%	3,5	3,5	
3. Vehículo "Ecológicos" en la Flota (VEF)			
Deben cumplir modelo mínimo Vh 2016			
VEF >= 15 % de la flota	9,5	6	
5% < VEF < 15 % de la flota	6,5	4	
0% < VEF <= 5 % de la flota	3,5	3,5	
Total	30	20	

Para el factor D Apoyo Distribución Local "Se dará ponderación en la evaluación al proponente que demuestre la contratación de distribuidores residentes en los municipios donde se requiera el servicio de acuerdo con la regional a la que se presente". Se solicita a la entidad que este puntaje se otorgue con una certificación del representante legal, por cuanto los únicos que pueden enviar la certificación de residente son los actuales contratistas, en el evento que se adjudique y se firme el contrato el nuevo proveedor tiene que conseguir los distribuidores en cada municipio.

Agradecemos su atención a las mismas

Atentamente

 Digitally signed by DIEGO FERNANDO
NOVA DE LOS RIOS
Date: 2022.09.28
18:02:45 COT

DIEGO FERNANDO NOVA DE LOS RIOS
Representante Legal
diegofernando@transportessell.com.co



NIT. 811002645-1

Medellín, 26 de septiembre de 2022

SEÑORES
SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A.
DIAGONAL 25G # 95ª 55
BOGOTÁ D.C.

REFERENCIA: *Invitación Pública IP007 de 2022, en atención a lo establecido en el Manual de Contratación de la Empresa, y el cual tiene por objeto la prestación del "Servicio de transporte multimodal para la recolección distribución y entrega de objetos postales y carga en ciudades sede regional, centros operativos, municipios (urbano y rural) que conforman las regionales Centro, Eje Cafetero, Nor-Occidente, Norte, Occidente, Oriente y Sur, incluidas sus rutas Nacionales para la red de Servicios Postales Nacionales S.A.S., garantizando la adecuada prestación del servicio en el territorio nacional en condiciones de cobertura, accesibilidad, calidad y precio. Así mismo los servicios adicionales que se requieran a nivel nacional" en las cantidades y especificaciones técnicas definidas por la entidad.*

Asunto: Observaciones a la Invitación Pública 007 de 2022, regional Noroccidente

Cordial saludo,

Conforme al cronograma establecido en la presente invitación, realizamos las siguientes observaciones a la invitación en referencia dentro del termino otorgado por la entidad:

1. Documento: Anexo Técnico N1-Noroccidente

Pestaña: Cótización tarifas

Observación: Con el fin de hacer una comparación objetiva de los precios techo del año 2021 y del año 2022, tomamos todos los valores por cada ruta en la cual coincidieran, tanto la ruta como la capacidad, y por supuesto, que en ambos años tuviesen precio techo. Así por ejemplo, se excluyó la capacidad de 6 toneladas porque la misma no se pidió en 2021, algunas capacidades por rutas y algunas rutas, teniendo en cuenta que al no contar con precios de características equiparables no se puede hacer una comparación objetiva. En la tabla de Excel anexa al presente documento de observaciones, se pueden revisar uno a uno los precios que sirvieron para hacer dicha comparación y que pueden ser convalidados por la Entidad con sus propias bases de datos y análisis.

En resumen;

- Pudimos comparar 379 tarifas

www.serfletar.com

Cra. 46 #32-90 Medellín – Colombia Tel: +(604) 4036690

NIT. 811002645-1

- Sumando los valores unitarios de los precios comparados en ambos años se obtuvo que la variación de la suma total de los valores unitarios fue de -24.83% del año 2021 al año 2022. Se muestra parte final de la tabla:

REGIONAL	INTRO OPERAT	ROUTE	Capacidad	Tarifa unitaria en COP	Tarifa Techo 2022	Tarifa Techo 2021	Variación 2021-2022
NOR-OCCIDENTE	MEDELLIN	MEDELLIN-TITIRIBI-MEDELLIN	550	\$ 115.380	\$ 176.848		-34,76%
SUMATORIA DE VALORES UNITARIOS				115.108.158	153.139.238		-24,83%
CUENTA				379			

- De las 379 tarifas comparadas, solo aumentaron 97 y disminuyeron 282 (Las mismas se pueden verificar en el anexo trasladado con la presente comunicación).
- Si solo contamos los vehículos de 4 ruedas que son la mayoría de los solicitados y los de mayor costo, nos resultan para comparación 308 tarifas, de las cuales solo aumentan 33 y disminuyen 275 (Las mismas se pueden verificar en el anexo trasladado con la presente comunicación).
- Sumando los valores unitarios de los precios comparados en ambos años para las rutas de vehículos de 4 ruedas se obtuvo que la variación de la suma total de valores unitarios fue de -30.9% del año 2021 al año 2022. Se muestra parte final de la tabla:

REGIONAL	INTRO OPERAT	ROUTE	Capacidad	Tarifa unitaria en COP	Tarifa Techo 2022	Tarifa Techo 2021	Variación 2021-2022
NOR-OCCIDENTE	CO. QUIBDO	QUIBDO-RIO IRO-QUIBDO	550	\$ 143.690	\$ 176.848		-18,75%
NOR-OCCIDENTE	CO. QUIBDO	QUIBDO-SIPI-QUIBDO	550	\$ 143.690	\$ 176.848		-18,75%
NOR-OCCIDENTE	CO. QUIBDO	QUIBDO-LITORAL DEL SAN JUAN	550	\$ 167.839	\$ 195.000		-13,93%
NOR-OCCIDENTE	CO. MEDELLIN	YARUMAL-BRICEÑO-YARUMAL	550	\$ 124.370	\$ 176.848		-29,67%
NOR-OCCIDENTE	CO.	BELEN DE BAJIRA-MURINDO	550	\$ 134.030	\$ 176.848		-24,21%
NOR-OCCIDENTE	CO. MEDELLIN	URAMITA-PEQUE-URAMITA	550	\$ 134.030	\$ 176.848		-24,21%
NOR-OCCIDENTE	CO.	APARTADO-SAN PEDRO DE	550	\$ 124.370	\$ 176.848		-29,67%
NOR-OCCIDENTE	CO.	TURBO-UNGUIA-TURBO	550	\$ 143.690	\$ 176.848		-18,75%
NOR-OCCIDENTE	CO.	BELEN DE BAJIRA-CARMEN DEL	550	\$ 134.030	\$ 176.848		-24,21%
NOR-OCCIDENTE	CO.	TURBO-RIOSUCIO-TURBO	550	\$ 146.105	\$ 176.848		-17,38%
NOR-OCCIDENTE	CO. MEDELLIN	SANTAFE-ABRIQUI-FRONTINO	550	\$ 126.368	\$ 176.848		-28,54%
NOR-OCCIDENTE	CO. MEDELLIN	BARBOSA-CONCEPCION-	550	\$ 126.368	\$ 176.848		-28,54%
NOR-OCCIDENTE	CO. MEDELLIN	MEDELLIN-TITIRIBI-MEDELLIN	550	\$ 115.380	\$ 176.848		-34,76%
SUMATORIA DE VALORES UNITARIOS				90.301.732	130.674.077		-30,90%
CUENTA				275			

- Hay 73 tarifas que tuvieron una variación negativa superior al 40%, de las cuales hay 13 tarifas que tuvieron una variación negativa superior al 60%:

NIT. 811002645-1

	A	B	C	D	E	J	K	L
						Tarifa unitaria en COP		
		REGIONAL ITRO OPERAT		RTA	Capacidad	Tarifa Techo 2022	Tarifa Techo 2021	Variación
171		NOR-	CO.	QUIBDO-LLORO-CANTON DE	4500	\$ 224.166	\$ 592.994	-62,20%
180		NOR-	CO.	QUIBDO-YUTO-CERTEGUI-	3500	\$ 223.067	\$ 620.195	-64,03%
181		OCCIDENTE	QUIBDO	ANIMAS (UNION	4500	\$ 224.166	\$ 671.334	-66,61%
110		NOR-	CO.	SANTA FE DE ANTIOQUIA-	3500	\$ 279.103	\$ 706.152	-60,47%
111		OCCIDENTE	MEDELLIN	BURITICA-GIRALDO-FRONTINO-	4500	\$ 284.603	\$ 767.084	-62,90%
169		NOR-	CO.	SANTAFE DE ANTIOQUIA-ANZA-	2000	\$ 173.619	\$ 438.489	-60,41%
170		OCCIDENTE	MEDELLIN	CAICEDO-SANTA FE DE	3500	\$ 178.014	\$ 547.295	-67,47%
171				ANTIOQUIA	4500	\$ 180.212	\$ 590.818	-69,50%
190		NOR-	CO.	DORADAL-PUERTO TRIUNFO-	3500	\$ 170.322	\$ 455.898	-62,64%
191		OCCIDENTE	MEDELLIN	DORADAL	4500	\$ 172.520	\$ 489.628	-64,77%
199		NOR-	CO.	APARTADO-BELEN DE BAJIRA-	2000	\$ 163.729	\$ 423.256	-61,32%
200		OCCIDENTE	MEDELLIN	MUTATA-APARTADO	3500	\$ 170.322	\$ 530.974	-67,92%
201					4500	\$ 172.520	\$ 572.321	-69,86%

A continuación, se presentan las variaciones porcentuales de las tarifas techo del transporte variable del año 2022 respecto del año 2021. Allí es evidente una vez más el castigo en los valores techo para ofertar, siendo considerablemente más bajos los del año 2022 que los del año 2021, lo que contraviene la naturaleza alcista del IPC durante el año 2021 y el proyectado para 2022 y 2023 tiempo en el cual se ejecutará el contrato.

AÑO	Valor Unitario Masivo en Centro Operativo	Valor Unitario Masivo en Municipio	Valor Unitario Documento en Centro Operativo	Valor Unitario Documento en Municipio	Valor Unitario Paquetería en Municipio y/o Centro Operativo (Mayor a 2 Kg)	Valor Unitario Devolución en Municipio y/o Centro Operativo con motivación 'Justificada'	Valor Unitario Entregas en Devolución a remitente en Municipio y/o Centro Operativo	Valor Unitario Correo Normal en Municipio y/o Centro Operativo	Valor Unitario Paquetería Correo Normal en Municipio y/o Centro Operativo (Mayor a 2 Kg)	Totales unitarios
2021	\$ 480	\$ 505	\$ 589	\$ 630	\$ 1.656	\$ 321	\$ 321	\$ 713	\$ 1.556	\$ 6.771
2022	\$ 566	\$ 182	\$ 387	\$ 566	\$ 786	\$ 37	\$ 37	\$ 324	\$ 670	\$ 3.555
	17,92%	-63,96%	-34,30%	-10,16%	-52,54%	-88,47%	-88,47%	-54,56%	-56,94%	-47,50%

- De las nueve tarifas, ocho tuvieron variación negativa del año 2021 al 2022
- En la suma de los valores unitarios, hay una variación negativa total del 47.5%

En las tarifas techo del transporte suplementario se evidencia la misma inconsistencia, en donde el 100% de las tarifas techo del año 2021 son superiores a las del año 2022, se cita un ejemplo con las rutas entre Medellín y Barranquilla, Medellín y Cartagena, Medellín y Tunja y Medellín y Manizales, aun así, se podrá verificar por parte de la Entidad el resto del ejercicio en el documento anexo a la presente comunicación:

Origen	Capacidad	Barranquilla + Área Metropolitana			Cartagena + Área Metropolitana			Tunja + Área Metropolitana			Manizales + Área Metropolitana		
		T 2021	T 2022	VARIACIÓN	T 2021	T 2022	VARIACIÓN	T 2021	T 2022	VARIACIÓN	T 2021	T 2022	VARIACIÓN
	2.000	\$ 811.478	\$ 579.601	-28,57%	\$ 850.558	\$ 614.728	-28,57%	\$ 849.967	\$ 607.092	-28,57%	\$ 670.351	\$ 478.800	-28,57%
	3.500	\$ 975.050	\$ 696.437	-28,57%	\$ 1.044.550	\$ 746.073	-28,57%	\$ 970.780	\$ 693.383	-28,57%	\$ 785.888	\$ 552.037	-28,57%
	4.500	\$ 1.069.140	\$ 745.188	-30,30%	\$ 1.137.565	\$ 798.299	-29,82%	\$ 973.987	\$ 741.920	-23,83%	\$ 785.818	\$ 601.380	-23,47%
	6.000	\$ 797.352	NO APLICA		\$ 854.180	NO APLICA		\$ 793.855	NO APLICA		\$ 643.477	NO APLICA	
Medellín + Área Metropol	8.000	\$ 1.475.414	\$ 1.053.819	-28,57%	\$ 1.584.456	\$ 1.131.709	-28,57%	\$ 1.472.206	\$ 1.051.527	-28,57%	\$ 1.103.353	\$ 788.073	-28,57%
Itaná	10.000	\$ 1.743.768	\$ 1.245.491	-28,57%	\$ 1.873.134	\$ 1.337.891	-28,57%	\$ 1.727.731	\$ 1.234.037	-28,57%	\$ 1.293.660	\$ 924.000	-28,57%
Int-Mula		\$ 3.253.394	\$ 2.323.745	-28,57%	\$ 3.359.238	\$ 2.399.345	-28,57%	\$ 3.346.409	\$ 2.390.181	-28,57%	\$ 2.462.230	\$ 1.758.654	-28,57%

www.serfletar.com

Cra. 46 #32-90 Medellín – Colombia Tel: +(604) 4036690



NIT. 811002645-1

Es importante dejar en claro que los precios techo del año 2021 no fueron calculados con base en el estudio de mercado como se puede ver en el siguiente cuadro extraído de la invitación pública 001 de 2021, situación esta fundamental en aras que se guarde relación con lo efectivamente a pagar a los proponentes toda vez que siempre quedan las tarifas fijadas para el año respectivo por debajo del estudio de mercado, en este caso para el año 2022 por debajo de las tarifas que arroja el estudio mencionado, igualmente tener en cuenta que la indexación no basta para sufragar los gastos de operación para el futuro adjudicatario (mencionado análisis se puede observar en el anexo del presente escrito) :

Fuente: Pliego de condiciones definitivo de la invitación pública 001 de 2021

CANTIDAD DE COTIZACIONES RECIBIDAS EN LAS DOS INVITACIONES

REGIÓN	CONDICIONES	CONDICIONES	CONDICIONES	CONDICIONES	CONDICIONES	CONDICIONES	CONDICIONES
	CONDICIONES	CONDICIONES	CONDICIONES	CONDICIONES	CONDICIONES	CONDICIONES	CONDICIONES
CENTRO 1	6	6	5	NA	NA	1	5
CENTRO 2	6	6	6	4	4	3	5
EJECUTIVO	6	6	6	4	4	2	5
NOR OCCIDENTE	4	4	4	2	2	1	3
NORTE	3	3	3	2	2	1	2
OCCIDENTE	3	3	3	2	2	1	2
ORIENTE	3	3	3	2	2	1	2
SUR	3	3	3	2	2	0	2

Analizando los valores de tarifas recibidas para los servicios urbanos, nacionales y regionales, se evidenció que la mayoría de las firmas presentaron tarifas atípicas (70% en promedio más altas que las tarifas que actualmente se están ejecutando), por lo que se decidió tomar como base las tarifas actuales e indexadas, además de adicionales valores por el personal interno exigido, costos por aplicación de protocolos de bioseguridad, costos por sistemas de información y otros, asimismo, en las rutas nacionales, adicionales valores por el personal de carga y descarga exigido.

Por lo que para la presentación de la oferta económica de la invitación 001 de 2021 en la regional Noroccidente se hizo un análisis de costo-beneficio en aras de maximizar la puntuación sin afectar la viabilidad financiera del contrato, pero que dadas las circunstancias cambiantes del mercado y de la operación, estos han sido insuficientes para que el contratista pueda obtener algún beneficio del contrato actualmente en ejecución por lo resulta imperioso que se ajusten las tarifas conforme al estudio de mercado realizado por la entidad para el periodo 2022 y siguientes.

Con lo anterior queremos dejar en claro que los precios actuales de ejecución indexados con el IPC proyectado para 2022 son a todas luces insuficientes para la correcta ejecución del contrato que se pretende suscribir, bien sea por parte del contratista actual o por quien resulte adjudicatario del presente proceso de selección. Aun así, hay algunas tarifas que no solo no fueron indexadas con el IPC proyectado, sino que fueron disminuidas, y aparte de ello no tuvieron en cuenta que hay rutas que exigen DOS (02) auxiliares «como por ejemplo, las urbanas en Medellín de 3.5 toneladas y 4.5 toneladas» que evidentemente aumentan los valores de ejecución de las mismas por lo que se le pide el favor a la Entidad de que haga dicha revisión, estos son algunos ejemplos en los que los precios de ejecución de tarifas urbanas del año 2021 son mayores a los precios techo del año 2022:

		Moto/Vehículo Convencional			
RUTA	Capacidad	Número Recurso	Tarifa unitaria en COP	2021	Variación
			Tarifa Techo		
			2022		
MEDELLIN	1000	10	\$ 238.011	\$ 279.000	-14,69%
	2000	8	\$ 250.538	\$ 285.000	-12,09%
	3500	5	\$ 263.724	\$ 300.000	-12,09%
	4500	1	\$ 268.120	\$ 305.000	-12,09%

Los precios techo son de referencia y sirven de base para que los oferentes hagan la mejor oferta posible en función de las necesidades del contratante y por supuesto, en aras de lograr la adjudicación del contrato. Por lo que estos precios deben permitir hacer descuentos, lo que los precios actuales no permiten, pues estos ya fueron descontados en el proceso anterior y además el ajuste por IPC resulta insuficiente como se ha venido mencionando.

El IPC año corrido desde agosto de 2021 a agosto de 2022 según el Banco de la República fue del 10.84% y el aumento del salario mínimo de 2021 a 2022 fue del 10.07%, ambas variables no pudieron ser previstas en la convocatoria pública del año 2021 y excedieron con creces las previsiones más pesimistas, por lo que las tarifas de ejecución del contrato en curso están ampliamente desajustadas de la realidad.

<https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/indice-precios-consumidor-ipc>

El IPC proyectado para el año 2022 será del 9.7% según el Banco de la República

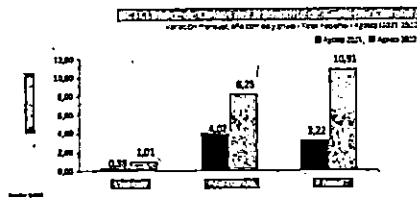
<https://www.banrep.gov.co/es/consulte-informe-politica-monetaria-julio-2022#:~:text=Así%2C%20la%20nueva%20proyección%20sugiere,en%20el%205%2C7%20%25.>

Si se toman como base los precios techo del año 2021 y se indexan con esa proyección, tenemos que los precios se actualizarían justo para el primer y segundo mes del futuro contrato, pero los precios aumentan permanentemente a lo largo del año, por lo que, para el final del futuro contrato en noviembre de 2023, y más en caso de prórrogas, ya se entraría en déficit nuevamente. Lo anterior sin contar que el aumento de los salarios es superior al IPC, que de nuevo aplicará el recargo nocturno a partir de las 18.00h y que estos representan una buena parte de los costos de operación. Además, producto de la coyuntura internacional, los suministros como aceites, llantas y todos los repuestos han aumentado por encima del IPC como se evidencia en el boletín técnico del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera (ICTC) que elabora mensualmente el DANE:

Fuente: DANE

Información agosto 2022

En agosto de 2022, la variación mensual del ICTC fue 1,01%, en comparación con julio 2022. El grupo de Combustibles (1,04%), presentó variación por debajo del promedio nacional. Por otra parte, los grupos Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación (1,48%), Insumos (1,50%) y Costos fijos y peajes (1,66%), registraron variaciones por encima del promedio nacional.



El mayor aporte a la variación mensual del ICTC (1,01%), se registró en el grupo de Costos fijos y peajes, el cual aportó 0,76 puntos porcentuales.

Boletín técnico

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/transporte/indice-de-costos-del-transporte-de-carga-por-carretera-ictc>

Se cita la nota de prensa del diario económico La República referente al aumento histórico de los costos del transporte de carga en el país:

<https://www.larepublica.co/economia/precios-en-el-transporte-de-carga-ya-aumentaron-mas-que-todo-lo-registrado-en-2021-3452388>

También es menester tener en cuenta la puesta en marcha de nuevas casetas de peajes, subidas anunciadas de combustibles por parte del gobierno nacional, el retiro del subsidio al combustible y la continua variación de los precios internacionales del crudo que indudablemente afectarán al sector de carga del país.

Por supuesto, todos los aumentos relacionados y la escasez de vehículos nuevos de carga han suscitado un aumento en los costos en la contratación de vehículos para la prestación de los servicios.

