

**INVITACIÓN ABREVIADA IA002-2023  
ESCRITO DE PREGUNTAS Y RESPUESTAS**

**Observaciones presentadas por TRANSPORTES SELL**

**Observación No. 1**

En el numeral 4 ESPECIFICACIONES DEL BIEN A CONTRATAR, hacen la salvedad que los proponentes podrán ofertar y ser adjudicatarios hasta de dos contratos, descritos en el ANEXO TECNICO No 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO, y en las causales de rechazo de la invitación abreviada numeral 6.19 punto 2 establece que 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 será causal de rechazo.

Se Solicita a la entidad que en aras de la transparencia y equidad, se establezca que un proponente solamente se puede presentar a una sola regional, sea de forma unitaria o de manera plural, esto permitiría una mayor cantidad de oferentes, adicional si se llega a presentar algún inconveniente financiero al proveedor, no afectaría 1 sino 2 regionales.

**RESPUESTA:**

Se le informa al observante que la aclaración se verá reflejada en los documentos definitivos.

**Observación No. 2**

En el numeral 4.2.2 CARGUE Y DESCARGUE DE VEHICULOS establece 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.

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.

El cargue y descargue deberá garantizarse antes de la hora establecida por SPN como hora máxima de salida de los vehículos. Tener en cuenta que la colocación de los vehículos en las zonas de cargue y descargue de cada una de las regionales deben ser a las 14:00 horas para su revisión técnico-mecánica e inicio de cargue. Su retraso, implicará la aplicación de ANS. En todo caso, el contratista deberá dar cumplimiento a todas las actividades previstas para dar inicio a la operación.

Se solicita a la entidad establezca en los pliegos a qué tipo de servicio aplicaría este punto por cuanto en el anexo técnico 1 se establecen las rutas que necesitan auxiliar y es quien realiza esa labor.

**Respuesta:**

Se aclara al observante que, esta necesidad corresponde a las rutas nacionales las cuales contemplan esta responsabilidad. Adicional a lo anterior, se presenta el tema de la responsabilidad y el cuidado en la manipulación de la carga por parte del contratista de transportes una vez le es entregada en el área dispuesta para cargue y descargue, para evitar que eluda la responsabilidad de daños en la carga por mal manejo de esta. Es el contratista quien debe garantizar la integridad de la carga durante el tiempo de tránsito de punto a punto.

**Observación No. 3:**

En el numeral 4.2.3 MODIFICACION DE RUTAS. Establece SPN se reserva la facultad de manera unilateral de modificar, suprimir o adicionar cualquier ruta, capacidad del vehículo y/o trayecto contemplados en el ANEXO TÉCNICO N. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO con el fin de garantizar la ejecución del objeto contractual y de acuerdo a la necesidad de SPN

Se solicita a la entidad cambiar el término de Manera Unilateral por Mutuo acuerdo por cuanto la propuesta económica se realiza de manera global contando con las capacidades solicitadas, cualquier cambio afectaría gravemente el desarrollo del contrato.

**Respuesta:**

No se acepta la observación. Las condiciones previstas por SPN para la prestación del servicio se derivan de la obligación que tiene la entidad con el estado colombiano a través de la concesión otorgada para ejercer como operador postal oficial de Colombia y en virtud de ello el servicio de recolección, distribución y entrega de los objetos y piezas postales está sujeto a las características propias de una operación postal que depende de la demanda del mercado, por tal razón es importante para SPN contar con contratistas que estén en capacidad de dar respuesta a los diferentes requerimientos que surjan durante la prestación del servicio como operador postal oficial. Así mismo, se aclara que, los cambios o modificaciones de ruta se informaran basados en la conveniencia y las condiciones de prestación del servicio a que estamos obligados, sustentado en análisis estadísticos y la fluctuación del flujo de envíos que moviliza SPN. Por lo anterior, se hace necesario señalar que, la operación es dinámica conforme a la demanda, no es estacional y depende de nuevos servicios y negocios que SPN comercialice. Finalmente es de tener en cuenta que la dinámica del transporte comercial es propia del contratista, razón por la cual este tiene toda la libertad para optimizar sus costos mediante negocios alternos lícitos, siempre y cuando no afecten las especificaciones técnicas para dar cumplimiento al servicio que se presta a 4-72 y no corresponda a vehículos que tenga el brandeo de SPN. Adicionalmente se deberá tener en cuenta que los servicios recurrentes y suplementarios están sujetos a la variación de la demanda de las piezas y objetos postales.