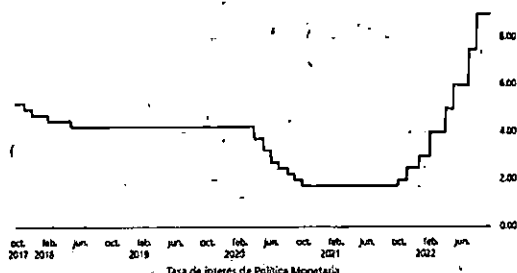
Por otra parte, el aumento acelerado de las tasas de interés por parte del Banco de la República (las más altas de los últimos años y no se prevé que disminuyan en el corto y medio plazo) ha encarecido notablemente los costos de financiación y por extensión el costo total de operación. Además, se hace imperativo provisionar gastos financieros porque se presentan casos como el del contrato en curso; en el que hemos tenido que financiar la operación por 150 días, lo que supone 120 días más del pactado inicialmente en el contrato:

<https://www.banrep.gov.co/es/estadisticas/tasas-interes-politica-monetaria>

Fuente: Banco de la República:

Tasa actual: 8,00% (vigencia desde Lunes 01 de Agosto de 2022)

1 año 5 años 10 años 15 años 20 años DESCARGAR EDITAR



Según informe del grupo de investigaciones económicas de Corficolombiana fechado del 19 de septiembre del presente año, se proyecta que las tasas de interés por parte del Banco de la República alcancen el 11.5% al cierre del 2022. Por lo que los costos de financiación no solo están elevados, sino que se proyecta que continuarán al alza, castigando aún más al contratista.

https://investigaciones.corficolombiana.com/macroeconomia-y-mercados/informes-especiales/actualizacion-proyecciones-economicas-cambio-de-rumbo-en-tiempos-de-incertidumbre/informe_1207928

Por todo lo descrito anteriormente, le solicitamos a la Entidad que por favor revise al alza los precios techo de la presente invitación, para lo cual como hemos visto, es necesario trabajar sobre la base de los precios techo del año 2021 para que haya margen de mejora en las propuestas y que se puedan cubrir los costos que en este último tiempo han aumentado desmedidamente. Sugerimos un alza de al menos un 30% de los precios techo presentados por la Entidad en la convocatoria Pública 001 de 2021. Por ultimo y no siendo menos importante no puede olvidar la Entidad que las tarifas de ejecución del actual contrato presentadas ya cuentan con un descuento acumulado considerable de los procesos anteriores toda vez que no se han tenido en cuenta los estudios de mercado, sino que se indexan de forma insuficiente, por lo que resulta un despropósito y un desequilibrio económico del futuro contrato a suscribir si se continua con la practica de solamente indexar lo ya descontado.

2. Documento: Anexo técnico N1-Noroccidente y Estudio previo numeral 20 e Invitación numeral 1

Observación: Le solicitamos amablemente a la Entidad que por favor aclare o corrija según el caso la discrepancia del valor de resumen del anexo N1 NOROCCIDENTE a precios de valores techo. Pues este no coincide con el valor del presupuesto. Además, en el anexo N1 se calculan los servicios para 17 meses de contrato, iniciando desde octubre del presente y finalizando en febrero de 2024.



NIT. 811002645-1

Tener igualmente en cuenta que, si en el anexo técnico se ingresan los valores techos definidos, el valor total de la propuesta superaría el presupuesto del contrato definido por la Entidad, lo cual es una causal directa de rechazo, por lo tanto, se debe proceder con la corrección respectiva.

3. Documento: Anexo técnico N1-Noroccidente

Ruta: Medellín-Barranquilla-Medellín

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor considere excluir del anexo técnico N°1 de Noroccidente la ruta en mención. Toda vez que la ruta es demasiado larga para prestarse con un solo conductor (ya que por la distancia requiere dos conductores). O bien incrementar considerablemente el precio techo de la misma conforme los valores del mercado actual. Tampoco es claro si la ruta es en «round trip», de modo tal en que, de ser así, el precio definido es exageradamente bajo y afectará el equilibrio económico del contrato. A continuación, presentamos las tarifas techo de la Entidad para la ruta en mención y los precios propuestos en el estudio de mercado. Es una ruta de ida y vuelta que tiene más de 1700 km de recorrido y cerca de 30 horas de conducción, por lo que tener los dos conductores es obligatorio para cumplir la normatividad y la responsabilidad para con nuestros empleados, con los demás actores de la vía y con el PESV. Los precios techo propuestos por la Entidad son muy precarios para cubrir la ruta, aun si fuese en un solo sentido, más aún lo son en «round trip». A continuación, se muestra la comparación de los precios techo propuestos por la Entidad y el precio de mercado para la ruta mencionada:

RUTA	Capacidad	Tarifa unitaria en COP	
		Tarifa Techo 2022	EST MERCADO
MEDELLIN - BARRANQUILLA - MEDELLIN	550	\$ 724.469	\$ 3.895.000
	1000	\$ 762.599	\$ 3.990.000
	2000	\$ 802.735	\$ 4.085.000
	3500	\$ 1.114.909	\$ 4.180.000
	4500	\$ 1.527.272	\$ 4.275.000
	6000	\$ 1.634.181	\$ 4.370.000
	8000	\$ 1.691.378	\$ 4.560.000
	10000	\$ 1.750.576	\$ 4.702.500

4. Documento: Anexo técnico N1-Noroccidente

Ruta: Medellín-Cali; Cali-Medellín; Medellín-Pereira; Pereira-Medellín

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor revise las tarifas de las rutas en mención. Toda vez que esas rutas se están haciendo por una vía más larga de la habitual y según las autoridades competentes no hay fecha para el restablecimiento de la vía regular. Por lo que el costo del servicio se ha incrementado. De hecho, a la fecha esa nueva ruta se está ejecutando con un ajuste que fue debidamente soportado a razón de los incrementos de peajes, combustible, mantenimientos y horas extras de trabajo, y como ya se mencionó; no hay luces en el corto o medio plazo del restablecimiento de la vía regular.

Presentamos un extracto de la solicitud de ajuste que se realizó en abril de 2022 y que fue aprobada por La Entidad:

...«Solicito el ajuste del valor de la ruta Medellín-Pereira debido a los problemas que están afectando la vía la Medellín-Pereira por el sector la Pintada, como ruta alternativa para dar el cumplimiento del contrato 109 de 2021

www.serfletar.com

Cra. 46 #32-90 Medellín – Colombia Tel: +(604) 4036690



NIT. 811002645-1

se está realizando por una variante que pasa por los siguientes municipios (Santa fe de Antioquia, Anzá, Bolombolo, Peñalisa, Valparaiso, Caramanta, Supía, El rodeo y la Felisa), lo que incrementa aproximadamente 6 horas de viaje por vías terciarias y de mal estado, esto se traduce en 98 kilómetros adicionales a la ruta original y peajes adicionales; debido a estos incrementos solicitamos un valor adicional de \$200.000 (Doscientos mil pesos) sobre la tarifa para la ruta mientras se restablece el paso por La pintada. Este valor adicional eta discriminado de la siguiente forma:

- Combustible: \$130.000 pesos por trayecto debido a que se genera un alto consumo de combustible por las malas condiciones de las vías y el incremento del tiempo de viaje.
- Peajes: \$44.000 mil pesos adicionales del peaje de Occidente.
- Gastos operacionales: \$26.000 mil pesos por aumento de horas extras para el conductor.

Es importante tener en cuenta que el valor del reajuste mencionado es por cada viaje, es decir, que para la ida y el regreso será un valor total de \$400.000 (cuatrocientos mil pesos); este valor del incremento es solo para los gastos adicionales.» ...

Por lo anterior le solicitamos a la Entidad que por favor revise el precio techo de esa ruta conforme las razones expuestas.

5. Documento: Anexo técnico N1-Noroccidente
Pestaña: Cotización tarifas

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor revise las cantidades de los vehículos de 4 ruedas requeridos como flota total, ya que para el cálculo de estos vehículos se incluyeron 11 transportes multimodales «antes aforos» y estos no deberían computar para la flota total ni para los cálculos de porcentaje de flota propia, porcentaje de flota mayor a 2018 ni porcentaje de flota ecológica, que en todos los casos asignan puntaje, por lo que la flota total de vehículos de 4 ruedas debería de ser de 102 vehículos y no de 113, valor que afectaría las cantidades para puntuar en los casos descritos y que en caso de corregirse la flota total, se deben de corregir las cantidades para obtención de puntaje.

6. Documento: Estudio previo
Numeral: 4.2.1

Nombre del capítulo: Suministro de recurso de transporte «Domicilio y contraentrega»

Observación: Le solicitamos amablemente a La Entidad que por favor aclare el procedimiento, las herramientas y el costo adicional que se pagaría por la prestación de dichos servicios adicionales. Teniendo en cuenta que la prestación de estos servicios adicionales elevaría el costo del servicio total. Seguros, herramientas, riesgo y tiempos de entrega se verían afectados. Hacemos hincapié en la imposibilidad de asumir costos adicionales en la operación, toda vez que los precios techo de la presente invitación son exageradamente bajos, hasta el punto de no cubrir los costos básicos en la gran mayoría de las rutas, por lo que se hace imposible asumir costos adicionales.

7. Documento: Estudio previo
Numeral: 4.2.1

Nombre del capítulo: Suministro de recurso de transporte

Observación: Le solicitamos amablemente a La Entidad que por favor exija que los contratos de leasing o renting para acreditar la flota tengan por lo menos seis meses de haberse suscrito a la presentación de la oferta y además, que la vigencia de esos contratos sea superior en al menos el 50% adicional a la duración del contrato que se suscriba con Servicios



NIT. 811002645-1

Postales Nacionales S.A. para eventuales prorrogas del contrato celebrado con el adjudicatario.

8. Documento: Estudio previo

Numeral: 4.2.1

Nombre del capítulo: Suministro de recurso de transporte Nota 3-2

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor exija que la participación accionaria en la sociedad esté en acta radicada ante la cámara de comercio para constatar la veracidad de la misma y su antigüedad frente a las empresas que por normatividad se le exigiere mencionado registro ante cámara de comercio.

9. Documento: Estudio previo

Numeral: 4.2.1

Nombre del capítulo: Suministro de recurso de transporte Nota 5

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor aumente el rango de variación por capacidad de cada vehículo como en el vehículo de 1 tonelada. Lo anterior en vista de la falta de homogeneidad en las capacidades en las diferentes marcas y la cada vez mayor escasez de vehículos disponibles en el mercado para comprar y contratar debido a que no hay oferta de vehículos por las condiciones actuales del mercado. La tabla sugerida es la siguiente:

Capacidad solicitada «kg»	Mínimo «kg»	Máximo «kg»
550	500	899
1000	900	1799
2000	1800	3199
3500	3200	4199
4500	4200	5499
6000	5500	7499
8000	7500	9499
10000	9500	12500

Según la resolución 20213040032795 del 29 de julio de 2021, <https://www.runt.com.co/node/807371> que en su artículo 1 dice que los vehículos de carga de dos ejes matriculados y registrados con anterioridad a la entrada en vigencia de esta resolución, se someterán en báscula al peso bruto vehicular de acuerdo a la siguiente tabla:

www.serfletar.com

Cra. 46 #32-90 Medellín – Colombia Tel: +(604) 4036690

"Artículo 1. Todos los vehículos rígidos de dos (2) ejes destinados al transporte de carga, matriculados o registrados con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente modificación, se someterán al control de peso en báscula, de acuerdo con el peso bruto vehicular máximo establecido en la siguiente tabla:

Rango Peso Bruto Vehicular (PBV) registrado en el RUNT	Máximo Peso Bruto Vehicular (PBV) permitido en control de básculas (kilogramos)
Menor o igual a 3.500 kilogramos	6.500
Mayor a 3.500 kilogramos y menor o igual a 6.000 kilogramos	7.000
Mayor a 6.000 kilogramos y menor o igual a 7.000 kilogramos	9.000
Mayor a 7.000 kilogramos y menor o igual a 9.000 kilogramos	10.500

12



RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040032795
de 23-07-2021

"Por la cual se modifica la Resolución 4427 del 17 de diciembre de 2019, por la cual se dictan unas disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga de dos ejes", modificada por la Resolución 2198 del 28 de junio de 2018 del Ministerio de Transporte"

Mayor a 8.000 kilogramos y menor o igual a 9.000 kilogramos	11.500
Mayor a 9.000 kilogramos y menor o igual a 10.500 kilogramos	12.500
Mayor a 10.500 kilogramos y menor o igual a 14.000 kilogramos	15.500
Mayor a 14.000 kilogramos y menor o igual a 17.500 kilogramos	17.500

Por lo que la capacidad de carga permitida por el Ministerio de Transporte de los vehículos en mención aumentó. Debido a esto, le solicitamos a la Entidad que por favor considere la capacidad de carga de los vehículos en mención de acuerdo con la resolución citada. A modo de aclaración traemos el siguiente ejemplo:

PLACA DEL VEHICULO	COLOMBIA	ESTADO DEL VEHICULO	ACTIVO
NUMERO DE LICENCIA DE TRAMITE	1002302086	CLASE DEL VEHICULO	CAMION
TIPO DE TRAMITE	Primera		

Información general del vehículo			
MARCA	FOTON	LINEA	DIESEL/VERDE/4x2
MODELO	3021	COLOR	BLANCO
NUMERO DE SERIE	LVYV4J8D7M001612	NUMERO DE MOTOR	7544187
NUMERO DE CHASIS	LVYV4J8D7M001612	NUMERO DE VIN	LVYV4J8D7M001612
CATEGORIA	3700	TIPO DE CAMIONAJE	FURGON
TPO CONVULSION	DIESEL	FECHA DE MATRICULA MODIFICACION	29/11/2020
AUTORIZACION DE TRAMITE	ESTRATEGIA TITULO CERO	ORIGENES A LA PROPIEDAD	NO
CLASIFICACION	NO	REPOSICIONADO	NO
REPARACION MOTOR (SI/NO)	NO	REPARACION MOTOR	NO
REPARACION CHASIS (SI/NO)	NO	REPARACION CHASIS	NO
REPARACION EJE (SI/NO)	NO	REPARACION EJE	NO
REPARACION VUELTA (SI/NO)	NO	REPARACION VUELTA	NO
VEHICULO DESMONTADO	NO	PLACETA	NO

13

Para conocer el historial de propietarios
Consulte el Histórico Vehicular Aquí

Carga Máxima del Vehículo	
CAPACIDAD DE CARGA	5000 Kg
CAPACIDAD DE PASAJEROS	1
NUMERO DE EJE	2
Peso Bruto Vehicular	
PESO BRUTO VEHICULAR	10000 Kg
CAPACIDAD PARA PASAJEROS EXTERIORES	0



NIT. 811002645-1

El vehículo de placa GQU717 fue matriculado el 11/09/2020, lo que es anterior a la entrada en vigencia de la resolución citada y por lo tanto cumple, y de acuerdo con la tabla del artículo primero, como su peso bruto vehicular es de 10.500 kg su peso bruto vehicular permitido en báscula ahora es de 13.500kg.

Ahora bien, para saber su nueva capacidad de carga debemos obtener su tara, la cual es la diferencia de los valores registrados en el RUNT como Peso Bruto Vehicular y Capacidad de carga. Para nuestro caso, $10.500\text{kg} - 5960\text{kg} = 4540\text{kg}$.

Así pues, la capacidad de carga del vehículo en mención resulta de hacer la diferencia entre el Peso Bruto Vehicular de la resolución que es 13.500kg y la tara que es de 4.540kg, lo que nos da una capacidad de carga de hasta 8.960kg.

Por lo anterior, solicitamos a la Entidad que por favor exija la copia de la matrícula y el reporte del RUNT con el fin de validar las capacidades de los vehículos de carga, de tal suerte que se puedan acreditar según la resolución citada.

10. Documento: Estudio previo

Numeral: 4.2.1

Nombre del capítulo: Suministro de recurso de transporte Nota 6

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor defina la equivalencia de motocicletas de 80 cc en kw para motocicletas eléctricas.

11. Documento: Estudio previo

Numeral: 4.2.2

Nombre del capítulo: Cargue y descargue de vehículos

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor excluya la responsabilidad del cargue y descargue de los vehículos como hasta ahora se ha venido realizando. Insistimos en las dificultades económicas derivadas del sinnúmero de obligaciones que se están asignando al futuro contratista y la limitación en las tarifas para poder cubrirlos.

12. Documento: Estudio previo

Numeral: 4.2.7

Nombre del capítulo: Servicios logísticos de transporte para entes financieros

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor aclare en este punto la forma de ejecución y los recursos de los servicios que se podrán requerir como: radicación en origen y destino, trazabilidad y aplicación tecnológica.

Adicionalmente, le solicitamos a la entidad que en el anexo 26 se discrimine la cotización de los servicios por cada regional, toda vez que el futuro contratista tiene la infraestructura y los recursos para realizar la operación en la regional en la que se presenta y no en las demás.

Solicitamos que por favor en el Anexo 26 se relacione para el caso de la regional Noroccidente solamente los municipios que conforman la regional, esto es; los municipios de Antioquia y Chocó.

Adicionalmente solicitamos por favor una revisión exhaustiva sobre las tarifas propuestas, pues estas son muy bajas para poder prestar el servicio, y más con las exigencias de tiempo y disponibilidad por parte del cliente para poder cumplir con las solicitudes.

13. Documento: Estudio previo

Numeral: 4.5 Nota 4 y 5.1 Nota 3

Nombre del capítulo: Seguimiento satelital y Personal, respectivamente

www.serfletar.com

Cra. 46 #32-90 Medellín – Colombia Tel: +(604) 4036690

NIT. 811002645-1

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor elimine el requisito de tener personal 24/7 in house en Bogotá para hacer seguimiento satelital, toda vez que la misma se puede realizar desde la sede de cada futuro contratista y se cuenta con el apoyo del proveedor del servicio, además es un costo innecesario que debe asumirse y que el incremento de las tarifas para la prestación del servicio de transporte contrario a permitir la posibilidad de aumentar los costos, está limitando al futuro contratista a que deba reducir sus costos de operación. Tener igualmente en cuenta que para un análisis objetivo atenta contra ello que el monitoreo satelital lo realice personal adscrito al futuro contratista.

14. Documento: Estudio previo

Numeral: 5.1 Nota 5

Nombre del capítulo: Personal

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor elimine el requisito del patiero. Toda vez que se estaría incurriendo en un gasto innecesario al tener una persona a disposición para mover un solo vehículo. Nuevamente hacemos hincapié en la dificultad de asumir nuevos costos ante la profunda limitación de los precios techo del transporte y los elevados costos que hay actualmente.

15. Documento: Estudio previo

Numeral: 5.1 Nota 8

Nombre del capítulo: Personal

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor elimine el requisito del escolta y la cuadrilla de cargue, o bien que se aumenten los precios techo significativamente en las rutas nacionales de tal suerte que se puedan asumir esos costos.

Como empresa de transporte no tenemos la habilitación para contratar un escolta armado directamente, por lo que se debe contratar a través de una empresa de seguridad. Realizado el ejercicio de cotización encontramos que el costo promedio por servicio es de COP 500.000, a razón de 24 servicios mensuales para una sola ruta, son COP12.000.000 mensuales para satisfacer ese requerimiento, costo que evidentemente no se puede cubrir con las tarifas techo propuestas.

Le solicitamos a la Entidad que por favor revise las tarifas en aras de garantizar la correcta prestación del servicio.

16. Documento: Estudio previo

Numeral: 9.2

Nombre del capítulo: ANS Capacidad transporte

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor disminuya el porcentaje de descuento desde el 50% propuesto en caso de suministrar un vehículo de menor capacidad a la proporción de envíos que efectivamente se entregaron, teniendo en cuenta que ya hay una penalización por menor entrega de envíos y el cobro se realizará sobre el vehículo suministrado y no el solicitado, por lo que de ese modo se incurriría en una doble penalización. Es decir; si un vehículo de menor capacidad llegase a ser suministrado, solicitamos que la penalización sea por la diferencia porcentual de los envíos que debieron entregarse y los efectivamente entregados y no por el 50% del valor de la ruta ordinaria.

17. Documento: Estudio previo

Numeral: 12

Nombre del capítulo: Póliza de transporte de mercancías

Observación: Le solicitamos a la entidad que por favor disminuya la cobertura de la póliza de 500 millones a 200 millones de pesos. Esto de acuerdo con el costo de la mercancía



NIT. 811002645-1

movilizada, que la misma en la mayoría de casos no supera los 100 millones de pesos. Por ende, el valor asegurado no guardaría relación con lo efectivamente movilizado.

18. Documento: Estudio previo

Numeral: 12

Nombre del capítulo: Póliza de transporte de mercancías

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor excluya del presente numeral el párrafo que dice: «**El CONTRATISTA autoriza sea descontado el valor afectado, en la factura de cobro que se emita por la prestación del servicio.**» Teniendo en cuenta que el beneficiario de la póliza es Servicios Postales Nacionales S.A. y la indemnización producto de la reclamación será a favor del beneficiario se configuraría un enriquecimiento injustificado para SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A. toda vez que se indemnizaría vía contrato de seguro la pérdida, por ende, no es necesario aplicar descuentos adicionales que atentarian contra el principio indemnizatorio que rige en el contrato de seguro.

19. Documento: Estudio previo

Numeral: 12

Nombre del capítulo: Póliza de transporte de mercancías

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor se obligue a informar con tiempo suficiente que un vehículo lleva una carga de valor superior al valor asegurado y adicionalmente se informen transportes de mercancías catalogadas como de especial manejo (Equipos celulares, equipos de cómputo, llantas, entre otros), esto con el fin de poder solicitar ante la aseguradora la cobertura por el mayor valor y/o mercancía de especial manejo y cubrirse ante el riesgo que ello representa.

20. Documento: Estudio previo

Numeral: 21.3.3 Nota 3

Nombre del capítulo: Experiencia

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor aclare si se acepta como válida una sola experiencia que supera el 100% del presupuesto del contrato, que dicha experiencia está inscrita en el RUP con los códigos 781018 y 781022 y que es con Servicios Postales Nacionales S.A. y está de acuerdo con el objeto de la presente convocatoria pública y que cumple con todos y cada uno de los requisitos del presente numeral, es decir, si se acepta como suficiente para acreditar la experiencia habilitante el contar con una sola acreditación inscrita con ambos códigos anteriormente relacionados.

21. Documento: Estudio previo

Numeral: 21.3.5

Nombre del capítulo: Propiedad de la flota

Observación: Le solicitamos amablemente a la Entidad que por favor aclare o corrija el primer párrafo del presente numeral, en el cual se exige el 30% de vehículos como propiedad de flota mínima habilitante, mientras que en los demás numerales se solicita el 40%

22. Documento: Estudio previo

Numeral: 22.2.2

Nombre del capítulo: Factor económico transporte regional

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor corrija en la ecuación para el cálculo del puntaje los puntos máximos a obtener. Toda vez que en la ecuación dice 12,5 puntos y son 8 puntos.

23. Documento: Estudio previo

Numeral: 22.2.3

www.serfletar.com

Cra. 46 #32-90 Medellín – Colombia Tel: +(604) 4036690

Nombre del capítulo: Factor económico transporte urbano

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor corrija en la ecuación para el cálculo del puntaje los puntos máximos a obtener. Toda vez que en la ecuación dice 12,5 puntos y son 12 puntos

24. Documento: Estudio previo

Numeral: 22.2.5

Nombre del capítulo: Presencia regional

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor corrija o aclare la solicitud del certificado de existencia y representación legal con fecha de expedición mínima de 30 días. Se sugiere que sea máximo 30 días de expedición y no mínimo 30 días.

25. Documento: Estudio previo

Numeral: 22.4

Nombre del capítulo: Apoyo distribución local

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor realice una escala de valores puntuables en la que se asigne puntaje a otros porcentajes de acreditación de residencia. Por ejemplo, si se acredita la residencia de los distribuidores en el 70% de los municipios o en el 80% de los municipios que haya lugar a puntos por encima del ofrecido al 50%. Proponemos la siguiente tabla:

Apoyo distribución local %	Puntaje
50%	2,5 puntos
60%	3,0 puntos
70%	3,5 puntos
80%	4,0 puntos
90%	4,5 puntos
100%	5,0 puntos

26. Documento: Estudio previo

Numeral: 22.5

Nombre del capítulo: Experiencia adicional

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor exija que, en caso de proponentes plurales, la antigüedad deba ser cumplida por todos los participantes del proponente plural para efectos de obtención del puntaje en este numeral.

Adicionalmente se le pide a la Entidad en este punto, que por favor aclare que los (8) ocho años que se piden para la antigüedad, también apliquen como máximo para acreditar la experiencia adicional

27. Documento: Estudio previo

Numeral: 22.6

Nombre del capítulo: Valor agregado

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor elimine los valores agregados ofrecidos por el proponente que no asignan puntaje. Toda vez que los mismos impactan directamente el equilibrio financiero del futuro contratista al ser de carácter obligatorio y que los costos de estos deban asumirse de la facturación del transporte, del cual hacemos hincapié de nuevo en la imposibilidad de asumir costo adicional alguno debido a la limitación sin precedentes en los precios que se pueden ofertar.

28. Documento: Estudio previo

Numeral: 22.6



NIT. 811002645-1

Nombre del capítulo: Valor agregado

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor corrija o aclare las cantidades máximas para efectos de puntaje máximo, toda vez que se refiere a unidades por meses de operación y los mismos son 12 y no 16 como se relaciona y se calcula.

29. Documento: Estudio previo

Numeral: 22.6

Nombre del capítulo: Valor agregado

Observación: Se solicita la Entidad que por favor corrija o aclare, que en la ecuación para el cálculo del puntaje se relaciona 8 como valor ponderable y debe de ser 4 según la tabla general de puntuación

30. Documento: Estudio previo

Numeral: 22.8

Nombre del capítulo: Incentivo para emprendimiento mujeres

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor exija la copia de la cédula de ciudadanía de las personas que se acrediten como mujeres para efectos de hacerse con el puntaje del presente numeral, al igual que se trasladen las actas de accionistas o los contratos laborales que acrediten la vinculación de las mismas para el caso en que aplique. Lo anterior con el fin de validar el género de dichas personas.

31. Documento: Estudio previo

Numeral: 31 Parágrafo primero

Nombre del capítulo: Forma de pago y requisitos

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor disminuya el tiempo de pago de las facturas de los servicios prestados de 60 días a 30 días. Esos días adicionales en el pago de los servicios aumentan los costos financieros de la operación, como ya se mencionó en la primera observación en cuanto al aumento histórico en las tasas de intermediación financiera; y hacemos hincapié de nuevo en la imposibilidad financiera de asumir mayores costos en vista de la limitación en los precios que se pueden ofertar. En este mismo orden se ha venido observando que cancelan servicios incluso a 5 meses, situación esta que pone en peligro el equilibrio contractual.

32. Documento: Estudio previo

Numeral: 32.1.13

Nombre del capítulo: Obligaciones del contratista

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor incluya en el presente numeral la excepción de llevar imagen corporativa en los vehículos que cubren las rutas intermunicipales y regionales como lo expresa claramente el numeral 4,3,3 del Estudio Previo.

33. Documento: Estudio previo

Numeral: 32.1.49 Parágrafo

Nombre del capítulo: Obligaciones del contratista

Observación: Le solicitamos a la Entidad que por favor considere que el 5% de descuento sobre la factura mensual aplicable a ANS no especificadas sea sobre el servicio específico prestado y no sobre el total, es decir; si la falta es sobre el transporte variable que el descuento sea sobre ese servicio, así mismo en el caso del suplementario o recurrente, y en el caso del recurrente sea el descuento sobre la ruta afectada.

34. Documento: Estudio previo

Numeral: 32.1.87

www.serfletar.com

Cra. 46 #32-90 Medellín – Colombia Tel: +(604) 4036690



NIT. 811002645-1

Nombre del capítulo: Obligaciones del contratista

Observación: Le solicitamos amablemente a La Entidad que por favor aclare el procedimiento, las herramientas y el costo adicional que se pagaría por la prestación de dichos servicios adicionales. Teniendo en cuenta que la prestación de estos servicios adicionales elevaría el costo del servicio total. Seguros, herramientas, riesgo y tiempos de entrega se verían afectados. Hacemos hincapié en la imposibilidad de asumir costos adicionales en la operación, toda vez que los precios techo de la presente invitación son exageradamente bajos, hasta el punto de no cubrir los costos básicos en la gran mayoría de las rutas, por lo que se hace imposible asumir costos adicionales.

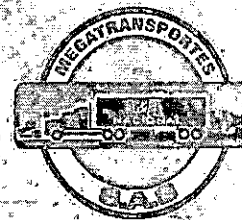
Nota: Todas las tablas y/o imágenes en la que no se ha especificado la fuente, son de elaboración propia.

Relación de anexos:

1. ANEXO COMPARACIÓN DE PRECIOS TECHO 2021-2022 - Archivo de Excel

Cordialmente,

MARIA PAULINA ARIAS ARENAS
REPRESENTANTE LEGAL
SERFLETAR S.A.S.



Tuluá, 26 Septiembre de 2022

Señores:

SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A.

Invitacion:publica@4-72.com.co

CIUDAD

ASUNTO: OBSERVACIONES INVITACION PÚBLICA No. IP007-2022 "Servicio de transporte multimodal para la recolección y entrega de piezas postales y carga en ciudades sede regional, centros operativos, municipios (urbano y rural) que conforman las regionales Centro, Eje Cafetero, Nor-Occidente, Norte, Occidente, Oriente y Sur, incluidas sus rutas Nacionales para la red de Servicios Postales Nacionales S.A.S, garantizando la adecuada prestación del servicio en el territorio nacional en condiciones de cobertura, accesibilidad, calidad y precio. Así mismo los servicios adicionales que se requieran a nivel nacional."

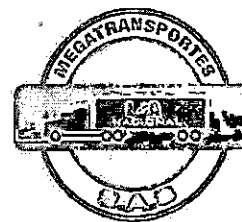
Nuestra empresa MEGATRANSPORTES L Y A NACIONAL S.A.S., con NIT. 900294576-6, Tel. 3153817726, correo electrónico mega.transportes@hotmail.com, Calle 27 # 43 - 15 Oficina 6, se permite presentar las siguientes observaciones, relacionadas con el borrador a la invitación pública el asunto:

OBSERVACION N. 1

De acuerdo al ANEXO TECNICO No. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO SUR v1:

- a. Se observa que, de las 64 rutas de la Regional Sur, los precios techo establecidos por la Entidad en la invitación pública No. 001 de 2021 (anterior, que diera lugar al contrato que se está ejecutando en la actualidad), en 29 de ellas, **DISMINUYERON LAS TARIFAS EN LOS PRECIOS TECHO ACTUAL IP. 007**, ósea para el contrato que entra en vigencia el 01 de Diciembre del 2022. *Obsérvese cuadro adjunto en correo.*
- b. Las rutas que tuvieron modificación haciendo el mismo comparativo según el literal a, su incremento oscila entre el 1 y el 9 % carros y en el caso de las motos el 15 y 20 %, algunas rutas se sostienen con el mismo precio, sin tener en cuenta el incremento de los costos 2021, 2022 y 2023. *Obsérvese cuadro adjunto en correo.*

Oficinas: Manizales - Medellín - Ibagué
Armenia - Pereira - Neiva - Florencia
Tuluá: Calle 27 No. 43-15 Of. 6 a 500 Mts.
después de Cetsa Tel. 224 44 58
Cel. 315 381 77 26



De acuerdo al ANEXO TÉCNICO.No. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO EJE CAFETERO v1:

- a. Se observa que, de las 71 rutas de la Regional Eje Cafetero, los precios techo establecidos por la Entidad en la invitación pública No. 001 de 2021 (anterior, que diera lugar al contrato que se está ejecutando en la actualidad), en 30 de ellas, **DISMINUYERON LAS TARIFAS EN LOS PRECIOS TECHO ACTUAL IP. 007.** ósea para el contrato que entra en vigencia el 01 de Diciembre del 2022. *Obsérvese cuadro adjunto en correo.*
- b. Las rutas que tuvieron modificación en el mismo comparativo según el literal a, su incremento oscila entre el 7 y el 9 % carros y en el caso de las motos el 15 y 20 %, algunas rutas se sostienen con el mismo precio; sin tener en cuenta el incremento de los costos 2021, 2022 y 2023. *Obsérvese cuadro adjunto en correo.*

En ambas regionales los precios de las rutas dedicadas Banco Agrario, tuvieron una disminución demasiado alta teniendo en cuenta que estas rutas poseen unas características especiales, entre ellas los horarios que alcanza a superar en algunos casos entre 15 y 18 horas.

La anterior situación evidencia, unos precios techos errados, desactualizados y no acordes a la realidad presente:

- No se tuvo en cuenta los precios reales del mercado.
- Se está aplicando una disminución sobre las tarifas estimadas en el 2021, sin tener en cuenta incrementos salariales del 2022 que fueron de un 10%, así como el incremento en todos los costos y gastos del mismo año.
- El contrato que resultare de la presente licitación se ejecuta en un 92% en el año 2023 con tarifas de 2023, entre ellas las que provienen de la próxima reforma tributaria en donde se estima un incremento en el combustible de más del 100% y como este es uno de los principales rubros en el servicio de transporte.
- El gobierno está proyectando para Enero del 2023, un incremento del salario mínimo legal del 20%.
- Las horas extras se tendrían que aplicar desde las 06:00 pm y no desde las 10:00 pm, generando sobrecostos en las obligaciones laborales.

Oficinas: Manizales - Medellín - Ibagué
Armenia - Pereira - Neiva - Florencia
Tuluá: Calle 27 No. 43-15 Of. 6 a 500 Mts.
después de Cetsa Tel. 224 44 58
Cel. 315 381 77 26



Añaden nuevas obligaciones como:

"NOTA 5: El contratista deberá contratar un conductor (patiero) quien estará a cargo de la administración de las llaves y la movilización de sus vehículos en la zona de los patios de la CTP en Bogotá asignada para tal fin.", este es un valor que se debe agregar a los costos de la operación, con un contrato fijo y salario fijo mensual, ya que esta totalmente prohibido vincular personal con unas características diferentes a las de un contrato legal en las condiciones de régimen laboral colombiano.

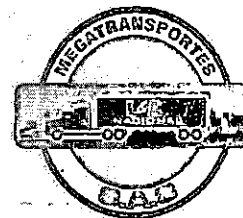
"NOTA 3: El personal requerido debe ser inhouse en la sede principal de Servicios Postales Nacionales S.A.S. (Bogotá), para realizar seguimiento diario a las rutas de sus vehículos mediante sistemas tecnológicos, distribuidas en 3 turnos para una prestación del servicio 7/24.", se observa 3 nuevos cargos que implican tal y como lo indicamos en el ítem anterior obligaciones que no fueron consideradas ni estimadas en las rutas ni en el presupuesto como tal.

"NOTA 8: En las rutas nacionales, los Auxiliares de cargue y descargue deben ser personal diferente a los conductores de la ruta. El descargue se debe realizar inmediatamente al arribo del vehículo y el cargue se debe realizar en la franja horaria definida en el Anexo Técnico No. 1 en la hoja CUADRILLA CARGUE Y DESCARGUE", nuevamente se observa un cargo más por ruta, teniendo que incurrir en los costos antes mencionados y no tenidos en cuenta en el presupuesto.

"NOTA 8: En las rutas nacionales, los Auxiliares de cargue y descargue deben ser personal diferente a los conductores de la ruta. El descargue se debe realizar inmediatamente al arribo del vehículo y el cargue se debe realizar en la franja horaria definida en el Anexo Técnico No. 1 en la hoja CUADRILLA CARGUE Y DESCARGUE; estos vehículos deberán iniciar su tránsito una vez finalice el cargue, y contar con escolta armado (arma letal) por vehículo, mínimo hasta el perímetro urbano de la ciudad (peaje).", en el cumplimiento de esta obligación se tendría que contratar un escolta por ruta, para el caso de las empresas de transporte deberán contratar los servicios de una empresa de seguridad debidamente autorizada y con las licencias que exige la ley en este caso, servicio con costos muy altos teniendo en cuenta la complejidad y riesgo del servicio, tampoco se considero este aspecto en las tarifas estipuladas.

Por lo anteriormente expuesto, consideramos argumentos suficientes para entrar a considerar la revisión detallada; cotejando conforme a los costos y gastos reales de la operación, validar y considerar un reajuste sobre los precios techo estimados por la Entidad en la invitación pública No. 001 de 2021, del 30% para todas las rutas urbanas y regionales, en el caso de las Nacionales este mismo porcentaje mas el estimado correspondiente al servicio del escolta, patiero, auxiliar de cargue y descargue y el personal inhouse.

Oficinas: Manizales - Medellín - Ibagué
Armenia - Pereira - Neiva - Florencia
Tulúa: Calle 27 No. 43-15 Of. 6 a 500 Mts.
después de Cetsa Tel. 224 44 58
Cel. 315 381 77 26



OBSERVACION N. 2

Los precios establecidos para las rutas nacionales ANEXO TECNICO No. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO EJE CAFETERO v1 y ANEXO TECNICO No. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO SUR v1, los valores establecidos en los precios techos no corresponden a los costos y gastos en los que hay incurrir, precios que se encuentran desactualizados y con las obligaciones establecidas para el proceso en curso, no es viable.

OBSERVACION N. 3

Nota: Al cotejar los precios techos actuales propuestos en la invitación pública IP 007 de 2022, con los precios de facturación actual se observa también disminución en tarifas, así como en aquellos que se incrementó, este no supera el 7%.

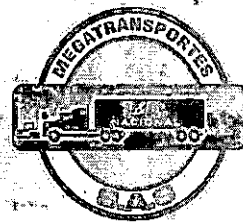
OBSERVACION N. 4

Se observa que, para las siguientes rutas, en el ANEXO TECNICO No. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO EJE CAFETERO v1, no hay claridad y no se especifica el recurso solicitado recurrente, información necesaria e indispensable al momento de cotizar:

- ARMENIA-HOTEL DECAMERON-PANACA-ARMENIA
- MONTENEGRO-PUEBLO TAPADO-ECOHOTEL EL PRADO-ONCE CASAS-BATALLON & BRIGADA-MONTENEGRO
- RIOSUCIO-BONAFONT-SAN LORENZO-RIOSUCIO
- PEREIRA-HUERTAS-TRIBUNAS-ALTAGRACIA-ARABIA-PEREIRA

OBSERVACION N. 5

Los precios techo del ANEXO TECNICO No. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO EJE CAFETERO v1 y ANEXO TECNICO No. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO SUR v1, Del servicio variable, se observa con gran preocupación que también comparativamente con el proceso anterior disminuyeron notablemente las tarifas, teniendo en cuenta que no corresponden a las tarifas reales actuales por este servicio, teniendo en cuenta que cuando se efectúan cargues que superen la capacidad operativa del motorizado, diario por municipio o centro operativo, el contratista se ve en la obligación de subcontratar este servicio, toda vez que estos servicios tienen unos tiempos destinados para la entrega, de no cumplirse da lugar a ANS, por consiguiente se contrata los servicios de empresas especializadas para este servicio, en la actualidad la tarifa mínimo es de \$ 600.



OBSERVACION N. 6

Al observarse el presupuesto oficial, y cotejarlo con el presupuesto segregado para vigencias 2022 y 2023.

Se puede identificar que hay un error en su proyección, toda vez que induce a disminuir los precios de una forma bastante alta, provocando disminución en las tarifas para poder aplicar de igual forma en los precios techo en ambas vigencias.

Teniendo en cuenta que el presupuesto no está en el anexo técnico segregado para que se cobren unas tarifas en el 2022 y otras muy diferentes en el 2023.

Además, que esta situación que está totalmente errada, es considerada causal de rechazo por superar los precios techos para las vigencias de los años.

Por lo anterior solicitamos muy amablemente considerar esta corrección.

OBSERVACION N. 7

En la obligación N. 5, ítems PERSONAL, aparece un nuevo requerimiento:

"NOTA 8: En las rutas nacionales, los Auxiliares de cargue y descargue deben ser personal diferente a los conductores de la ruta. El descargue se debe realizar inmediatamente al arribo del vehículo y el cargue se debe realizar en la franja horaria definida en el Anexo Técnico No. 1 en la hoja CUADRILLA CARGUE Y DESCARGUE; estos vehículos deberán iniciar su tránsito una vez finalice el cargue y contar con escolta armado (arma letal) por vehículo, mínimo hasta el perímetro urbano de la ciudad (peaje)."

Esta obligación no podría realizarla una empresa de transporte, sin antes constituir un departamento de seguridad y vigilancia, la cual debe contar con un permiso, licencia y/o autorización expedida por la **superintendencia de vigilancia y seguridad privada**, Entidad encargada de ejercer el control, inspección y vigilancia sobre la industria y los servicios de vigilancia y seguridad privada, regulada por la Ley 62 de 1993.

Por lo anterior y previa consulta no estamos autorizados a contratar personal de escolta ya que la policía, a través de sus puestos de control no autorizan el tránsito de estos escoltas con arma sin sus respectivas licencias; así como tampoco, como entidad privada o particular estaría autorizado el escolta a portar armas sin esa licencia, la anterior directriz está establecida como mecanismo de control y seguridad por las autoridades, además de ocurrir un siniestro, las empresas de transporte se verían expuestas a indemnizaciones millonarias producto de las demandas que efectuarían los afectados en ocasión al derecho que tiene de aplicar una "acción de repetición".

Para cumplir esta obligación se debería contratar los servicios especializados de una empresa de vigilancia y seguridad que contengan los permisos y licencias antes mencionados.

MEGATRANSPORTES

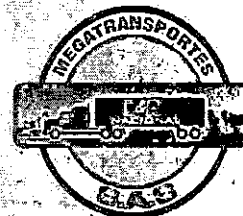


NACIONAL - S.A.S.

"Sus envíos en las mejores manos"

Nit. 900.294.576-6

Transporte de todo tipo de Carga



OBSERVACION N. 8

Las rutas relacionadas a continuación con el vehículo recurrente de una tonelada relacionar distribución y enuncian unos municipios, solicitamos nos aclaren a que se refiere este servicio de manera detallada antes de proceder a cotizar:

REGIONAL SUR

- DISTRIBUCION 1 (tarquí, ellas, palestina, brúselas, san agustin, san jose de isnos, salado blanco y oporapa)
- DISTRIBUCION 2 (Aipe, villavieja, palermo, santa maria, tesalia, nataga, inza, belalcazar paez, pital, agrado, fortalecilla, tello, baraya y colombia)
- DISTRIBUCION 1 (Casablanca, palocabildo, falan, villhermosa, santa isabel, ambalema, anzoategui, piedras)
- DISTRIBUCION 2 ((Carmen de apicala, cunday, villarrica, jerusalen, guataqui, nariño, rioblanco, rovera, roncesvalle, san luis y valle del san juan)

REGIONAL EJE CAFETERO

- ARMENIA-QUIMBAYA (DISTRIBUCION)-MONTENEGRO (DISTRIBUCION)-ARMENIA
- ARMENIA-LA TEBADA (DISTRIBUCION)-BARCELONA (DISTRIBUCION)-ARMENIA
- ARMENIA-SALENTO (DISTRIBUCION)-FILANDIA (DISTRIBUCION)-ARMENIA
- ANSERMA (DISTRIBUCION)-GUATICA-VITERBO-BELEN DE UMBRIA-PEREIRA
- ANSERMA NUEVO (DISTRIBUCION)-ARGELIA-EL AGUILA-EL CAIRO-PEREIRA
- VIRGINIA (DISTRIBUCION)-LA CELIA-BELALCAZAR-BALBOA-PEREIRA
- UNION (DISTRIBUCION)-VICTORIA-ZARZAL-PEREIRA
- CARTAGO (DISTRIBUCION)-PEREIRA-CARTAGO
- SANTA ROSA (DISTRIBUCION)-PEREIRA-SANTA ROSA
- MANIZALES (DISTRIBUCION)-NEIRA-MANIZALES
- LA DORADA (DISTRIBUCION)-SALGAR (DISTRUBUCION) GUARINOCITO (DISTRUBUCION)-LA DORADA

Oficinas: Manizales - Medellín - Ibagué
Armenia - Pereira - Neiva - Florencia
Tuluá: Calle 27 No. 43-15 Of. 6 a 500 Mts.
después de Cetsa Tel. 224 44 58
Cel. 315 381 77 26

MEGATRANSPORTES

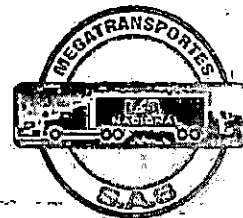


NACIONAL - S.A.S.