**Observación No. 4:**

En el numeral 4.3.3 INSTALACIÓN DE IMAGEN CORPORATIVA DE SPN Todos los vehículos relacionados en el ANEXO TECNICO No 1 - FORMATO TECNICO Y CONOMICO, pestaña ESTIMADO\_RUTAS (Urbano), deberán llevar la imagen corporativa, sin que ello implique costo adicional para SPN. Así mismo se debe garantizar su permanencia durante la ejecución del contrato, mantenimiento y su reemplazo por deterioro. Para los servicios que sean solicitados como NACIONAL, REGIONAL, INTERMUNICIPAL, SUPLEMENTARIOS O VARIABLE y zonas rojas identificadas previamente, no se solicita que tenga imagen corporativa.

Se solicita a la entidad y teniendo en cuenta que el tiempo de ejecución es tan corto no se pida que los vehículos lleven la imagen corporativa de la entidad.

**Respuesta:**

Se acepta parcialmente, en virtud de que el plazo de ejecución será por tres meses, no se requerirá la instalación de imagen corporativa de SPN para aquellos contratistas o vehículos que sean nuevos en la prestación del servicio. Sin embargo, los contratistas y vehículos actuales que continúen operando con el brandeo de SPN, deberán dar estricto cumplimiento a las obligaciones que se establecen referente a la imagen corporativa.

**Observación No. 5:**

En el Numeral 5.1 PERSONAL REQUERIDO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO piden Auxiliares para cargue y descargue en rutas nacionales, al igual que un conductor patiero.

Se solicita a la entidad que estas labores (Cargue y descargue, Conductor Patiero) en rutas nacionales sean asumidas por la entidad, por cuanto para el proceso no se elaboró un estudio de mercado que garantizara estos ítem en las tarifas, por el contrario la entidad lo que ha venido haciendo es indexar las tarifas que se presentaron en la licitación 002 de 2019, en las cuales empresas nuevas cotizaron capacidades a precios artificialmente bajos con el ánimo de hacerse acreedoras a dichos contratos.

**Respuesta:**

En cuanto al conductor Patiero, si sus vehículos de ruta nacional pernoctan en las instalaciones de 4-72 se exige el patiero, en caso contrario no; ahora bien, si su vehículo al arribo o llegada del punto de origen o destino debe permanecer dentro de las instalaciones para la espera del descargue o cargue del vehículo, personal capacitado y autorizado por el futuro contratista, deberá estar disponible para mover el vehículo. SPN 4-72 no puede asumir la responsabilidad de operar vehículos que no son de su propiedad, es de aclarar que hoy en día los contratistas cuentan con este recurso.

Se informa al observante que en cuanto a los auxiliares de cargue y descargue, el contrato actual de rutas nacionales contempla esta responsabilidad. En este proceso la ruta nacional es parte del contrato con la regional por lo tanto pasa a ser responsabilidad del gestor de transporte de la regional en lo concerniente al cargue y descargue de las rutas nacionales. A su vez aclaramos que las tarifas techo de las rutas nacionales ya tienen incluido el costo de las cuadrillas para el cargue y descargue. Adicional a lo anterior, se presenta el tema de la responsabilidad y el cuidado en la manipulación de la carga por parte del contratista de transporte una vez le es entregada en el área dispuesta para cargue y descargue, para evitar que eludiera la responsabilidad de daños en la carga por mal manejo de esta. Es el contratista quien debe garantizar la integridad de la carga durante el tiempo de tránsito de punto a punto.