"Sus envíos en las mejores manos"

Nit. 900.294.576-6

Transporte de todo tipo de Carga



OBSERVACION N. 9

4.2.7 SERVICIOS LOGÍSTICOS DE TRANSPORTE PARA ENTES FINANCIEROS

Con base en el contenido estipulado en este anexo correspondiente a las tarifas techo clienta Banco Agrario, solicitamos muy respetuosamente a la compañía desestimar, y no considerar este servicio dentro del proceso, teniendo en cuenta que, una vez ejecutado el servicio para este cliente, las tarifas que han considerado como techo, no superan, ni alcanzan a suplir el costo de la operación, la responsabilidad y compromisos hacia este cliente, con los valores propuestos no se podría ejecutar.

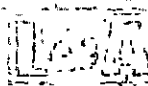
Cordialmente,



RUBEN DARIO MARIN CASTRO

Representante Legal

MEGATRANSPORTES L Y A NACIONAL S.A.S.





Oficinas: Manizales - Medellín - Ibagué
Armenia - Pereira - Neiva - Florencia
Tuluá: Calle 27 No. 43-15 Of. 6 a 500 Mts.
después de Cetsa Tel. 224 44 58
Cel. 315 381 77 26

Bogotá
26 de septiembre de 2022

Ref.: INVITACIÓN PÚBLICA IP007 DE 2022

ASUNTO: OBSERVACIONES AL PROYECTO PLIEGO DE CONDICIONES DE PROCESO EN REFERENCIA CON 4-72 QUE TIENE COMO OBJETO "SERVICIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL PARA LA RECOLECCIÓN DISTRIBUCIÓN Y ENTREGA DE OBJETOS POSTALES Y CARGA EN CIUDADES SEDE REGIONAL, CENTROS OPERATIVOS, MUNICIPIOS (URBANO Y RURAL) QUE CONFORMAN LAS REGIONALES CENTRO, EJE CAFETERO, NOR-OCCIDENTE, NORTE, OCCIDENTE, ORIENTE Y SUR, INCLUIDAS SUS RUTAS NACIONALES PARA LA RED DE SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A.S., GARANTIZANDO LA ADECUADA PRESTACIÓN DEL SERVICIO EN EL TERRITORIO NACIONAL EN CONDICIONES DE COBERTURA, ACCESIBILIDAD, CALIDAD Y PRECIO. ASÍ MISMO LOS SERVICIOS ADICIONALES QUE SE REQUIERAN A NIVEL NACIONAL"

A continuación, presentamos nuestras observaciones

RESPECTO AL FACTOR TECNICO

El pliego indica lo siguiente

- Certificación a través del representante legal en la carta de presentación u otro documento, que indique que los socios, accionistas o cooperantes (propietarios de los vehículos que presentan en su propuesta) 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.

Se le solicita amablemente a la entidad, modificar este requerimiento quitando la parte específica que indica "como mínimo con seis (6) meses de antigüedad integrando la persona jurídica" ya que para prestar el servicio no es necesario contar con 6 meses de anterioridad en la persona jurídica debido a que las relaciones comerciales que se tienen con anterioridad para cumplir con estos servicios no necesita estar constituida dentro de la persona jurídica, esto lo único que haría sería limitar la pluralidad de oferentes en el presente proceso. se propone solo acreditar los contratos de arrendamiento con los vehículos que van a prestar el servicio

- La entidad indica lo siguiente

Diagonal 21 bis 70-54 – PBX.: (1) 7454294

Tel. 7454294/101

www.urbanexpresslm.com – Bogotá, Colombia

- Contar con certificación BASC vigente (preferiblemente) u otras certificaciones internacionales o iniciativas de seguridad vigentes y reconocidas internacionalmente por una autoridad aduanera u otros entes, con el fin de evidenciar el cumplimiento de criterios de seguridad aceptables. En caso de no contar con certificaciones o iniciativas de seguridad deberá dar cumplimiento al acuerdo de seguridad establecido por Servicios Postales Nacionales S.A.S y permitir la verificación del mismo mínimo una vez al año por parte de la entidad.

se le solicita a la entidad retirar este requisito ya que la certificación BASC debido a que la certificación indica lo siguiente "BASC, programa de carácter voluntario, otorga una certificación que confirma el trabajo de control en todos los procesos productivos, empaque, embarque y de transporte de la carga que va con destino al exterior, garantizando que la carga no tiene posibilidades de contaminación (contrabando y drogas) en ninguna etapa hasta llegar al destino final" este proceso de selección no comprende carga que vaya al exterior por lo cual solicitar esta certificación es innecesaria porque la operación no requiere este tipo de servicio y esto limitaría la pluralidad de oferentes al presente proceso.

La entidad indica lo siguiente

14.1 REGISTRO DE OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL Y LICENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA Conforme a lo establecido en el Decreto Nacional 149 de 1999 y el Decreto 173 de 2001 del Ministerio de Transporte, el proponente deberá estar inscrito en el registro de Operadores de Transporte Multimodal y poseer Licencia de Transporte Terrestre de Carga vigente. Para tal efecto deberá allegar los documentos respectivos (Registro de Operador de Transporte Multimodal y Licencia de transporte terrestre de carga) expedido por el Ministerio de Transporte el cual deberá ser presentado como parte integral de su oferta. En caso de proponentes plurales, todos y cada uno de los integrantes deberán presentar tanto el registro de operador de transporte multimodal como Licencia de transporte terrestre de carga al momento de presentar la oferta; y en el evento de resultar adjudicatario tendrá la obligación de mantener vigente durante todo el tiempo del contrato. Para todos los efectos el Proponente y el Contratista deberán acreditar que la Licencia y el Registro se encuentren vigentes durante el proceso de contratación y la ejecución del futuro contrato.

Se le solicita a la entidad Retirar este requisito Ya que la licencia de transporte multimodal se utiliza para operaciones a nivel internacional con los países miembros en la resolución 245, la operación del presente proceso no tiene lugar mas que a nivel nacional en el país de Colombia por lo cual solicitar esta licencia no procede y como limitaría la pluralidad de oferentes

- Por favor aclarar si un solo oferente se puede presentar a todas las regiones o solo se puede presentar a una.
- Se le solicita a la entidad aclarar si el capital de trabajo es del presupuesto oficial de todo el proceso o solamente de la región a la que se vaya a presentar el proponente, en caso de que sea del presupuesto total oficial se le solicita a la entidad solicitar este indicador solo

Diagonal 21 bis 70-54 – PBX.: (1) 7454294

Tel. 7454294/101

www.urbanexpresslm.com – Bogotá, Colombia

para la región a la que el proponente se pretenda presentar, debido a que el presupuesto oficial es bastante alto y solo podrían participar las empresas mas grandes quitando la oportunidad a empresas que tienen la misma capacidad operativa. Lo mismo sucede con el patrimonio

Respecto a la experiencia del proponente

Experiencia del Proponente:

- Para efectos de acreditar la experiencia el proponente deberá presentar hasta tres (03) certificaciones de contratos ejecutados, terminados y liquidados a la fecha de cierre del presente proceso de selección, en Colombia, durante los últimos cuatro (4) años, adjuntando las respectivas actas de liquidación, certificaciones que deberán estar inscritas en el RUP. Dichos contratos deben haber sido ejecutados y liquidados a la fecha de cierre de la presente invitación, cuyo objeto guarde relación con actividades de Transporte recolección, distribución y entrega de objetos y piezas postales y carga; y el objeto, alcance y/o marco obligacional guarde relación con las actividades de recolección, distribución y entrega. Los documentos de experiencia aportados deberán sumar mínimo el 100% del presupuesto oficial para la regional que se presente.

Se le solicita a la entidad que la experiencia aportada por el proponente sume el 50% del presupuesto oficial estimado ya que como se mencionaba anteriormente el presupuesto es bastante alto por regiones, o permitir que se certifiquen con máximo 6 certificaciones

- En caso de que uno de los vehículos no cumpla con lo especificado, se puede cambiar el vehículo?
- ¿De que manera se deben acreditar las hojas de vida de los perfiles solicitados?

La entidad indica lo siguiente:

- 21.3.6 Presencia regional El proponente deberá acreditar tener presencia en la ciudad definida como centro operativo regional (COR) a la cual se presenta ya sea como domicilio principal, sucursal o agencia, la cual se acreditará mediante:
Certificado de existencia y representación legal.
Certificado de tradición y libertad del inmueble donde funciona el centro operativo Y, en caso de que el proponente no sea el propietario, adjuntar el o los contratos de arrendamiento de destinación comercial.

Se le solicita amablemente a la entidad solicitar al proponente acreditar este requisito con una certificación suscrita por el representante legal comprometiéndose a cumplir con este requisito ya que el proponente incurriría en gastos que no estan contemplados sin saber si será el adjudicatario de el presente proceso y limitaría la participación ya que la sucursal se puede implementar una vez sea el adjudicatario y esto no limitaría la capacidad de operación del

Diagonal 21 bis 70-54 – PBX.: (1) 7454294

Tel. 7454294/101

www.urbanexpresslm.com – Bogotá, Colombia

proponente ya que existen muchos proyectos a nivel nacional los cuales se han podido ejecutar sin necesidad de tener una sucursal en cada municipio del país

Respecto al factor puntuable la entidad indica lo siguiente:

1. Flota Propia (FP) $FP \geq 55\%$ $50\% < FP < 55\%$ $FPMH < FP \leq 50\%$	11 7 4
2. Edad de la Flota (EF₂₀₁₈) Para vehículos de la flota con Modelo mayor o igual a 2018 se asignará puntaje así: $EF_{2018} \geq 50\%$ $30\% < EF_{2018} < 50\%$ $0\% < EF_{2018} \leq 30\%$	9,5 6,5 3,5
3. Vehículo "Ecológicos" en la Flota (VEF) Deben cumplir modelo mínimo Vh 2016 $VEF \geq 15\%$ de la flota $5\% < VEF < 15\%$ de la flota $0\% < VEF \leq 5\%$ de la flota	9,5 6,5 3,5
TOTAL	30

Se le solicita amablemente a la entidad retirar el requisito de la flota propia ya que como se indicó anteriormente tener una flota propia solo favorecería a las grandes empresas y dar un factor puntuable si bien no es obligatorio pone en desventaja a otros oferentes ya que no tener flota propia no limita la capacidad operativa del oferente

Respecto al factor puntuable la entidad indica lo siguiente:

PRESENCIA REGIONAL	PUNTAJE
Acreditación de sucursal o agencia en otras de las ciudades definidas como centros operativos de la regional a la que se presente, diferente a la ciudad del Centro Operativo Regional (COR). La sucursal o agencia deberá estar constituida como mínimo de 1 año contado a partir de la fecha de cierre del proceso hacia atrás.	5 puntos

Se le solicita amablemente a la entidad quitar este numeral ya que al presente proceso limitaría la participación ya que la sucursal se puede implementar una vez sea el adjudicatario y esto no limitaría la capacidad de operación del proponente ya que existen muchos proyectos a nivel

Diagonal 21 bis 70-54 – PBX.: (1) 7454294

Tel. 7454294/101

www.urbanexpresslm.com – Bogotá, Colombia

nacional los cuales se han podido ejecutar sin necesidad de tener una sucursal en cada municipio del país. dar un factor puntuable si bien no es obligatorio poner en desventaja a otros oferentes

Respecto a la experiencia adicional, la entidad indica lo siguiente

- Al proponente que acredite Antigüedad y experiencia adicional a la mínima requerida, mediante certificaciones de contratos ejecutados y terminados a 31 de diciembre de 2021 se le otorgarán máximo 5 puntos. Dicha antigüedad de la empresa proponente deberá ser de mínimo ocho (08) años anteriores contados a partir de la fecha de cierre del proceso hacia atrás y cada certificación deberá ser superior al 40% del presupuesto oficial. La antigüedad se demostrará mediante la acreditación de la matrícula establecido en el Certificado de Existencia y Representación Legal, y la experiencia adicional se establecerá de acuerdo con el puntaje que se otorgará conforme a la siguiente tabla:

FACTOR	PUNTAJE
Experiencia adicional certificada acreditada con la presentación de uno (01) a dos (02) contratos.	3 puntos
Experiencia adicional certificada acreditada con la presentación de más de Dos (02) y máximo cuatro (04) contratos.	5 puntos

Se le solicita amablemente a la entidad quitar este numeral ya que al presente proceso limitaría la participación ya que aquí solo se verían beneficiadas las empresas más grandes del mercado y esto no limitaría la capacidad de operación del proponente. dar un factor puntuable si bien no es obligatorio poner en desventaja a otros oferentes

- Solicitamos a la entidad aclarar cual es la fecha de representación de las ofertas

Cordialmente,

URBANO EXPRESS LOGISTICA Y MERCADEO S.A.S
900.046.728-6

Diagonal 21 bis 70-54 – PBX.: (1) 7454294

Tel. 7454294/101

www.urbanexpresslm.com – Bogotá, Colombia



MACROSERVICIOS EXPRESS DE COLOMBIA S.A.S.

empresa comercial prestadora de servicios y todo lo relacionado en transporte

Calidad, Seguridad y Satisfacción es nuestra razón de ser

Dello Arturo Henao Sierra
Nit 900.294.608-3 Régimen Común
E-mail: subgerencia@macroserviciosexpress.com
www.macroserviciosexpress.com



VIGILADO
SuperTransporte

Tuluá, 26 de septiembre de 2022

Señores:

SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A.

Invitacion publica@4-72.com.co

Asunto: Observaciones a estudio previo Invitación Pública IP007-2022

1. Observación numeral 20. VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

Se solicita a la entidad se considere la revisión de los presupuestos asignados a cada regional, de manera que la asignación de estos sean equitativos; así mismo hacemos un llamado para que se revise la asignación de tarifas techo en cada uno de los anexos técnicos y que para cada capacidad según las rutas, se ajuste a la realidad financiera actual, en esta elaboración del presupuesto y fijación de precios techo se nota un claro desconocimiento no solo de la operación, si no de la realidad actual que vive el país y en nuestro caso específicamente el sector del transporte de carga tan golpeado durante los últimos años.

De forma reiterada se le ha hecho de conocimiento a la entidad y de nuestra parte se le ha solicitado el reajuste de tarifas debido a los incrementos presentados para la vigencia 2022, un incremento del 10% sobre el salario mínimo salido de toda proporción esperada, el incremento desmesurado en los precios de todos los costos asociados a este servicio pone en riesgo la capacidad financiera del proveedor del servicio.

La entidad en la elaboración del presupuesto desconoció el incremento a tener en cuenta por los nuevos servicios asignados a esta operación y que se venían facturando como servicios adicionales, como lo son los discriminados en el Anexo 26. Servicios logísticos de transporte para entes financieros.

2. Observación numeral 27 ESTUDIO DE MERCADO Y ANÁLISIS DEL SECTOR.

La asignación de tarifas techo deja ver que la entidad desconoció por completo el estudio de mercado realizado, las cotizaciones de los proveedores actuales debieron ser tenidas en cuenta, pues somos precisamente nosotros quienes con fundamento conocemos las implicaciones económicas que con lleva la ejecución de esta operación, la entidad reconoce que de forma casi que unánime todos los proveedores presentaron un incremento sobre las tarifas actuales del 40%, y esto se fundamenta en que para la cotización se debía prever las



MACROSERVICIOS EXPRESS DE COLOMBIA S.A.S.

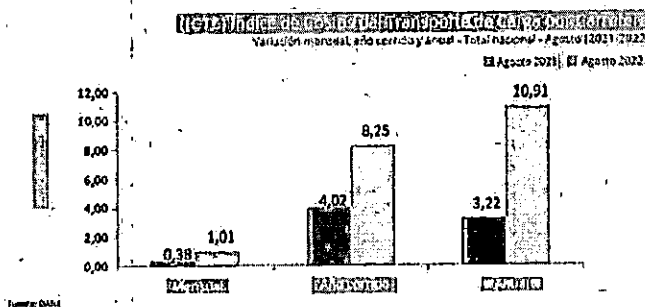
empresa comercial prestadora de servicios y todo lo relacionado en transporte
Calidad, Seguridad y Satisfacción es nuestra razón de ser

Dello Arturo Henao Sierra
NIT 900.294.608-3 Régimen Común
E-mail: subgerencia@macroserviciosexpress.com
www.macroserviciosexpress.com



alzas de los salarios mínimos para las tres vigencias, que conforme se espera lo más probable es que para las vigencias 2023-2024 el salario mínimo siga presentando un incremento en más del 10%, así mismo la inflación y todos los demás costos asociados han presentado incrementos por fuera de lo esperado, la inflación crece desmesuradamente y el comité espera fijar TARIFAS TECHO con base en los precios que se contrataron para la vigencia 2021, ni si quiera tomaron como base para estos las tarifas techo de las invitaciones pasadas, pero aún en los precios techo actuales existen rutas con tarifa techo por debajo de la que en la actualidad nos encontramos facturando.

Solicitamos a Servicios Postales Nacionales S.A.S. se nos exponga en el escrito de preguntas y respuestas a estas observaciones con base en que análisis del sector baso la asignación y disminución de precios, pareciera que se estuviera fijando unos precios basados en un ideal de mercado.



El mayor aporte a la variación mensual del ICTC (1,01%), se registró en el grupo de Costos fijos y peajes; el cual aportó 0,76 puntos porcentuales.

Como se evidencia en la gráfica anterior, de una fuente tan seria como el DANE quien como resultado de su encuesta anual, presenta su análisis del sector y estos dan fe de que nuestro incremento de precios en cotización no obedece a un capricho o al simple interés de lucrarnos, sino como una respuesta a una necesidad creada por el incremento generalizado de los costos asociados a esta operación, como Proveedor de este servicio por más de 10 años a la entidad puedo asegurar que en las condiciones de precios y presupuesto asignado se hace imposible llevar a cabo la ejecución de estos servicios requeridos.

Para el caso específico de la Regional Centro 1, vemos con gran preocupación que el presupuesto asignado presenta una disminución frente a la vigencia anterior.



MACROSERVICIOS EXPRESS DE COLOMBIA S.A.S.

empresa comercial prestadora de servicios y todo lo relacionado en transporte

Calidad, Seguridad y Satisfacción es nuestra razón de ser.

Delio Arturo Henao Sierra
Nit. 900.294.608-3 Régimen Común
E-mail: subgerencia@macroserviciosexpress.com
www.macroserviciosexpress.com



REGIONAL CENTRO 1

DETALLE	TIEMPO EJECUCION	TOTAL	MES
PRESUPUESTO 2022-2023	12	9.175.113.722	764.592.810
PRESUPUESTO 2021-2022	14	11.328.336.528	809.166.895

INCREMENTO PRESUPUESTO

-44.574.085

REGIONAL	PRESUPUESTO OF. VIGENCIA 2022 EN COPS	PRESUPUESTO OF. VIGENCIA 2023 EN COPS	PRESUPUESTO OF. VIGENCIA 2022 EN SMMLV	PRESUPUESTO OF. VIGENCIA 2023 EN SMMLV
REG. CENTRO 1	\$ 923.742.181	\$ 8.251.371.541	923,74	8.251,37

Si se valida a simple vista se ve reflejada una disminución de \$44.574.085 por mes en el presupuesto asignado, pero conforme lo especifica el estudio previo numeral **6.19 Causales de rechazo punto** número 10 del borrador de la Invitación Publica IP007-2022, el cual cita:

10. Cuando el valor de la propuesta económica presentada por el proponente se configure en cualquiera de las siguientes causales:
- Superar el valor del presupuesto oficial total definido para la regional a la que se presenta.
 - Superar el valor del presupuesto oficial fijado por vigencia para la regional a la que se presenta.
 - Superar los valores techo por ítem establecidos para la regional a la que se presenta según el Anexo Técnico No 1.

La entidad como estrategia plantea como causal de rechazo superar el valor del presupuesto asignado por vigencia, lo que conlleva a que para poder dar cumplimiento a este punto se ajuste el presupuesto según lo establecido.

VIGENCIA 2022-2023	PRESUPUESTO OFICIAL 12 MESES	PRESUPUESTO OFICIAL MES	PRESUPUESTO OF. DICIEMBRE 2022	PRESUPUESTO OF. VIGENCIA 2023 (11 MESES)	PRESUPUESTO MAXIMO PARA EJECUTAR
REG. CENTRO 1	9.175.113.722	764.592.810	750.124.686	8.251.371.546	9.001.496.232

Conforme lo anterior el presupuesto habilitado para la regional Centro 1 sería de \$ 9.001.496.232.

DETALLE	TIEMPO EJECUCION	TOTAL	MES
PRESUPUESTO 2022-2023	12	9.001.496.232	750.124.686



MACROSERVICIOS EXPRESS DE COLOMBIA S.A.S.

empresa comercial prestadora de servicios y todo lo relacionado en transporte
Calidad, Seguridad y Satisfacción es nuestra razón de ser

Dello Arturo Henao Sierra
Nit 900.294.608-3 Régimen Común
E-mail: subgerencia@macrosexcpress.com
www.macrosexcpress.com



VIGILADO
SuperTransporte

PRESUPUESTO 2021-2022	14	11.328.336.528	809.166.895
			59.042.209
DISMINUCION TOTA DEL PRESUPUESTO-VIGENCIA 2022-2023 (12 MESES)			708.506.506

Después de este análisis podemos ver que el presupuesto para ejecutar la vigencia 2022-2023 presenta una disminución total de \$708.506.506 con respecto a la vigencia anterior, lo cual carece de toda lógica.

FLOTA RECURRENTE - REGIONAL CENTRO										
Regional	Menor 550	1000	2000	3500	4500	6000	8000	10000	Total	
VIGENCIA 2022-2023	4	10	24	37	10	12		1		98
VIGENCIA 2021-2022	5	10	38	32	14	5				104
	-1	0	-14	5	-4	7	0	1	0	-6

A simple vista podría considerarse que la disminución del presupuesto podría estar sujeta a una disminución de recurso requerido entre una y otra vigencia, pero solo son 6 vehículos menos y el recurso requerido de 4.500 se incrementó en más del 50%, así las cosas, no está claro cuál es la razón por la cual se presenta esta disminución tan considerable en el presupuesto.

3. Se solicita a la entidad se aclare; ya que existe dualidad con respecto al mismo requerimiento.

21.3.5 Propiedad de la flota: 40% mínimo para vehículos de al menos 4 ruedas y 10% mínimo para motocicletas (Flota propia mínima habilitante - FPMH)

El futuro contratista debe garantizar para la operación un porcentaje de flota propia mínimo del 30% para vehículos de al menos 4 ruedas y del 10% para motocicletas de la flota recurrente, los cuales deben ser acreditados con tarjeta de propiedad o

Si para el porcentaje de flota propia recurrente de 4 ruedas esta deberá corresponder al 30% de la flota o al 40% como cita el título.

4. Se solicita a la entidad que con el ánimo de garantizar el respaldo financiero y tener una información actualizada del proponente, los indicadores financieros a evaluar sean constatados con base en la información financiera con corte al 31 de diciembre de 2021, siendo los estados financieros con corte al 31 de diciembre de 2021 y el certificado de RUP el medio idóneo para constatar lo requerido.



MACROSERVICIOS EXPRESS DE COLOMBIA S.A.S.

empresa comercial prestadora de servicios y todo lo relacionado en transporte
Cálidad, Seguridad y Satisfacción es nuestra razón de ser

Dello Arturo Henao Sierra
Nit 800.294.608-3 Régimen Común
E-mail: subgerencia@macroserviciosexpress.com
www.macroserviciosexpress.com



21.2 CONDICIONES FINANCIERAS HABILITANTES

Los interesados en participar en el presente proceso deberán estar inscritos en el Registro Único de Proponentes de la Cámara de Comercio de su domicilio, para tal efecto, deberán acreditar su inscripción mediante la presentación del certificado de inscripción, calificación, y clasificación en el RUP.

Nota 1: El RUP debe estar actualizado, vigente y en firme a la fecha de cierre del presente proceso, con información financiera a corte de 31 de diciembre del 2021.

NOTA 1: Los Indicadores financieros requeridos como requisito habilitante, tienen como fin el poder constatar la capacidad del proponente para ejecutar el objeto contractual; el nivel establecido en cada uno de ellos se obtiene de un ejercicio estadístico con información financiera al corte del 31 de diciembre de 2020, oficialmente publicada por la Superintendencia de sociedades, correspondiente a las empresas cuya actividad principal corresponde a H4923 - Transporte de carga por carretera y H5229 - Otras actividades complementarias al transporte.

5. Se solicita a la entidad aclarar si el proponente puede presentarse y ser adjudicatario de una o dos regionales, lo anterior debido a que los documentos difieren sobre esto:

BORRADO INVITACION PUBLICA IP007-2022 NUMERAL 6.19 Causales de rechazo

2. Cuando el proponente presente más de una propuesta para este mismo proceso, como representante de persona jurídica o como persona natural o integrante de consorcio o unión temporal o presente propuestas alternativas o parciales.

ESTUDIO PREVIO DE PUBLICACION – NUMERAL 21.2.1 INDICADORES FINANCIEROS.

NOTA 2: En el evento en que un proponente presente propuesta para dos regionales, deberá indicar en la carta de presentación de la propuesta el orden en que sus ofertas deberán ser verificadas y evaluadas (primera opción/segunda opción) para efectos del cumplimiento de los requisitos jurídicos, técnicos y financieros habilitantes.

6. Se solicita a la entidad que los anexos técnicos contengan el consolidado de la información, pues estos no contienen el cuadro resumen diligenciado que permita evidenciar de donde sale el total del presupuesto asignado, y que servicios presentan variación de precios, así mismo dentro de este cuadro **RESUMEN** no se evidencia ningún ítem que consolide los valores correspondientes al Anexo 26. Servicios logísticos de transporte para entes financieros.



MACROSERVICIOS EXPRESS DE COLOMBIA S.A.S.

empresa comercial prestadora de servicios y todo lo relacionado en transporte

Calidad, Seguridad y Satisfacción es nuestra razón de ser

Delio Arturo Henao Sierra

Nit 900.294.608-3 Régimen Común

E-mail: subgerencia@macrosexciosexpress.com

www.macrosexciosexpress.com



RESUMEN ECONOMICO OCCIDENTE											
FECHA	CONCEPTO	UNIDAD	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL	VALOR UNITARIO	CANTIDAD	VALOR TOTAL	VALOR UNITARIO	CANTIDAD	VALOR TOTAL
2002
2003
2004

Como se observa en la siguiente gráfica, los servicios a ejecutar para las entidades financieras Hoja denominada 1. Tula Empresarial, esta muestra dos recorridos (Recorrido 1 y Recorrido 2), pero en el ítem oferta por recorrido (ida y vuelta), solo permite calcular un recorrido según Origen - Destino.

FORMA DE COTIZACIÓN - TULA EMPRESARIAL											
1. Por favor describir la cotización de los servicios a cotizar.											
ORDEN	CONCEPTO	UNIDAD	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL	ORDEN	CONCEPTO	UNIDAD	CANTIDAD	VALOR UNITARIO	VALOR TOTAL
1	BOGOTÁ	...	...	...	...	2	BOGOTÁ	...	...	...	...
3	BOGOTÁ	...	...	...	...	4	BOGOTÁ	...	...	...	...
5	BOGOTÁ	...	...	...	...	6	BOGOTÁ	...	...	...	...
7	BOGOTÁ	...	...	...	...	8	BOGOTÁ	...	...	...	...
9	BOGOTÁ	...	...	...	...	10	BOGOTÁ	...	...	...	...
11	BOGOTÁ	...	...	...	...	12	BOGOTÁ	...	...	...	...

Para los servicios logísticos de transporte para entes financieros, realizamos la asignación de tarifa con base en la tarifa techo y solo en la Hoja denominada 1. Tula Empresarial, el valor total del presupuesto según tarifa techo con un estimado mínimo de 22 días de frecuencia, da como resultado un valor total por ser vicio mensual de OCHENTA Y TRES MIL NOVECIENTOS TREINTA Y CINCO MIL SEISCIENTOS SESENTA Y NUEVE PESOS (\$83.935.669). Conforme lo anterior solicitamos a la entidad que los nuevos servicios discriminados en el Anexo 26, se desagreguen de este requerimiento y se nos permita cotizar estos servicios como adicionales o se adicionen como un nuevo servicio, y que como tal se asigne presupuesto para su ejecución de forma independiente.



MACROSERVICIOS EXPRESS DE COLOMBIA S.A.S.

empresa comercial prestadora de servicios y todo lo relacionado en transporte
Calidad, Seguridad y Satisfacción es nuestra razón de ser.

Delio Arturo Henao Sierra,
Nit 900.294.608-3 Régimen Común
E-mail: subgerencia@macroserviciosexpress.com
www.macro-servicios-express.com

ISO 9001
ISO 14001
OHSAS 18001
BUREAU VERITAS
CERTIFICATION



Para el anexo de servicios suplementarios se solicita se sirvan ajustar los precios asignados como techo, ya que estos se encuentran por debajo de un 25 a 30% de los precios techo establecidos para la vigencia anterior.

PRECIOS SERVICIO SUPLEMENTARIO CALI-MEDELLIN

VIGENCIA 2022-2023

VIGENCIA 2021-2022

Origen	Capacidad	Medellin + Área Metropolitana	Origen	Capacidad	Medellin + Área Metropolitana
Cali + Área Metropolitana	2.000	\$ 510.110	Cali + Área Metropolitana	2.000	\$ 714.180
	3.500	\$ 596.401		3.500	\$ 894.099
	4.500	\$ 638.150		3.400	\$ 836.206
	6.000	\$ 681.821		8.000	\$ 1.147.188
	8.000	\$ 719.982		10.000	\$ 1.561.016
	10.000	\$ 772.110		Mini-Mula	\$ 2.600.964
	Mini-Mula	\$ 1.861.745		Mula	\$ 4.461.522

Origen	Capacidad	Medellin + Área Metropolitana	Origen	Capacidad	Medellin + Área Metropolitana
Cali + Área Metropolitana	2.000	\$ 510.110	Cali + Área Metropolitana	2.000	\$ 714.180
	3.500	\$ 596.401		3.500	\$ 894.099
	4.500	\$ 638.150		3.400	\$ 836.206
	6.000	\$ 681.821		8.000	\$ 1.147.188
	8.000	\$ 719.982		10.000	\$ 1.561.016
	10.000	\$ 772.110		Mini-Mula	\$ 2.600.964
	Mini-Mula	\$ 1.861.745		Mula	\$ 4.461.522

Origen	Capacidad	Medellin + Área Metropolitana	Origen	Capacidad	Medellin + Área Metropolitana
Cali + Área Metropolitana	2.000	\$ 510.110	Cali + Área Metropolitana	2.000	\$ 714.180
	3.500	\$ 596.401		3.500	\$ 894.099
	4.500	\$ 638.150		3.400	\$ 836.206
	6.000	\$ 681.821		8.000	\$ 1.147.188
	8.000	\$ 719.982		10.000	\$ 1.561.016
	10.000	\$ 772.110		Mini-Mula	\$ 2.600.964
	Mini-Mula	\$ 1.861.745		Mula	\$ 4.461.522

Reiteramos a la entidad que con los precios fijados para esta vigencia conforme se estipulan las tarifas techo, la utilidad quedaría en la aplicación de las ANS.

Se requiere a la entidad que se designe un Supervisor de contrato por cada regional, para que, de acuerdo a la magnitud de la operación, este pueda dar cumplimiento dentro de los términos establecidos a su función de aprobación de servicios ejecutados, de manera que se pueda radicar la factura a tiempo y por ende, los pagos si puedan hacerse efectivos conforme lo establece el contrato, y así se evite extender por tanto tiempo los tiempos para radicar la factura.

Esperamos que estas inquietudes puedan ser resueltas de fondo.

Atentamente,

DELIO ARTURO HENAO SIERRA
Representante Legal

MACROSERVICIOS EXPRESS DE COLOMBIA S.A.S.
Nit. 900.294.608 - 3
Tel: 224 6088 - 226 2100
Cel: 311 315 0343





Bogotá D.C, 26 de septiembre de 2022

Señores

SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A

Atentamente: CLARA ISABEL VEGA RIVERA

Invitacion publica@4-72.com.co

clara.vega@4-72.com.co

E. S. D

Referencia: Proceso de Invitación Pública IP007 de 2022 servicio de transporte multimodal para de recolección, distribución y entrega de objetos y piezas postales y carga en ciudades sede regional, centros operativos, municipios (urbano y rural) que conforman las regionales Centro, Eje Cafetero, Nor-Occidente, Norte, Occidente, Oriente y Sur, incluidas sus rutas Nacionales para la red de Servicios Postales Nacionales S.A.S., garantizando la adecuada prestación del servicio en el territorio nacional en condiciones de cobertura, accesibilidad, calidad y precio. Así mismo los servicios adicionales que se requieran a nivel nacional.

Asunto: Observaciones a la Invitación Pública N° IP002 DE 2022

LUIS CARLOS DIAZ OSORIO, mayor y vecino de Bogotá, identificado con cédula de ciudadanía No. 79.457.547 de Bogotá, actuando como representante legal de CAMARCA S.A.S, identificado con Nit. 900.504.241-7, según consta en el Certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá D.C, por medio del presente escrito me permito enviar las siguientes observaciones al Estudio Previo y al Aviso de Invitación Pública No IP007 de 2022

Observaciones a la Invitación Pública

1. De manera respetuosa, se solicita a la entidad unificar la descripción del objeto del presente proceso de selección, dado que lo indicado en el primer párrafo de los estudios previos no es igual a lo definido en el primer párrafo del aviso de invitación pública, tal y como se muestra a continuación:

Estudio Previo señala:

(...)

"prestar el servicio de transporte multimodal para de recolección, distribución y entrega de objetos y piezas postales y carga en ciudades sede regional, centros operativos, municipios (urbano y rural) que conforman las regionales Centro, Eje Cafetero, NorOccidente, Norte, Occidente, Oriente y Sur, incluidas sus rutas Nacionales para la red de Servicios Postales Nacionales S.A.S., garantizando la adecuada prestación del servicio en el territorio nacional en condiciones de cobertura, accesibilidad, calidad y precio. Así mismo los servicios adicionales que se requieran a nivel nacional" (Subrayado fuera de Texto)

Aviso de la Invitación Pública indica:

(...)

"prestar el servicio de transporte multimodal para la recolección y entrega de objetos postales y carga en ciudades sede regional, centros operativos, municipios (urbano y rural) que conforman las regionales Centro, Eje Cafetero, Nor-Occidente, Norte, Occidente, Oriente y Sur, incluidas sus rutas Nacionales para la red de Servicios Postales Nacionales S.A.S., garantizando la adecuada prestación del servicio en el territorio nacional en condiciones de cobertura, accesibilidad, calidad y precio. Así mismo los servicios adicionales que se requieran a nivel nacional."

Conforme a lo anterior, se solicita que se incluya la definición de piezas postales en el objeto del Aviso de Invitación del presente proceso de selección, la cual no se encuentra en el documento publicado por la entidad.

2. Se solicita a la entidad modificar el título **-Domicilio y Contra Entrega-** del numeral 4.2.- Suministro de Transporte- del Estudio Previo, el cual señala lo siguiente:

(...)

"Dentro de la prestación del servicio se deberá contemplar el uso de dispositivos electrónicos y aplicaciones para la correcta prestación del servicio, tales como el recaudo de dinero, recibir pagos contra entrega de los clientes, diligenciamiento de guías digitales en los destinos o lugares definidos por La Entidad, de igual forma deberá contemplar un esquema y procedimiento que permita la correcta administración, recaudo y control de los bienes económicos recaudados, custodia y su posterior conciliación bajo los procedimientos establecidos por SPN al inicio de la ejecución, así mismo como la recolección a domicilio en el lugar y franja horaria definida en la programación habitual y rutinaria de la operación de 4-72. Respecto a los procedimientos que se lleguen a implementar al inicio de la ejecución se aclara que de acuerdo con la necesidad de la Entidad y del mercado los mismos podrán tener actualizaciones durante la vigencia del contrato a suscribir." (Subrayado fuera de texto).

En pertinente señalar que las actividades de recaudo, recepción de pagos contra entrega de clientes, son labores catalogadas como actividades de vigilancia y seguridad, para lo cual la empresa transportadora deberá contar con instalaciones, vehículos blindados, bóvedas, sistemas de seguridad y equipos adecuados para el desarrollo de estas actividades, que garanticen la integridad y vida del personal a bordo; como de los valores custodiados. Adicionalmente, se deben realizar actividades de conteo y recuento de las sumas de dinero

tanto en el momento del recibo como en el momento de la entrega, las cuales no están reglamentadas en los estudios previos como en los demás documentos del proceso.

Es de resaltar que, para el recaudo y recepción de pagos contra entrega de clientes, es necesario adoptar las medidas y las garantías de seguridad necesarias para este tipo de operación, de conformidad con los modelos y matrices de administración de riesgos de cada compañía, las cuales deberán ser aprobadas por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. Por lo tanto, las empresas interesadas en el presente proceso deberían, contar con la el título de habilitación de transporte de valores expedida por la autoridad competente, lo cual no se encuentra reglamentado en el presente proceso de selección.

Con todo lo anterior, se solicita a la entidad, eliminar las actividades de recaudo y recepción de pagos contra entrega de clientes, por cuanto son actividades independientes no tienen una relación directa con el objeto del presente proceso de selección, requieren una reglamentación especial conforme a la Ley y además los costos económicos que representa su implementación no fueron contemplados en el estudio de mercado efectuado por la entidad; esto sin mencionar que el ajuste realizado por la entidad al presupuesto del año 2021, para la operatividad del año 2022 a 2024 no refleja la realidad económica de la operación del proyecto.

3. Se solicita a la entidad, aclarar el porcentaje que debe acreditar el oferente respecto a la flota propia tanto de vehículos de al menos de cuatro (4) ruedas, como para motos de la flota recurrente, señalado en el numeral 4.2.- Suministro de Transporte, el cual menciona que:

(...)

*"El futuro contratista debe garantizar para la operación un porcentaje mínimo del **40% para vehículos de al menos 4 ruedas y del 10% para motocicletas de flota propia**, los cuales deben ser acreditados con tarjeta de propiedad, contratos de leasing o renting para el porcentaje de vehículos que no sean propios (en el caso de que aplique). Los contratos de leasing o renting deberán estar vigentes al momento de cierre de la invitación para ser considerados como flota propia y el plazo de estos contratos deben garantizar el mismo plazo de la duración del contrato con SPN". (Subrayado fuera de texto).*

De la lectura anterior, se infiere que el oferente deberá garantizar para la operación un porcentaje mínimo del 50% de flota propia, correspondiente a 40% en vehículos de al menos 4 ruedas y 10% en motos. Sin embargo, esto difiere con lo establecido en el numeral 21.3.5- Propiedad de la flota: 40% mínimo para vehículos de al menos 4 ruedas y 10% mínimo para motocicletas (Flota propia mínima habilitante - FPMH)- de los estudios previos que indica:

(...)

*"El futuro contratista debe garantizar para la operación un porcentaje de flota propia mínimo del **30% para vehículos de al menos 4 ruedas y del 10% para motocicletas de la flota recurrente...**" (Subrayado fuera de texto)*

Por todo lo anterior, se evidencia una discrepancia entre los numerales, por lo que se solicita a la entidad realizar la respectiva aclaración en párrafo 5 del Título- Domicilio y Contra Entrega-

del numeral 4.2.- Suministro de Transporte- de los Estudios Previos. Se recomienda la siguiente redacción:

*"El futuro contratista debe garantizar para la operación un porcentaje mínimo del **30% para vehículos de al menos 4 ruedas y del 10% para motocicletas de flota propia**, los cuales deben ser acreditados con tarjeta de propiedad, contratos de leasing o renting para el porcentaje de vehículos que no sean propios (en el caso de que aplique). Los contratos de leasing o renting deberán estar vigentes al momento de cierre de la invitación para ser considerados como flota propia y el plazo de estos contratos deben garantizar el mismo plazo de la duración del contrato con SPN". (Subrayado fuera de texto).*

4. Amablemente se solicita a la entidad modificar la tabla de capacidad de carga, establecida tanto en la nota 5 del título -Domicilio y Contra Entrega- del numeral 4.2.- Suministro de Transporte- como la nota 5 del numeral 21.3.5- Propiedad de la flota, las cuales se indica lo siguiente:

(...)

"Nota 5: Para dar claridad sobre los vehículos que serán aceptados en cada una de las capacidades descritas en el Anexo Técnico No. 1 a continuación se presenta la tabla con los rangos de variación permitidos para cada una de las capacidades de carga exigidas:"

Capacidad Solicitada (Kg)	Mínimo (kg)	Máximo (kg)
550	550	990
1000	901	1990
2000	2000	3490
3500	3500	4490
4500	4500	5990
6000	6000	7990
8000	8000	9990
10000	10000	12500

Nuestra solicitud, está fundamentada en que al establecer rangos mínimo y máximo en las capacidades no permite aprovechar toda la capacidad con la que cuenta los vehículos de carga, de acuerdo a la capacidad real de los mismos. Por lo tanto, se solicita a la entidad ampliar los rangos de capacidad (mínimo y máximo) con un margen de tolerancia del 10% promedio de la siguiente manera:

Capacidad Solicitada (kg)	Mínimo (kg)	Maximo (kg)
550	495	890
1000	900	1790
2000	1800	3140
3500	3150	4040
4500	4050	5390
6000	5400	7190
8000	7200	8990
10000	9000	12500

Es de resaltar, que ésta observación fue aceptada por parte de la Entidad en procesos anteriores en los cuales se dio cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1 de la Resolución N° 20213040032795 expedida por el Ministerio de transporte "Por la cual se modifica la resolución 6427 del 17 de diciembre de 2009" por la cual se dictan unas disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga de dos ejes", modificada por la resolución 2498 del 28 de junio de 2018 del Ministerio de Transporte de los vehículos.