**Observación No. 6**

En el Numeral 5.2 DOTACIÓN REQUERIDA El personal operativo vinculado por el contratista para la ejecución del contrato, de acuerdo con la normatividad legal vigente, deberá contar en su totalidad con la dotación mínima ya sea con dotación del contratista o la definida por SPN de acuerdo con el ANEXO No. 19 DOTACIONES. Se aclara que toda la dotación del personal que vincule el contratista su costo estará a cargo de este.

Se solicita a la entidad que se establezca que la dotación sea la del contratista ya que el tiempo de ejecución del contrato es muy corto y la dotación de la entidad subiría notablemente los costos.

**Respuesta:**

Se acepta parcialmente, dado el plazo del contrato, no se exigirá para la ejecución de este, la dotación definida por SPN; pero si deberá contar en su totalidad con la dotación mínima del contratista. Se aclara que toda la dotación del

personal que vincule el contratista su costo estará a cargo de este. Para el caso de conductores o auxiliares de vehículos suplementarios no se exigirá dotación, pero sí deberá portar carné o planilla de ARL.

**Observación No. 7:**

En el Numeral 12 PÓLIZA AUTOMÁTICA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Establece que Con soporte en lo establecido en el Art. 982 – Obligaciones del Transportador del Capítulo I del Título IV Contrato de Transporte del código de Comercio, "... el transporte de cosas a recibirlas, conducir las y entregarlas en el estado en que las reciba, las cuales se presumen en buen estado, salvo constancia en contrario", el CONTRATISTA (TRANSPORTADOR) deberá constituir una póliza Automática de Transporte de mercancías, para amparar las mercancías contra los riesgos de pérdida y/o daño a los bienes objeto del contrato de transporte, es decir, debe tener una cobertura completa y huelga, así como las condiciones adicionales indicadas en el 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 con un exceso de Movilización de CIENTO MILLONES DE PESOS M/CTE. (\$100.000.000).

Se solicita a la entidad bajar el límite asegurado a CUATROSCIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE (\$400.000.000) M/CTE con un exceso de Movilización de CIENTO MILLONES DE PESOS M/CTE. (\$100.000.000).

**Respuesta:**

No se acepta la observación, teniendo en cuenta que los límites por despacho establecidos en el presente proceso, cubrirían la necesidad básica de cobertura para la operación de 4-72; aclarando que estos límites son de fácil colocación en el mercado asegurador.

**Observación No. 8**

En el Numeral 12 PÓLIZA AUTOMÁTICA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS El CONTRATISTA autoriza sea descontado el valor afectado, en la factura de cobro que se emita por la prestación del servicio.

Se solicita a la entidad retirar ese párrafo del numeral por cuanto la entidad exige la póliza de carga que sería la encargada de responder en caso de algún siniestro, no tiene sentido que exijan una póliza y pidan que el contratista autorice descuento automático de la facturación presentada.

**Respuesta:**

Se le informa al observante que se realizará el ajuste en los documentos definitivos, teniendo en cuenta que esta condición no hace parte de la póliza propia de transporte de mercancía.

**Observación No. 9:**

En el numeral 22.3.3 Antigüedad de la Flota: Carros y Motos Modelo 2017 mínimo. Establece Todos los carros deben ser modelo 2017 en adelante, según tarjeta de propiedad, de servicio público (placas blancas), tipo furgón, cabina blanca de uso EXCLUSIVO por trayecto sencillo y/o viaje circular de SPN, para efectos de las motocicletas que corresponden a rutas regionales y/o urbanas deberán ser modelo 2017 en adelante; todos los vehículos deben cumplir con la revisión técnico mecánica al inicio de la operación de acuerdo a la normatividad vigente, así mismo tener vigente el SOAT para garantizar la prestación del servicio y los aspectos mecánicos que permitan el funcionamiento óptimo de las mismas. En el caso de las motos estas deben cumplir con un cilindraje mínimo de 80 C.C. (centímetros cúbicos) verificado contra la tarjeta de propiedad.