Es importante aclarar que la anterior solicitud, no afecta las especificaciones técnicas exigidas para el cumplimiento del servicio de transporte de recolección y entrega de objetos postales y carga; y mantiene la adecuada prestación del servicio en el territorio nacional en condiciones de cobertura, accesibilidad, calidad y precio del objeto del contrato.

5. Se solicita a la entidad respetuosamente, modificar el requisito establecido en el último párrafo de la página 14 de los estudios previo, referente a qué las rutas nacionales deben contar con cámara (CCTV) interna con capacidad de grabación (30) días de visión nocturna, según se señala a continuación:

(...)

"Para todas las rutas nacionales deberán contar con una estructura de seguridad con reforzamiento en su carrocería en varilla de acero, con el fin de contrarrestar el riesgo de hurto bajo la modalidad "descuelgue" y las bisagras deben ser reforzadas con puntos de soldadura, con el fin de evitar el desmonte de las puertas del furgón. Así mismo, se requiere que a estas rutas, se instale cámara (CCTV) interna (furgón y cabina) con capacidad de grabación por treinta (30) días con visión nocturna, y serán requeridas las grabaciones según necesidades de SPN.

En el evento que, como resultado de una inspección por parte de SPN se evidencie que no se cumple con lo anteriormente señalado, no se aceptará el vehículo para la operación, debiendo el contratista reemplazarlo en un término no mayor a 2 horas sin perjuicio de la aplicación del ANS respectivo."

Se solicita a la entidad eliminar el requisito de instalación de cámara (CCTV) interna (furgón y cabina) y sólo mantener el mecanismo de seguridad de monitoreo de Sistema Satelital (GPS), ya que este dispositivo se adecúa completamente a la operatividad del servicio de transporte, dado que transmite información en tiempo real sobre la ubicación de los vehículos, determinar

con precisión la velocidad, destino, distancia de viaje y del destino, hora de salida; entre otros; datos que son necesarios y consecuentes con la finalidad del servicio de transporte y cumplen de manera estrecha con las especificaciones técnicas del proceso.

Además de lo anterior, es necesario recalcar que los costos asociados a la instalación en la flota para cubrir rutas nacionales, elevan los precios para cotizar y participar en el proceso, que por demás como se ha indicado en varias ocasiones no fueron tenidos en consideración por la entidad en la estructuración del presupuesto oficial para el proyecto.

Y finalmente, de acuerdo con la matriz de riesgos operacionales, la implementación de estos dispositivos tecnológicos (CCTV) en la flota vehicular que cubren trayectos largos, pueden llegar a transgredir los derechos fundamentales a la intimidad y habeas data de los conductores quienes estarán bajo vigilancia más de 8 horas diarias según la ruta que les corresponda.

Al respecto la Corte¹ en sentencia C-094 de 2020, se ha referido a la vida privada en términos amplios como un "espacio", "ámbito", "esfera" u "órbita" de los individuos. Este "espacio", corresponde a un "espacio personal ontológico" o a un "espacio de personalidad de los sujetos" que comprende, entre otros, espacios físicos, psicológicos y relacionales de los individuos. Igualmente, ha señalado que el derecho a la intimidad se manifiesta con diferentes grados de potencia según los comportamientos se relacionen con dimensiones personales, familiares y sociales- teniendo en cuenta que en cada una de ellas es diferente el nivel en que el individuo cede parte de su interioridad hacia el conocimiento público. Adicionalmente, esta Corte ha precisado que el derecho a la intimidad no resguarda únicamente un espacio físico. Sin perjuicio de esto, ha reconocido que el espacio físico en el que tienen lugar las actuaciones de las personas incide en el mayor o menor grado de resistencia del derecho a la intimidad respecto de las restricciones. Al respecto, la Corte ha planteado una categorización que clasifica los espacios en: privados, semiprivados, semipúblicos y públicos.

De manera particular, se ha considerado que el espacio privado es el lugar en el que las personas desarrollan su personalidad y ejercen su intimidad de manera libre en un ámbito inalienable, inviolable y reservado. En este sentido, si bien el espacio privado se asocia con el concepto de domicilio, según la Corte, va más allá de la idea prevista en el Código Civil, abarcando "además de los lugares de habitación, trabajo, estudio, todos aquellos espacios o recintos aislados en los que la persona normal y legítimamente pretenda desarrollar su propia vida privada, separada de los terceros y sin su presencia".

Advierte la Corte que, las imágenes, sonidos o conversaciones de las personas que son captados por cámaras de vigilancia u otros sistemas tecnológicos son, en general, datos personales cuyo tratamiento debe sujetarse a los contenidos del derecho al habeas data. De esta forma, en términos generales, los responsables del tratamiento de los datos deben obligarse a respetar el carácter lícito y leal de la recopilación y el tratamiento automatizado de los datos personales, las finalidades legítimas de la grabación y del registro, la limitación de la conservación de estas imágenes a un plazo estrictamente necesario, el carácter adecuado y no excesivo del sistema respecto a los objetivos que se persiguen, así como la pertinencia de los datos y la obligación de actualizarlos. De esta misma forma, deben propender por proscribir el tratamiento de datos personales, y garantizar, asimismo, el derecho que tienen las personas a

¹ <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2020/C-094-20.htm>

conocer la información sobre ellas almacenada y de exigir, en su caso, las rectificaciones que sean precisas.

En concordancia de lo anterior la Superintendencia de Industria y Comercio, ha indicado en la guía al consumidor que: *"Protección de datos personales en sistemas de video vigilancia"* indicó que *"Los sistemas de Video vigilancia son considerados como intrusivos de la privacidad al involucrar herramientas como el monitoreo y la observación de las actividades que realizan las personas a lo largo del día, en tal sentido, se afirma que antes de tomar la decisión de implementar tales sistemas se debe tener en cuenta la necesidad de utilizarlos y, además, considerar si esa necesidad se suple con la implementación de los mismos o si existen otros mecanismos que se puedan utilizar y que generen un menor impacto en la privacidad de las personas"*².

En virtud de lo anterior, solicitamos amablemente a la entidad considerar que el sistema de monitoreo y seguimiento con GPS, llamadas telefónicas, puntos de seguridad estratégicos en las carreteras, entre otros, son mecanismos suficientes que cubren con los estándares de seguimiento y control de la carga transportada, y por tal razón eliminar la inclusión del sistema de vigilancia (CCTV), conforme a los fundamentos anteriormente explicados.

6. Se solicita a la entidad aclarar el punto 2 -CARGUE Y DESCARGUE DE VEHICULOS del numeral 4.2.-Suministro de Transporte- en el sentido de indicar a que tipo de transporte aplican dichas actividades.

El numeral 2 indica lo siguiente:

(...)

2. CARGUE Y DESCARGUE DE VEHICULOS El contratista deberá asumir la custodia de la mercancía desde el momento de la entrega previo al cargue del vehículo hasta el descargue en destino. SPN entregará la mercancía en los muelles o áreas designadas para zonas de cargue y descargue al contratista, quien deberá validar la cantidad de unidades, revisar el estado de la mercancía y realizar el cargue al vehículo; al momento del cargue SPN dejará registrado en el sistema de información (SIPOST) la relación de cada una de las guías y se entregará al contratista. Al momento de finalizar el cargue el manifiesto de despacho con la relación de cambios de custodia, pesos, unidades y valor declarado. En destino el contratista deberá descargar y entregar al Centro Operativo Regional en la zona designada para cargue y descargue con supervisión del mismo, validando que la carga física y el manifiesto de carga coincidan y se encuentre la mercancía en las mismas condiciones en las que fue recibida. NOTA: El contratista es responsable de la integridad de la mercancía durante el proceso de cargue, transporte, descargue y entrega de la mercancía; en caso de una avería o faltantes el contratista deberá responder y asumir el valor declarado de la misma.

De la lectura del numeral no es claro a que tipo de transporte que se refiere, aún cuando existen varios TRANSPORTE URBANO-TRANSPORTE REGIONAL- TRANSPORTE

² http://www.sic.gov.co/sites/default/files/files/Nuestra_Entidad/Guia_Vigilancia_sept16_2016.pdf

INTERMUNICIPAL, por lo tanto, se solicita a la entidad aclarar que estas actividades aplican exclusivamente al Transporte Nacional y/o Ruta Nacional, para ello se recomienda la siguiente redacción:

(...)

2. CARGUE Y DESCARGUE DE VEHICULOS

El contratista deberá asumir la custodia de la mercancía desde el momento de la entrega previo al cargue del vehículo hasta el descargue en destino. SPN entregará la mercancía en los muelles o áreas designadas para zonas de cargue y descargue al contratista, quien deberá validar la cantidad de unidades, revisar el estado de la mercancía y realizar el cargue al vehículo; al momento del cargue SPN dejará registrado en el sistema de información (SIPOST) la relación de cada una de las guías y se entregará al contratista. Al momento de finalizar el cargue el manifiesto de despacho con la relación de cambios de custodia, pesos, unidades y valor declarado. En destino el contratista deberá descargar y entregar al Centro Operativo Regional en la zona designada para cargue y descargue con supervisión del mismo, validando que la carga física y el manifiesto de carga coincidan y se encuentre la mercancía en las mismas condiciones en las que fue recibida de las rutas nacionales

NOTA: *El contratista es responsable de la integridad de la mercancía durante el proceso de cargue, transporte, descargue y entrega de la mercancía; en caso de una avería o faltantes el contratista deberá responder y asumir el valor declarado de la misma.*" (Subrayado fuera de texto).

7. Se solicita a la entidad modificar el punto 3. - Modificación de Rutas, del numeral 4.2.-Suministro de Transporte, el cual señala:

(...)

3. MODIFICACIÓN DE RUTAS. *La operación es planificada semanalmente por el Profesional de Transporte de cada Regional, la cual deberá contar con la aprobación de la Jefatura Nacional de Transporte, la metodología establecida es basada en variables cualitativas y cuantitativas. Es de aclarar que, la operación es dinámica conforme a la demanda, no es estacional y depende de nuevos servicios y negocios que SPN comercialice.*

Por lo descrito, de manera excepcional, los vehículos individualmente contemplados son susceptibles de modificarse, suspender o adicionarse según la tendencia del comportamiento, semanal de los objetos y piezas postales y paquetería movilizadas; por lo cual SPN se reserva la facultad de manera unilateral de modificar, suspender o adicionar cualquier ruta y/o trayecto contemplados en el ANEXO TÉCNICO N. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO con el fin de garantizar la ejecución del objeto contractual, conforme lo siguiente." (Subrayado fuera de texto)

De acuerdo con lo anterior, se solicita a la entidad eliminar el término "de manera unilateral" por "previo acuerdo entre las partes", toda vez que; que cualquier modificación no solo afecta

directamente la operatividad de las rutas, sino que también tiene un impacto económico y financiero en el contrato.

Lo anterior, se sustenta en el principio de equilibrio económico que rige en los contratos, en el sentido de que el futuro contratista elabora su oferta con base en la información técnica, tipo de servicio, frecuencias, cantidad de rutas, servicios adicionales, etc. establecidos en los documentos de la invitación del proceso, y cualquier cambio o modificación que pretenda la entidad debe valorarla previamente con el contratista, para no afectar la ecuación económica del contrato.

En este sentido el Consejo de Estado en sentencia con el radicado 20912 del 27 de marzo de 2014, consejero Ponente *Danilo Rojas Betancourth*, dispuso "El equilibrio económico del contrato corresponde a la ecuación contractual que surge una vez las partes celebran el negocio jurídico, de conformidad con la cual las prestaciones a cargo de cada una de las partes se miran como equivalentes a las de la otra. Así, el contratista cuya propuesta fue acogida por la administración, considera que las obligaciones que asume en virtud del contrato que suscribe, resultan proporcionales al pago por las mismas pretende recibir, toda vez que al elaborar dicha oferta, ha efectuado un análisis de costo-beneficio, fundado en los estudios y proyecciones que realizó en relación con los factores determinantes del costo de ejecución de las prestaciones a su cargo y la utilidad que pretende obtener a partir de la misma (...).

Por lo tanto, respetuosamente se solicita a la entidad modificar el punto 3 del numeral 4.2. en el sentido de que las modificaciones de rutas deben ser concertadas previamente con el contratista.

8. Se solicita a la entidad modificar el Numeral 6. **CENTROS DE TRANSITO Y DIGITALIZACION** del numeral 4.2.-Suministro de Transporte, en el sentido de eliminar el Municipio de Barrancabermeja, como centro de tránsito y digitalización ya que este municipio está catalogado como Centro de Operación y por funcionalidad en este centro se pueden realizar coetáneamente dichas actividades:

CENTRO 2	OCCIDENTE	NORTE	ORIENTE	NOROCCIDENTE	SUR	EJE CAFETERO
GARAGOA	EL BORDO	MAICAO	MÁLAGA	RIONEGRO	GUAMO	ANSERMA
CHIQUEQUIRA	TUQUERRES	EL CARMEN	OCAÑA	ANDES	GIRARDOT	VITERBO
DUITAMA	LA UNIÓN	ARACATACA	AGUACHICA	SANTA FE DE ANTIOQUIA	ALTAMIRA	
GRANADA META		EL BANCO MAGDALENA	BARRANCABERMEJA	CAUCASIA	PITALITO	
VILLET			PAMPLONA	YARUMAL		
PACHO			BARBOSA	BARBOSA		
FUSAGASUGA				MARINILLA		
SOATA						

9. Se solicita aclarar las siguientes inquietudes con relación al numeral 4.2.7 SERVICIOS LOGÍSTICOS DE TRANSPORTE PARA ENTES FINANCIEROS- y Anexo 26:

- ¿El anexo de cotización del Anexo No 26 hace parte de la oferta económica del proceso?

- ¿Cuál es el alcance del Anexo No? 26, es vinculante para el oferente o solo es una cotización de precios de referencia para la entidad?
- ¿La cotización debe realizarse por regional o es de carácter nacional?
- ¿Los costos estimados de esta operación se encuentran proyectados en el estudio de mercado del presupuesto para cada regional?
- ¿Cuáles son los municipios que se tendrán en cuenta para cotizar en el anexo 26?

Lo anterior, por cuanto revisado el Anexo No. 26 debido a que se encuentran todos los destinos a nivel Nacional, en aras de realizar una cotización ajustada a la necesidad de la entidad.

10. Con relación al numeral 4.3.3 INSTALACIÓN DE IMAGEN CORPORATIVA DE SPN, se solicita a la entidad ampliar el plazo de cumplimiento del contratista para realizar los trámites y gestiones ante las autoridades gubernamentales, ya que éste numeral indica lo siguiente:

(...)

"Se otorga un plazo perentorio y no mayor a 20 días hábiles contados a partir de la fecha de notificación de adjudicación del contrato o antes por parte del contratista, para la colocación del brandeo y registro de publicidad exterior ante la autoridad local donde opere, este plazo no será extendido bajo ninguna circunstancia por parte de SPN."

Con base en lo anterior, se solicita a la entidad ampliar el plazo perentorio de 20 días hábiles, a **40 días hábiles**, teniendo en cuenta que la instalación de publicidad exterior móvil requiere de un término para la aprobación establecido por cada Municipio y Departamento, pues cada entidad contempla una normatividad específica dependiendo del territorio.

11. Se solicita a la entidad modificar las siguientes notas del numeral 4.5 SEGUIMIENTO SATELITAL Y BOTON DE PANICO.

(...)

- **"Nota 3: (...)** El contratista debe implementar capacitaciones y actualizaciones a los conductores en temas de seguridad (manejo defensivo, reacción ante emergencias, modalidades de hurto en carretera, inteligencia vial, etc.), para lo cual se deberán allegar los soportes correspondientes en cumplimiento de la certificación en la norma BASC (norma internacional de control y seguridad) por parte de SPN.

Frente a la anterior nota, se solicita a la entidad confirmar si la siguiente interpretación es correcta "el contratista debe cumplir con el procedimiento documental en temas de seguridad establecido en la norma BASC (norma internacional de control y seguridad) aplicable a SPN conforme a lo establecido en el numeral 8- Condiciones Generales de Seguridad- del estudio previo, y no que el contratista deba contar con certificación BASC.

Agradecemos confirmar nuestra interpretación y en caso afirmativo proceder a incluir la respectiva nota aclaratoria.

- **"Nota 4:** *En atención a la importancia de realizar un seguimiento satelital a la flota que presta servicios en las rutas establecidas por SPN, se requiere que el contratista disponga de personal in-house en la sede principal de Servicios Postales Nacionales S.A.S. (Bogotá), para que realice seguimiento diario a las rutas de sus vehículos mediante sistemas tecnológicos. Este personal debe estar distribuido en 3 turnos para una prestación del servicio 7/24 de conformidad con la operación"*

Solicitamos respetuosamente a la Entidad, que el personal IN-HOUSE solicitado sea requerido en la ciudad principal de acuerdo a la regional a la cual se presente el oferente, debido a que, por la complejidad de la operación, el seguimiento debe realizarse desde cada una de las ciudades que conforman la respectiva regional, por consiguiente, contar con una persona en Bogotá acarrearía un costo adicional para el futuro contratista. Es menester mencionar que, el seguimiento de la operación de cada regional es más eficiente y eficaz desde el Centro Operativo Principal de cada regional, por lo cual, el personal desde la ciudad de Bogotá no es funcional dentro de la operación, generando la duplicidad de la nómina asumida por el adjudicatario. Igualmente debe tenerse en cuenta que el personal desde cada uno de los centros operativos, permite al contratista tener una mayor capacidad de respuesta ante circunstancias imprevistas, aumentando la eficiencia del plan de contingencia y garantizando a SPN el menor impacto ante la operación.

Esta solicitud también se sustenta en la necesidad de optimizar los recursos para la ejecución del contrato, ya que además de generar costos adicionales para la operación y el futuro contratista, no genera beneficios operacionales, presupuestales y/o eficiencias adicionales dentro del desarrollo de la ejecución del servicio; por lo tanto, el requisito adicional de tener personal con tres turnos en la ciudad de Bogotá no se sustenta cuando se trata de rutas regionales.

Adicionalmente, solicitamos a la SPN considerar que, estos costos administrativos adicionales no se encontraban dentro de los requerimientos de los procesos que anteceden a este, por lo que, según lo explicado en el numeral 27 Estudio de Mercado y Análisis de Sector, son costos que afectan la operación y no se están teniendo en cuenta en la estructuración del presupuesto del presente proceso.

12. Se solicita a la entidad aclarar el numeral **5.1 PERSONAL REQUERIDO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO**, el cual contempla los siguientes perfiles:

- Director
- Coordinador Centro Operativo
- Coordinador Centro de Acopio
- Auxiliar de Seguimiento Rutas
- Auxiliar Administrativo
- Conductor
- Auxiliar Logístico

- Auxiliar de Cargue y Descargue
- Conductor Patiero

Haciendo un análisis del personal que se está requiriendo para la ejecución del contrato, se evidencia que se incluyen nuevos cargos, los cuales implican mayores costos que no son coherentes con el presupuesto de la presente invitación, ya que del análisis del estudio de mercado sólo hubo incrementos aproximados del 10% de las tarifas que actualmente están operando.

En consecuencia, se solicita a la entidad que se realice un ajuste al presupuesto conforme al costo que representa la inclusión de estos cargos que se han mencionado en las notas precedentes, a efectos de que el presupuesto refleje los costos reales del personal que se requiere en cada regional.

13. En relación con la "NOTA 3 del numeral **5.1 PERSONAL REQUERIDO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO**, se indica que:

(...)

"El personal requerido debe ser inhouse en la sede principal de Servicios Postales Nacionales S.A.S. (Bogotá), para realizar seguimiento diario a las rutas de sus vehículos mediante sistemas tecnológicos, distribuidas en 3 turnos para una prestación del servicio 7/24."

Solicitamos respetuosamente a la Entidad, que el personal IN-HOUSE solicitado sea requerido en la ciudad principal de acuerdo a la regional a la cual se presente el oferente, debido a que, por la complejidad de la operación, el seguimiento debe realizarse desde cada una de las ciudades que conforman la respectiva regional, por consiguiente, contar con una persona en Bogotá acarrearía un costo adicional para el futuro contratista. Es menester mencionar que, el seguimiento de la operación de cada regional es más eficiente y eficaz desde el Centro Operativo Principal de cada regional, por lo cual, el personal desde la ciudad de Bogotá no es funcional dentro de la operación, generando la duplicidad de la nomina asumida por el adjudicatario, igualmente debe tenerse en cuenta que el personal desde las cada uno de los centros operativos, permite al contratista tener una mayor capacidad de respuesta ante circunstancias imprevistas, aumentando la eficiencia del plan de contingencia y garantizando a SPN el menor impacto ante la operación.

Esta solicitud también se sustenta en la necesidad de optimizar los recursos para la ejecución del contrato, ya que además de generar costos adicionales para la operación y el futuro contratista, no genera beneficios operacionales, presupuestales y/o eficiencias adicionales dentro del desarrollo de la ejecución del servicio; por lo tanto, el requisito adicional de tener personal con tres turnos en la ciudad de Bogotá no se sustenta cuando se trata de rutas regionales.

Adicionalmente, solicitamos a la SPN considerar que, estos costos administrativos adicionales no se encontraban dentro de los requerimientos de los procesos que anteceden a este, por lo que, según lo explicado en el numeral 27 Estudio de Mercado y Análisis de Sector, son costos que afectan la operación y no se están teniendo en cuenta en la estructuración del presupuesto del presente proceso.

14. Frente a la NOTA 5 del numeral **5.1 PERSONAL REQUERIDO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO**: Se establece que:

(...)

"El contratista deberá contratar un conductor (patiero) quien estará a cargo de la administración de las llaves y la movilización de sus vehículos en la zona de los patios de la CTP en Bogotá asignada para tal fin."

De lo anterior, se solicita a la entidad que el costo de la contratación del conductor (patiero), sea proporcional a la participación por las regiones indicadas en el presente proceso de selección. Lo anterior teniendo en cuenta que en la Invitación abreviada No. 014-2021, este personal estaba asignado para las rutas nacionales que estaban concentradas en una regional.

Ahora bien, teniendo en cuenta que, en el presente proceso de contratación, la entidad efectuó una redistribución de las rutas, nacionales en las ocho (8) regionales, asignar un conductor (patiero) por cada regional representa un sobre costo para el adjudicatario de cada regional.

En consecuencia, se solicita que el costo de este personal sea redistribuido entre todas las regionales con el fin de disminuir el impacto de los costos que genera este tipo de esquema en la ejecución del contrato y la operación.

15. Referente a la NOTA 8 del numeral **5.1 PERSONAL REQUERIDO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO**- señala que:

(...)

"En las rutas nacionales, los Auxiliares de cargue y descargue deben ser personal diferente a los conductores de la ruta. El descargue se debe realizar inmediatamente al arribo del vehículo y el cargue se debe realizar en la franja horaria definida en el Anexo Técnico No. 1 en la hoja CUADRILLA_CARGUE Y DESCARGUE; estos vehículos deberán iniciar su tránsito una vez finalice el cargue y contar con escolta armado (arma letal) por vehículo, mínimo hasta el perímetro urbano de la ciudad (peaje)."

De la manera más gentil, solicitamos a la Entidad suprimir el requisito del escolta armado, toda vez que, este requerimiento incrementa los costos de la operación y como se ha mencionado en observaciones anteriores, según los cálculos del estudio de mercado este es un requerimiento nuevo que no se tuvo en cuenta en la estructuración del presupuesto oficial de la presente invitación.

16. Se solicita a la entidad eliminar la exigencia establecida en el numeral **5.2 DOTACIÓN REQUERIDA** "Para el caso de conductores o auxiliares de vehículos suplementarios no se exigirá dotación según especificación de **SPN**, pero sí deberá portar carné del contratista a la vista y contar con carné o planilla de **ARL**."

Solicitamos respetuosamente a la entidad, no requerir carnet para el transporte adicional, en el entendido, que se refiere a servicios ocasionales y que la expedición del carnet requiere de

unos tiempos en la fabricación del mismo; que por favor se establezca otra forma de identificación, por consiguiente, se sugiere una certificación expedida por el contratista donde relacione la identificación del personal que llevará a cabo la ejecución del servicio ocasional:

17. Se solicita a la entidad modificar el numeral 6-**INDEMNIZACIONES POR AVERIAS, PÉRDIDA, EXPOLIACIÓN, DAÑO Y/O HURTO,**

(...)

"Nota: El CONTRATISTA autoriza sea descontado el valor afectado, en la factura de cobro que se emita por la prestación del servicio"

Solicitamos respetuosamente a la entidad eliminar de la nota la situación de hurto como descuento en la factura de cobro, dado que la misma a pesar de ser un suceso previsible que puede evitarse tomando las precauciones según la naturaleza del servicio a prestar, puede configurarse como un caso fortuito y fuerza mayor, cuando se prueba que a pesar de aquellas previsiones que toma el contratista era imposible eludirlo.

En este sentido, para efectos de determinar que realmente procede el descuento, legalmente se debe surtir el debido proceso establecido por ley para determinar si efectivamente se configura o no los caracteres esenciales del caso fortuito (imprevisibilidad e imposibilidad) en para dar lugar a la exoneración de responsabilidad por parte del contratista.

Lo anterior se sustenta conforme a lo establecido en el artículo 1 de la ley 95 de 1890 que subrogó el artículo 64 del Código Civil Colombiano dispone: *"La fuerza mayor o caso fortuito como aquel imprevisto que no es posible resistir (...)".*

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

Conforme a lo dispuesto por la Corte Suprema de Justicia, Sala de casación Civil, M.P Arturo Solarte Rodríguez, de fecha 16 de diciembre de 2010. *"El transportador podrá eximirse de responsabilidad demostrando la concurrencia de alguno de los acontecimientos que dependen de lo que se ha denominado una causa extraña, como sucede con el caso fortuito o la fuerza mayor, entre el hecho y el daño se ha roto el nexo causal, indispensable para la configuración de responsabilidad, lo cual implica naturalmente que se adoptaron, todas las medidas razonables para evitar el daño"*.

Con todo lo anterior, se solicita a la entidad modificar la nota en mención y en su defecto establecer un procedimiento diferente de descuento para los casos de hurto, cuando se configure responsabilidad o no del contratista.

18. Se solicita a la entidad aclarar el punto 2 del numeral 6.19 del Aviso de Invitación pública el cual se menciona lo siguiente:

(...)

"2. Cuando el proponente presente más de una propuesta para este mismo proceso, como representante de persona jurídica o como persona natural o integrante de consorcio o unión temporal o presente propuestas alternativas o parciales."

Del texto anterior, se solicita a la entidad aclarar la causal de rechazo, dado que, de su lectura, podría inferirse que sería rechazada la oferta del oferente que presente en dos regionales en el presente proceso de selección. Lo anterior, por cuanto en los documentos de la invitación se permite hasta la adjudicación de dos regionales. En este sentido agradecemos a la entidad aclarar y en su defecto hacer nota aclaratoria.

19. Se solicita a la entidad eliminar los siguientes puntos del numeral 7- ESPECIFICACIONES AMBIENTALES- por cuanto las actividades señaladas en dichos puntos no guardan relación con el objeto del presente proceso de selección, y además contrarían los preceptos y políticas establecidas por SPN, en sus circulares para proveedores del servicio de transporte denominada "objetos de prohibida circulación en el servicio postal" a saber:

(...)

23. En caso en que SPN llegue a requerir transportar mercancía peligrosa el contratista deberá cumplir con las siguientes especificaciones para el transporte de mercancías peligrosas según las obligaciones del Decreto 1079 de 2015:

- *Contar con el Plan de Contingencia para la atención de accidentes durante las operaciones de transporte de mercancías peligrosas.*
- *Programa de capacitación y entrenamiento sobre el manejo de procedimientos operativos y prácticas seguras para todo el personal que interviene en el manejo de mercancías peligrosas.*
- *Exigir al conductor el certificado del curso básico obligatorio de capacitación para conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas.*
- *Exigir al conductor la tarjeta de registro nacional para el transporte de mercancías peligrosas.*
- *Exigir hoja de seguridad y la tarjeta de emergencia de la mercancía peligrosa que se va a transportar.*
- *Exigir al remitente la carga debidamente embalada y envasada*

24. Los vehículos que transporten mercancías peligrosas deben poseer:

- *Rótulos de identificación para cada clase de material peligroso. Para camiones, remolques y semirremolques tipo tanque, los rótulos deben estar fijos, y para las demás unidades de transporte serán removibles.*
- *Identificar en una placa el número de las Naciones Unidas (UN) para cada material que se transporte.*
- *Elementos básicos para atención de emergencias tales como: extintor de incendios, ropa protectora, linterna, botiquín de primeros auxilios y un kit de derrames.*
- *Tener el sistema eléctrico con dispositivos que minimicen los riesgos de chispas o explosiones.*
- *Portar mínimo dos (2) extintores tipo multipropósito de acuerdo con el tipo y cantidad de mercancía peligrosa transportada, uno en la cabina y los demás cerca de la carga.*

- Los vehículos que transporten mercancías peligrosas en cilindros deben poseer dispositivo de cargue y descargue de los mismos.

Por lo anterior, se solicita a la entidad eliminar dichos puntos por no ser congruentes con el objeto del presente proceso de selección y políticas propias de SPN.

20. Con relación al numeral 9.14 - REGISTRO DE GUIAS Y TRAZABILIDAD EN EL SISTEMA, se indica que:

"Si se comprueba a través de las validaciones realizadas por SPN que la información registrada en las guías / soportes de entrega, o en el sistema, es errónea (firmas de la prueba de entrega o algún otro documento que tenga que ver con la operación) o es alterada, se hará un descuento en su factura mensual de los servicios prestados del cinco por ciento (5%); evaluando la gravedad del hecho presentado, SPN tomará las medidas correspondientes."

Se solicita a la entidad, aplicar el descuento, sobre el trayecto afectado; y no sobre el total de la factura mensual de los servicios prestados, toda vez que esto genera un impacto negativo sobre los servicios de rutas que no han tenido ningún error en la información registrada en las guías o en el sistema, y por ende afecta de manera importante la ecuación financiera y económica del contrato.

En este sentido, al efectuar el descuento sobre el trayecto afectado y/o ruta se cumpliría con el principio de razonabilidad y proporcionalidad en las decisiones de la entidad.

Finalmente, se solicita a la entidad que, una vez surtido la respectiva investigación del caso, la verificación de la documentación, y demás procedimientos que sean necesarios se realicen los respectivos descuentos en las rutas o trayectos afectados y no sobre el total de la facturación del servicio, salvo en los casos de caso fortuito y fuerza mayor, en los que requerirá un procedimiento específico.

21. En el numeral 12. **PÓLIZA AUTOMÁTICA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS** se indica lo siguiente:

(...)

ANEXO No 17 Cobertura Póliza Transporte de Mercancías. El límite asegurado por despacho o viaje será la suma de QUINIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE (\$500.000.000) M/CTE. La vigencia de la póliza deberá ser equivalente al termino de ejecución del futuro contrato de la ruta regional o nacional a la que se presente. Será obligación del CONTRATISTA prorrogar su término hasta finalizar la ejecución del contrato. El tomador y Asegurado será el CONTRATISTA, y el Beneficiario SERVICIOS PORTALES NACIONALES S.A.S. Es responsabilidad del CONTRATISTA cumplir con los requisitos y exigencias que estipule la aseguradora en el contrato de seguro de transporte. En caso de pérdida, hurto (simple, calificado y/o agravado) y/o daño a los bienes objeto del contrato de transporte, el

CONTRATISTA pagará hasta el 100% del valor declarado, sin exceder el límite asegurado por despacho establecido en la póliza, en un plazo no mayor a 30 días calendario posteriores a presentación de la reclamación por parte de SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A.S. El CONTRATISTA autoriza sea descontado el valor afectado, en la factura de cobro que se emita por la prestación del servicio.” (Subrayado fuera de texto)

Se solicita a la entidad bajar el límite asegurado por despacho o viaje a un valor de CUATROCIENTOS CINCUENTA MILLONES DE PESOS M/CTE (\$450.000.000), teniendo en cuenta que el objeto del presente proceso es mantener la continuidad del servicio de transporte de objetos postales a nivel nacional dividido por regiones, y que el valor intrínseco de las mercancías se mantienen independientemente de su volumen.

Lo anterior teniendo en cuenta que el límite de valor asegurado es la cuantía máxima de la indemnización a cargo de la aseguradora tras la ocurrencia de un siniestro amparado en la póliza que ésta ha expedido. Su función es la de delimitar cuantitativamente la responsabilidad de la aseguradora (artículo 1079 y 1089 del Código de Comercio).

22. Respetuosamente, solicitamos a SPN validar el Presupuesto Oficial de la Regional Oriente y Norte. Dado que, al realizar la validación encontramos las siguientes discrepancias:

- i) Inicio de la operación: Según lo dispuesto en el numeral 24 Termina de la Ejecución de los Estudios Previos de la presente Invitación “El inicio de actividades de la operación y firma del acta de inicio de cada contrato será a partir del primero (1) de diciembre de 2022.”; por lo cual no es claro para el oferente la razón por la cual en el ANEXO TECNICO No. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO ORIENTE v1 se relaciona el mes de noviembre.
- ii) Plazo de ejecución del contrato: Teniendo en cuenta el numeral 24 Termina de la Ejecución de los Estudios Previos de la presente Invitación, el plazo de la ejecución del contrato es de 12 meses; sin embargo, comparándolo con lo relacionado en el ANEXO TECNICO No. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO ORIENTE v1, se evidencia que en la oferta técnica y económica de la presente invitación se está proyectando a 16 meses, como se muestra a continuación:

2022	2023	2024
(Nov - Dic)	(Ene - Dic)	(Ene - Feb)

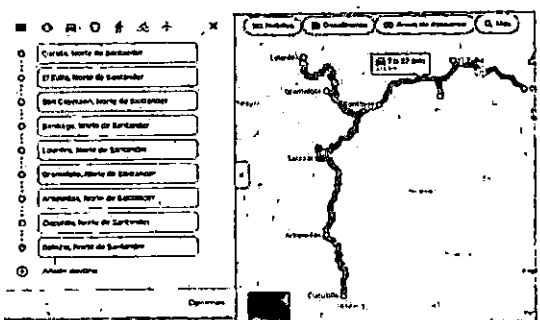
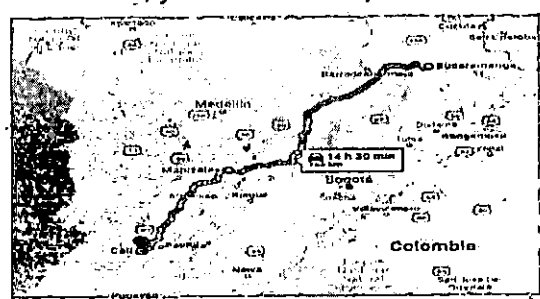
Por lo cual, solicitamos a SPN realizar el respectivo ajuste presupuestal para el desarrollo del contrato en los 16 meses proyectados en el anexo 1 y/o realizar los ajustes correspondientes en el anexo de la oferta técnica y económica.

- iii) Al relacionar las tarifas techo en el ANEXO TECNICO No. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO de las Regionales Oriente y Norte, evidenciamos las siguientes diferencias:

Regional	Presupuesto Oficial por Regional	Validación del Presupuesto	Diferencia Presupuestal
Regional Oriente	\$14.002.489.778	\$18.834.122.622	\$4.831.632.844
Regional Norte	\$11.731.313.401	\$15.929.060.933	\$4.197.747.532

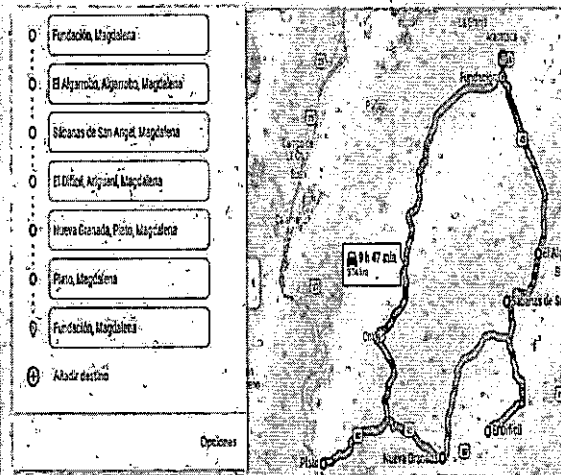
Por lo cual, amablemente, solicitamos a SPN ajustar el presupuesto oficial de las regionales mencionadas anteriormente, dado que generan una diferencia representativa.

23. De la manera más gentil, solicitamos a SPN, considerar las siguientes modificaciones en el ANEXO TECNICO No. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO, teniendo en cuenta la operatividad requerida para el correcto y eficiente funcionamiento del servicio:

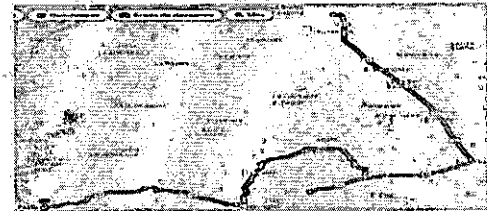
REGIONAL ORIENTE		
Ruta Según el Anexo 1	Observación	Modificación a considerar en el Anexo 1
<p>CUCUTA-EL ZULIA-SAN CAYETANO-SANTIAGO-LOURDES-GRAMALOTE-ARBOLEDAS-CUCUTILLA-SALAZAR-CUCUTA</p> 	<p>Se solicita que esta ruta se divida teniendo en cuenta que quedan en direcciones diferentes y el total del recorrido sería aproximado de aproximadamente 10 horas</p>	<p>Ruta 1: Cúcuta – El Zulia – San Cayetano – Lourdes -Gramalote – Cúcuta</p> <p>Ruta 2: Cúcuta – Santiago - Salazar — Arboledas — Cucutilla – Cúcuta</p>
<p>BUCARAMANGA-PEREIRA-CALI-BUCARAMANGA</p> 	<p>Esta ruta tiene un recorrido aproximado de 18 horas en tránsito debido a la carga pesada por la velocidad con el que el vehículo transitar, debe ser cubierta por dos conductores, y la ruta solo se podría realizar dos veces por semana adicional a esto se debe contemplar el tránsito de regreso</p>	<p>Ruta 1: Bucaramanga – Pereira – Cali – Bucaramanga</p> <p>Ruta 2 Cali – Pereira – Bucaramanga – Cali</p>
Regional Norte		
FUNDACION-ALGARROBO-	se solicita que esta ruta se divida debido a que el total de tiempo de la ruta sería de	Ruta 1: Aracataca-Fundación-El Difícil Ariguani-Nuevagrana-Plato-

SABANAS DE
SAN ANGEL-EL
DIFICIL
ARIGUANI-
NUEVAGRANADA
-PLATO-
FUNDACION

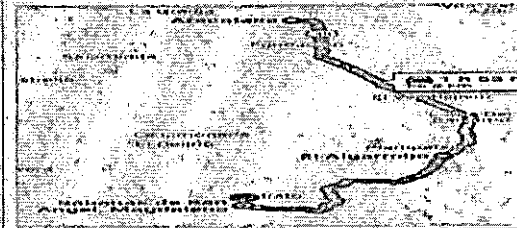
aproximadamente 10 horas sin contar el ingreso a cada municipio, se proponen las siguientes rutas



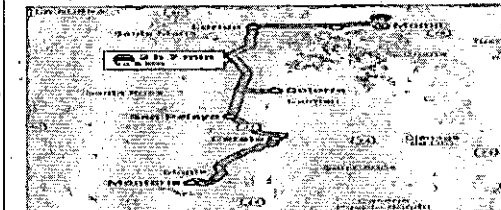
Aracataca (Vehículo 2 Toneladas)
Debido A La Paquetería De La Ruta



Ruta 2: Aracataca-Algarrobo-Sabanas De San Angel-Aracataca



Ruta 1: Montería-Cerete-San Pelayo-Cotorra-Lorica-Purísima-Momil-Montería (Vehículo De 2 Toneladas)

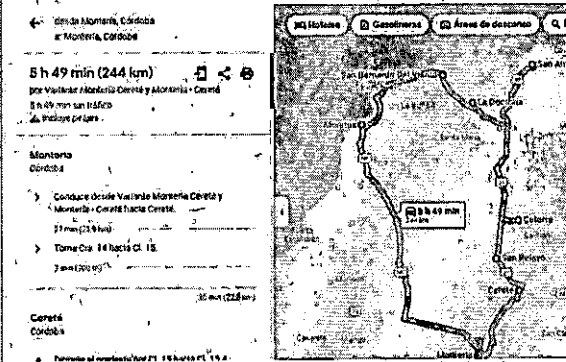


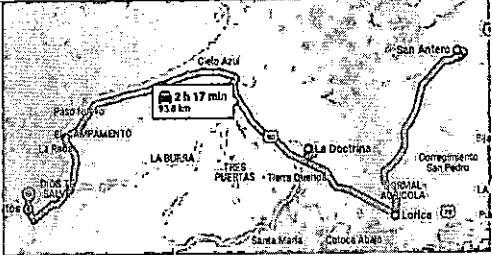
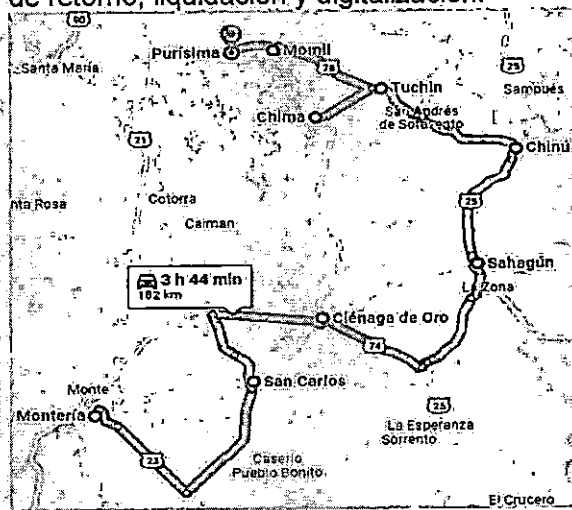
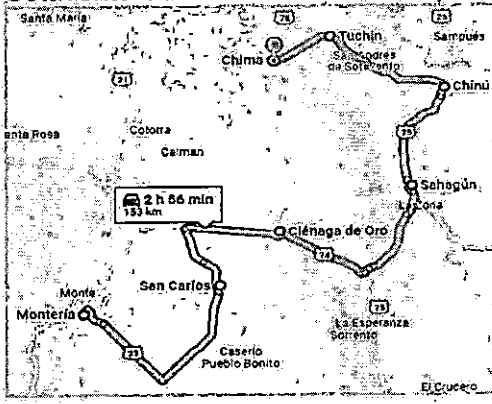
Para Esta Propuesta Se Incluyan Los Municipios De Purísima Y Momil Eliminandolos De La Ruta Montería-San Carlos-Cienaga De Oro-Sahagún-Chinú-San Andres De Sotavento-Tuchin-Chima-Momil-Purísima-Montería Contemplando Mayor Eficiencia Y Mejorando Tiempos.