Se solicita a la entidad establecer que la flota debe ser modelo 2016 en adelante por cuanto estos modelos todavía están en la capacidad de prestar un buen servicio.

**Respuesta:**

Con la finalidad de garantizar la pluralidad de oferentes y teniendo en cuenta que el plazo del contrato será por tres meses, se acepta la presentación de vehículos a partir de modelo 2016, sin embargo, para efectos de puntuación solo se tendrán en cuenta los vehículos modelo 2019 en adelante. Por lo anterior se ajustará en los documentos definitivos

**Observación No. 10:**

En el numeral 32 FORMA DE PAGO Y REQUISITOS establece en su 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 la suscripción del contrato.

Se solicita a la entidad establecer el pago a los 30 días o máximo a los 45 días tal como lo establece el artículo 3 de la Ley 2024 de 2020 -Obligación de Pago en Plazos Justos-, que señala “todos los comerciantes y de quienes sin tener calidad de comerciantes ejerzan operaciones mercantiles, la obligación general de efectuar el pago de sus obligaciones contractuales, en un término... máximo de 45 días calendario improrrogables a partir de entrada en vigencia de la ley, calculados a partir de la fecha de recepción de las mercancías o terminación de la prestación de los servicios”.

Lo anterior ya que la entidad se está tomando demasiado tiempo para la autorización y aprobación de facturación (60 días), a eso le adicionamos 60 días de pago estamos hablando que un servicio que se prestó hoy la entidad lo está pagando a los 4 meses.

**Respuesta:**

SPN se permite informar que no es procedente su solicitud toda vez que la condición de pago establecida corresponde a políticas internas de la empresa, además me permito aclarar que la empresa se rige por el derecho privado con un manual contratación propio. Aclaro que no es correcta la apreciación de los 60 días para autorización y aprobación de la factura, toda vez que dentro del estudio previo en la forma pago parágrafo primero se establece:

*“PARÁGRAFO PRIMERO – Dichos pagos serán efectuados a los sesenta (60) días calendario siguientes a la correcta presentación de la factura en las instalaciones de SPN Diagonal 25G No. 95A – 55 Bogotá, término que no podrá ser afectado por el proceso interno de correspondencia de SPN, adjuntando los siguientes documentos: a) Constancia suscrita por el supervisor del contrato, en la que se señale que EL CONTRATISTA cumplió a satisfacción de la ENTIDAD, con las obligaciones pactadas. b) La certificación expedida por el Revisor Fiscal o representante Legal, que acredite que EL CONTRATISTA se encuentra a paz y salvo por concepto de pago de las contribuciones al Sistema Integral de Seguridad Social y de los Aportes Parafiscales a que haya lugar de los empleados a su cargo, de acuerdo con lo señalado en la Ley 789 de 2002. c) Planilla de pago de parafiscales d) Certificación bancaria no mayor a 90 días. e) Informe de Supervisión. f) Certificación y Control de Ejecución Presupuestal.”*

De conformidad a lo anterior expuesto, la facturación es cancelada una vez se genere una correcta presentación de la misma en las instalaciones de SPN, aclarando que “término que no podrá ser afectado por el proceso interno de correspondencia de SPN”.