Ruta 2: Lórica-La Doctrina-San Bernardo Del Viento-Moñito-Lórica (Moto)

MONTERIA-
CERETE-SAN
PELAYO-
COTORRA-
LORICA-SAN
ANTERO-LA
DOCTRINA-SAN
BERNARDO DEL
VIENTO-
MOÑITOS-
MONTERIA

se solicita que esta ruta se divida en dos teniendo en cuenta la trayectoria extensa que tiene y la demora en los municipios con alto volumen de recogidas y entregas además de la dificultad de ingreso al centro de lorica.



		 <p>Se Utilizaría Una Ruta Para Realizar Este Recorrido Dado Que La Carga En La Ruta Anterior No Permite Realizar La Trayectoria De Manera Eficiente Y Mejorar Tiempos</p>
<p>MONTERIA-SAN CARLOS-CIENAGA DE ORO-SAHAGÚN-CHINÚ-SAN ANDRÉS DE SOTAVENTO-TUCHIN-CHIMA-MOMIL-PURISIMA-MONTERIA</p>	<p>se propone eliminar los municipios de purísima y momil para mejorar los tiempos de retorno, liquidación y digitalización.</p> 	<p>Ruta: Monteria-San Carlos-Ciénaga De Oro-Sahagún-Chinú-San Andres De Sotavento-Tuchin-Chima-Monteria</p> 

24. Cordialmente, solicitamos a SPN modificar el numeral 22.6-. Valor Agregado Ofrecido por el Proponente (Máximo 4 puntos) de los Estudios Previos; el cual señala:

(...)

“Se considera como valor agregado los servicios adicionales de rutas, vehículos y capacidades y candados satelitales ofrecidas por el proponente que no generarán costos adicionales a SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A.S. El futuro contratista se obliga con el solo hecho de presentar la oferta con los valores agregados mínimos exigidos por SPN, a darle cumplimiento a las solicitudes que la entidad efectúe durante la ejecución del contrato en relación con los mismos y en los momentos y condiciones dispuestas por la entidad. A continuación, las cantidades mínimas de valores agregados: (Subrayado fuera de texto)

TIPOLOGIA	CANTIDAD MINIMA	CAPACIDAD DEL RECURSO
Transporte - Regional	16 (1 servicio por mes)	4,5 TN
Transporte - Intermunicipal	16 (1 servicio por mes)	2,0 TN
Transporte - Urbano	32 (2 servicio por mes)	Moto
Transporte - Urbano	32 (2 servicio por mes)	2,0 TN
Candados Satelitales	80 (5 servicio por mes)	No aplica
GPS Señuelo	80 (5 servicio por mes)	No aplica

Solicitamos a SPN aclarar la siguiente exigencia que se subraya así: "...El futuro contratista se obliga con el solo hecho de presentar la oferta con los valores agregados mínimos exigidos por SPN, a darle cumplimiento a las solicitudes que la entidad efectúe durante la ejecución del contrato en relación con los mismos y en los momentos y condiciones dispuestas por la entidad", por cuanto no es claro si este requisito es habilitante o es un criterio puntuable.

Haciendo una lectura literal, se puede establecer que el oferente debe cumplir unas cantidades mínimas, con la sola presentación de la oferta, lo cual se entendería que deberían ser un requisito habilitante técnico. Por otra parte, se observa que estas cantidades no están incorporadas en los servicios establecidos en los anexos técnicos económicos del proyecto, para que sean costeadas.

Ahora bien, es de resaltar que el presente numeral hace referencia a aspectos técnicos que dan lugar a puntaje, y es propio de la voluntad del oferente ofrecerlos o no.

Por otra parte, como complemento de lo anterior, indicamos que los datos señalados en la primera tabla son inconsistentes entre sí; esto es, no hay una relación entre la cantidad mínima del servicio (16 a 80), los servicios mensuales (1, 2 o 5) y el plazo de ejecución del contrato (12 meses), según lo establecido en el numeral 24. Término de Ejecución. La inconsistencia consiste en que las cantidades mínimas deberían iniciar en 12 e ir incrementándose a 24 y 60 meses, como se observa a continuación:

TIPOLOGIA	CANTIDAD ADICIONAL	CAPACIDAD DEL RECURSO
Transporte - Regional	12 (1 servicio por mes)	4,5 TN
Transporte - Intermunicipal	12 (1 servicio por mes)	2,0 TN
Transporte - Urbano	24 (2 servicio por mes)	Moto
Transporte - Urbano	24 (2 servicio por mes)	2,0 TN
Candados Satelitales	60 (5 servicio por mes)	No aplica
GPS Señuelo	60 (5 servicio por mes)	No aplica

Por lo tanto, al no tenerse claridad frente a los datos ni frente al requisito que otorga puntaje adicional, se solicita a la entidad unificar el numeral, y solo dejar una tabla en el que se relacione los servicios de transporte adicionales que le otorgan puntaje adicional, al oferente que los ofrezca.

25. De la manera más cordial, solicitamos a SPN realizar una validación de lo relacionado en Anexo 23 Flota recurrente y el ANEXO TECNICO No. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO ORIENTE. Teniendo en cuenta que al realizar la verificación se encontraron las siguientes discrepancias en las rutas intermunicipales con los valores numéricos de la Regional Oriente:

Tipo Frecuencia	Moto	550	1000	2000	3500	4500	6000	8000	10000	Total
ORIENTE ANEXO 23	45	15	6	34	6	2	0	6	2	116
VALIDACION	40	14	6	34	6	2	0	6	2	110
DIFERENCIA	5	1	0	0	0	0	0	0	0	6

Es importante tener en cuenta que la diferencia radica en que, no concuerda el tipo de frecuencia con la cantidad de frecuencia relacionada en el ANEXO TECNICO No. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO ORIENTE, como se evidencia a continuación:

CENTRO OPERATIVO	ROUTA	Capacidad	Necesidad de Auxiliar Logístico	Tipo de Tarifa	Tipo Frecuencia	Cantidad Frecuencia	Número de Recargos estimados
CO. BUCARAMANGA	OCAÑA-ABREGO-LA PLAYA-HACARI-OCAÑA	550	NO	Diarla	Trisemanal	6	1
CO. BUCARAMANGA	OCAÑA-TEORAMA-SAN CALIXTO- CB EPAGO	Moto	NO	Diarla	Trisemanal	6	1
CO. ARAUCA	SARAVENA-CUBARA-SARAVENA	Moto	NO	Diarla	Bisemanal	6	1
CO. ARAUCA	ARAUCA-CRAVO NORTE-ARAUCA	Moto	NO	Diarla	Trisemanal	6	1
CO. ARAUCA	ARAUCA-PUERTO RONDON-ARAUCA	Moto	NO	Diarla	Trisemanal	6	1
CO. SAN GIL	BARBOSA-PUENTE NACIONAL- CB REVAL	Moto	NO	Diarla	Trisemanal	6	1

Por lo cual, solicitamos a la Entidad corregir el valor numérico relacionado en la columna de "Cantidad de Frecuencia" del ANEXO TECNICO No. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO ORIENTE y corregir de ser necesario el anexo 23 Flota recurrente.

26. En el párrafo primero y segundo del numeral 31 FORMA DE PAGO Y REQUISITOS se establece que:

(...)

"PARÁGRAFO PRIMERO: Los pagos serán efectuados a los sesenta (60) días siguientes a la correcta presentación de la factura en las instalaciones de Servicios Postales Nacionales S.A.S. - Diagonal 25G No. 95A – 55 Bogotá D.C, término que no podrá ser afectado por el proceso interno de correspondencia de SPN y se harán mediante transferencia bancaria, realizando consignaciones en las cuentas que posea el contratista en una entidad financiera, de acuerdo con la información suministrada por el mismo, en el momento de a suscripción del contrato y estarán sujetos a los recursos disponibles en Tesorería."

Se solicita a la entidad los pagos a 30 días.

"PARÁGRAFO SEGUNDO - Para efectos de aprobación y radicación de las facturas correspondientes al último mes de ejecución, se requiere que el contratista gestione una vez finalizada la ejecución del contrato lo siguiente."

De la manera más cordial, solicitamos a SPN tener en cuenta la Ley 2024 de 2020 de Pago en Plazos Justos, en lo relacionado con el numeral 31 Forma de Pago y Requisitos de los Estudios Previos, toda vez que esta Ley, define la adopción de normas de pago en plazos justos en el ámbito mercantil y dicta otras disposiciones en materia de pago y facturación, en la cual se indica en el artículo 3 – Obligación de pago en plazos justos, Parágrafo transitorio: "...2. A partir del segundo año de la entrada en vigencia de la ley, el plazo máximo será de cuarenta y cinco (45) días calendario."

Lo cual va en contravía de lo indicado por SPN en el párrafo primero del numeral mencionado, dado que la entidad relational un plazo de pago de 60 días y teniendo en cuenta el marco normativo mencionado anteriormente, éste debe ser máximo a 45 días.

27. En el numeral 27 Estudio de Mercado y Análisis del Sector, de los estudios previos la entidad menciona que:

(...)

"El estudio de mercado fue realizado según el Manual de Contratación de SPN, para lo cual se solicitaron cotizaciones a más de tres mil cuatrocientas (3.400) empresas de transporte, en el mes de junio de 2022, de las cuales se recibieron cotizaciones de las siguientes ocho (8) firmas:

1. ADN LOGISTICA SAS
2. TRANSPORTE OCCIDENTAL SAS
3. TRANSPORTES ESPECIALIZADOS DEL NORTE SAS
4. MEGATRANSPORTES SAS
5. SEREFLETAR SAS
6. MACROSERVICIOS SAS
7. CAMARCA SAS
8. SERVICIOS ESPECIALES DEL LLANO - TRANSP. SELL

En el siguiente cuadro se muestra la cantidad de cotizaciones recibidas para cada regional:

REGIONAL	COTIZACIONES RECIBIDAS
CENTRO 1	2
CENTRO 2	1
EJE CAFETERO	1
NOR OCCIDENTE	1
NORTE	3
OCCIDENTE	1
ORIENTE	2
SUR	3
TOTALES	14

*Analizando los valores de tarifas recibidos para los diferentes servicios, se evidenció que la mayoría de las firmas presentaron tarifas atípicas **(40% en promedio más altas que***

las tarifas que actualmente se están ejecutando), por lo que se optó tomar como base las tarifas actuales e indexarlas..."

De acuerdo con lo anterior, se solicita de manera respetuosa a la entidad reconsiderar que las cotizaciones que se presentaron para el estudio de mercado, guardan completa relación con la realidad económica del sector y los fuertes incrementos que ha sufrido el servicio de transporte a raíz del crecimiento inflacionario que ha tenido el país en los últimos dos años, la fuerte alza que ha tenido el dólar que afecta directamente a los insumos requeridos para el transporte; así como la volatilidad que ha tenido el mercado por la situación económica y política de Rusia y Europa.

Con todas estas variaciones que han afectado la economía del país no es una circunstancia extraña que las tarifas del servicio de transporte de carga, tenga incrementos por encima al 40% de lo que actualmente se está ejecutando, más si se tiene en cuenta que los contratos que están en ejecución fueron estructurados bajo estudios de mercado del año 2020, en donde los precios fluctuaban de manera previsible y controlada, pese a la pandemia; sin embargo, los efectos económicos de ésta, realmente se están evidenciando a partir de levantamiento de las medidas sanitarias y de estado de emergencia en el que estuvo el país, esto es menos de 1 año, por lo tanto se recomienda a la entidad tomar en cuenta las cotizaciones presentadas por los interesados en el estudio de mercado y efectuar unos incrementos al presupuesto que sean razonables, proporcionales y guarden completa relación con los indicadores económicos del sector.

Por otra parte, se solicita a la entidad explicar y/o aclarar cuales fueron los criterios económicos bajo los cuales realizaron la indexación de los precios actuales, toda vez que dicha indexación no guarda relación con los incrementos económicos que han sufrido los insumos importados, combustible, salarios, inflación, costos de mantenimiento, peajes, entre otros, que son costos directos y asociados al transporte de carga terrestre. Lo anterior, lo fundamentamos en las publicaciones mensuales y análisis económico que realiza en DANE sobre el ICTC- índice de Costo del Transporte de Carga por Carretera.

Finalmente, se recalca a la entidad que tome en consideración las ocho (8) cotizaciones que se presentaron para el estudio de mercado, toda vez que, el incremento del 40% obtenido en el mismo, respecto del valor que actualmente se están ejecutando los servicios, esta soportado económicamente con los aumentos de tarifas, peajes, alzas en los insumos, inflación, incremento salarial, la fuerte alza del dólar que afecta drásticamente al combustible, ACPM, aditivos, importación, entre otros, son costos que afectan la estructura presupuestal para el sector transporte de carga.

Ahora bien, se evidencia que el presupuesto por regional sólo fue incrementado en un 10% respecto al presupuesto del año inmediatamente anterior, en específico para la regional norte y regional oriente, incremento que no tienen un sustento real y económico por cuanto no toma en consideración las variaciones macroeconómicas que afectan al sector, como tampoco tomó en cuenta los cambios operacionales y administrativos que

se incluyeron en el presente proceso, por ejemplo la inclusión de nuevos perfiles administrativos, reorganización de rutas y equipos tecnológicos que hacen que eleven claramente los costos del servicio.

Es también importante reseñar que el gobierno nacional han publicado varios informes y ha realizado varias declaraciones públicas en las que ha informado a la población en general respecto de los incrementos que tienen proyectado para el último trimestre del año 2022, en específico del combustible, ACPM entre otros, y las proyecciones para el 2023 y 2024, con el agravante de que se pretende eliminar el "FONDO DE ESTABILIZACIÓN DE LOS PRECIOS DE LOS COMBUSTIBLES" lo cual conllevaría a un aumento del 100% del valor del galón de gasolina que se maneja actualmente

En conclusión, es imperante que la entidad, analice y reajuste el presupuesto de este proceso de selección y en su defecto realizar un nuevo estudio de mercado a efectos de que corrobore todo lo aquí mencionado.

28. En el numeral 21.3.6.- Presencia Regional señala que:

(...)

El proponente deberá acreditar tener presencia en la ciudad definida como centro operativo regional (COR) a la cual se presenta ya sea como domicilio principal, sucursal o agencia, la cual se acreditará mediante: • Certificado de existencia y representación legal. • Certificado de tradición y libertad del inmueble donde funciona el centro operativo • Y, en caso de que el proponente no sea el propietario, adjuntar el o los contratos de arrendamiento de destinación comercial.

En caso de ser adjudicatario, al momento de suscripción del contrato, deberá acreditar que la duración del arrendamiento lo será hasta el término de finalización del futuro contrato. En caso de consorcios o uniones temporales, el integrante con mayor porcentaje de participación deberá ser quien acredite las anteriores condiciones, a efectos de cumplir con este requisito.

Serán rechazadas aquellas propuestas con diferente razón social cuya dirección relacionada en el registro mercantil para la sede principal, sucursales o agencias sean las mismas."

Frente a lo anterior, se solicita a la entidad, aclarar el último párrafo dado que no se entiende y es confusa la redacción de cuando procede la causal de rechazo, esto es: ¿si una persona jurídica tiene su domicilio que corresponde a su sede principal y que también cuente con sucursales en el mismo domicilio sería causal de rechazo? Se solicita a la entidad confirmar si el anterior planteamiento es correcto, en caso contrario, por favor aclarar la causal de rechazo.

29. Por otra parte, se solicita a la entidad unificar el numeral 22.3- Presencia Regional (Máximo 5 Puntos) y el numeral 22.4 – Apoyo Distribución Local (Máximo 5 Puntos) en un solo factor puntuable, para tales efectos se recomienda la siguiente unificación:

(...)

"FACTOR PUNTUABLE -Presencia Regional y Apoyo Distribución Local (Máximo 10 Puntos)

Al proponente que acredite las condiciones establecidas en la siguiente tabla obtendrá hasta un máximo de 10 puntos, lo cual acreditará mediante Certificado de Existencia y Representación Legal el cual debe tener una fecha de expedición mínima de 30 días anteriores a la fecha del cierre del presente proceso o certificado de residencia tramitado en la alcaldía del municipio en la que reside el distribuidor local, de la siguiente manera:

PRESENCIA REGIONAL O APOYO DISTRIBUCION LOCAL	PUNTAJE
Acreditación de sucursal o agencia en otras de las ciudades definidas como centros operativos de la regional a la que se presente, diferente a la ciudad del Centro Operativo Regional (COR). La sucursal o agencia deberá estar constituida con anterioridad a la fecha de cierre del proceso.	10 puntos
En caso de no acreditar la sucursal en otras de las ciudades como Centro Operativo Regional (COR) deberá acreditar la contratación de distribuidores residentes en todos los municipios de la regional a la que se presente.	
En caso de no acreditar la sucursal en otras de las ciudades como Centro Operativo Regional (COR) deberá acreditar la contratación de distribuidores residentes en al menos 50% de los municipios de la regional a la que se presente.	5 puntos

Nota 1: LA ENTIDAD tendrá la facultad de verificar físicamente los domicilios que están registrados en la cámara de comercio y demás documentos que hagan parte integral de la propuesta, para lo cual se podrá designar dentro del comité evaluador un grupo de verificación quienes se encargarán de validar las condiciones de operatividad del inmueble propuesto y que las instalaciones correspondan específicamente a lo requerido por la entidad en el formato específico.

Nota 2: en el caso que el oferente sea Propietario deberá adjuntar Certificado de Tradición y Libertad con fecha de expedición no superior a 30 días a la fecha de cierre del presente proceso. En caso de que el bien inmueble sea objeto de arrendamiento, deberá allegar el o los Contratos de arrendamiento de destinación comercial que acrediten la permanencia mínima de 1 año ininterrumpido en la regional, contados a partir de la fecha de cierre del proceso hacia atrás. En caso de ser adjudicatario, al momento de suscripción del contrato, deberá acreditar que la duración del arrendamiento lo será hasta el termino de finalización del futuro contrato

Nota 3: En el caso de consorcio o uniones temporales al menos uno de los oferentes deberá aportar dichas sedes y se acreditará a través de certificado de existencia y representación legal.

Nota 4: Para la validación del cumplimiento del requisito, la dirección relacionada en el registro mercantil debe ser igual a la dirección relacionada en el Certificado de Tradición y Libertad. Serán rechazadas aquellas propuestas con diferente razón social cuya dirección relacionada en el registro mercantil para la sede principal, sucursales o agencias sean las mismas.

Nota 5: Para aquellas ciudades que cuenten con área metropolitana, los municipios que la integren serán tenidos en cuenta para efectos de la asignación de puntos.

Nota 6. Para efectos de acreditar el criterio ponderable de apoyo a distribución local, el proponente deberá aportar el certificado de residencia tramitado en la alcaldía del municipio en la que reside el distribuidor local. Para mayor información sobre este certificado consultar el siguiente sitio web: www.municipio.com.co/certificado-de-residencia.html.

Sin otro particular, quedamos atentos a su importante respuesta



Luis Carlos Díaz Osorio
Representante Legal
Camarca S.A.S.

SINTRAPOSTAL

De: SINTRAPOSTAL 4-72 <sintrapostal472@gmail.com>

Enviado: lunes, 26 de septiembre de 2022 11:00

Para: Invitación Pública <invitacion publica@4-72.com.co>

Cc: Miguel Angel Mejia Bravo <miguel.melia@4-72.com.co>; Giovanni Rodriguez Hernandez <giovanny.rodriguez@4-72.com.co>

Asunto: Observaciones Sintrapostal

Cordial saludo respetados miembros del comité evaluador,

A continuación, presentamos nuestras observaciones preliminares al estudio previo publicado:

El título del numeral 21.3.5 indica "Propiedad de la flota: 40% mínimo para vehículos de al menos 4 ruedas", sin embargo, en el párrafo siguiente expone algo diferente al manifestar que "flota propia mínimo del 30% para vehículos de al menos 4 ruedas", esto es contradictorio, solicitamos que se mantenga el 40% como exigencia y se corrija la ambigüedad.

Siendo clara la naturaleza cambiante del modelo que hoy avanza en materia de última milla donde la sostenibilidad es prioridad, consideramos que dentro del 40% de flota propia exigida debería incluirse que por lo menos un 10% de esta flota funcione con energías limpias.

Cordialmente,

MIGUEL ANGEL MEJIA BRAVO

Presidente Sintrapostal472

sintrapostal472@gmail.com

Dirección: Carrera 7 N° 12-25 Piso 10 Bogotá, Colombia