**Observación No. 11:**

33.2 OBLIGACIONES DE LA ENTIDAD

1. Pagar al CONTRATISTA el valor del contrato dentro del término y condiciones pactadas, previa certificación de cumplimiento expedida por el supervisor del mismo.
2. Supervisar que el CONTRATISTA cumpla con el objeto y obligaciones del contrato dentro del término de ejecución.
3. Suministrar de manera oportuna al CONTRATISTA la información requerida para el adecuado cumplimiento de sus obligaciones, así como el acceso a la infraestructura o plataformas tecnológicas que se requieran para el cumplimiento del objeto del contrato.
4. Convocar a las reuniones a que haya lugar para el desarrollo de las actividades inherentes al objeto del contrato.
5. Expedir las certificaciones a que haya lugar.
6. Liquidar el contrato en el término establecido en el contrato y en la ley.
7. Las demás que se desprendan en desarrollo del contrato.

Se solicita a la entidad dejar el punto 1 de este numeral de la siguiente manera 1. Pagar al CONTRATISTA el valor del contrato dentro del término y condiciones pactadas, previa certificación de cumplimiento expedida por el supervisor del mismo, si no se hace el pago en los tiempos establecidos y pactados la entidad pagara a título de interés un porcentaje del valor de la factura.

**Respuesta:**

No es procedente su observación, para lo cual se mantendrá las condiciones establecidas en los documentos del proceso, teniendo en cuenta que SPN es una sociedad pública regida como empresa industrial y comercial del estado, vigilada y controlada por la Contraloría General de la República.

**Observación No. 12:**

Incluir lo siguiente en las causales de rechazo Cuando la entidad compruebe que el proponente intento hacer trampa, fraude procesal o falsedad en documento público en procesos anteriores, entregando documentación falsa con la intención de hacerse acreedora a contratos.

**Respuesta:**

SPN no es la autoridad competente para comprobar un fraude procesal o falsedad en documento público, toda vez, que quién tiene esa potestad es el juez natural. No obstante, SPN está en la obligación de verificar los documentos recibidos por cada uno de los proponentes y a través de todos los medios disponibles, incluso con la colaboración e información armónica entre entidades del Estado, determinar si el documento recibido por la autoridad competente cumple y de ser necesario reportarlo al competente.

**Observación No. 13:**

Favor revisar, corregir e informar cuales son las tarifas techo establecidas, ejemplo para la regional Sur en los anexos de la invitación de transporte, existen 2 carpetas en zip llamada Anexos Técnicos No. 1 Formato técnico y Económico, otra carpeta en zip con el nombre de Formato económico, si comparamos las dos las tarifas techo son completamente diferentes.

**Respuesta:**

SPN se permite informar que en los documentos definitivos se publicará el formato, el cual se denominará *Formato económico definitivo*.

#### Observación No. 14:

Se solicita a la Entidad que realice un buen estudio de mercado y reconsidere los precios techos establecidos en la Invitación Abreviada 002-2023. Toda vez que los precios fueron indexados en un 1% lejos del IPC actual, sumado a esto exigen en los pliegos cantidad de cosas que sobredimensionan los costos de transporte llevando a que la ejecución del contrato no sea viable financieramente.

La entidad desde el 2019 viene indexando en un porcentaje mínimo las tarifas techo, partiendo de las ofertas económicas realizadas por los proponentes en procesos de contratación anteriores las cuales no reflejan la realidad del mercado. Si la entidad no puede realizar el nuevo estudio de mercado por la premura de tiempo solicitamos muy respetuosamente indexar las tarifas con el IPC que cerró el año 2022 que fue el 13,12%.

#### Respuesta:

No se acepta la observación, teniendo en cuenta que las tarifas planteadas en los anexos técnicos han sido objeto de estudios partiendo de las tarifas que actualmente se encuentran vigentes contractualmente en los diferentes contratos suscritos entre SPN y los diferentes contratistas de transportes; las cuales se indexaron considerando el ICTC (Índice de costos de transportes de carga) consultado con el DANE y COLFECAR. A partir de estas tarifas publicadas cada proponente de acuerdo con su estructura administrativa y financiera debe evaluar sus posibilidades para participar en el proceso.

Se precisa también que dentro de los mecanismos que tienen las entidades para establecer los valores y precios dentro de sus procesos de contratación, se encuentra que, el mecanismo de históricos debe ser tenido en cuenta también, máxime cuando estas tarifas fueron ofertadas y adjudicadas a empresas con trayectoria y experiencia certificada en el sector, mismas acordes a la realidad de mi mercado actual.

Adicionalmente, se informa que SPN revisó las tarifas actuales frente a las tarifas techo establecidas para el presente proceso y se encontró que sumando el incremento del último proceso el cual no supera los 3 meses de adjudicado el aumento general corresponde al 11,2% lo que equivale al ICTC (Índice de costos de transportes de carga) con el que cerró 2022.

Por todo lo expuesto, SPN manifiesta que las tarifas establecidas corresponden a la realidad del mercado.

#### Observación No. 15:

En el título Domicilio y Contra Entrega dice que se deberá atender las siguientes reglas,

1. 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	500	899
1000	900	1849
2000	1850	3299
3500	3300	4299
4500	4300	N/A
6000	5700	N/A
8000	7700	N/A
10000	9650	N/A

\*N/A = no existe límite máximo, sin embargo, se cancelará con la tarifa de la capacidad solicitada

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.

En esta dice 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. Y en el numeral 22.3.4 Flota dice En todo caso y para efectos de cualquier discrepancia o duda, primará lo que establezca la tarjeta de propiedad del vehículo para la verificación y determinación de la capacidad de carga de los vehículos.

Se le solicita a la entidad establecer para la capacidad de carga que prima la que aparece en tarjeta de propiedad o lo que diga la ficha técnica.

**Respuesta:**

SPN se permite informar que para el presente proceso se tendrá en cuenta exclusivamente lo que establece la tarjeta de propiedad del vehículo, adicionalmente se mantendrán los rangos de tolerancia establecidos por SPN.

**Observación No. 16:**

En el anexo técnico del Sur aparece una ruta de capacidad 120, para este punto que tipo de vehículo se debe poner (Moto, Carro o Motocarro)

**Respuesta:**

SPN se permite informar que para la capacidad en mención remitirse a hoja "COTIZACION\_TARIFAS OBSERVACIONES PARA LA PRESTACIÓN DEL SEVICIO numeral 15. Para las rutas multimodal la aplicación de la tarifa contempla recolección en origen, transporte y entrega hasta el cliente final, aplica tarifa según kilogramos transportados bajo los rangos definidos."

**Observaciones presentadas por CORDIANDINA**

**Observación No. 1:**

En los pliegos **ESPECIFICACIONES DEL BIEN A CONTRATAR** numeral 4 , realizan la salvedad que los proponentes podrán ofertar y ser adjudicatarios hasta de **dos contratos**, descritos en el **ANEXO TECNICO No 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO**, y en el numeral 6.19 punto 2 causales de rechazo de la invitación abreviada establece que será causal de rechazo 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.

**Solicitamos a la Entidad se establezca que un proponente solamente se puede presentar a una sola regional, como representante de persona jurídica o como persona natural o integrante de consorcio o unión temporal.**

**Respuesta:**

Se le informa al observante que se realizará la aclaración en los documentos definitivos.

## Observación No. 2:

En los pliegos numeral **4.3.3 INSTALACIÓN DE IMAGEN CORPORATIVA DE SPN** dice que Todos los vehículos relacionados en el **ANEXO TECNICO No 1 - FORMATO TECNICO Y CONOMICO**, pestaña **ESTIMADO\_RUTAS (Urbano)**, deberán llevar la imagen corporativa, sin que ello implique costo adicional para **SPN**. Así mismo se debe garantizar su permanencia durante la ejecución del contrato, mantenimiento y su reemplazo por deterioro. Para los servicios que sean solicitados como **NACIONAL, REGIONAL, INTERMUNICIPAL, SUPLEMENTARIOS O VARIABLE** y zonas rojas identificadas previamente, no se solicita que tenga imagen corporativa

**Solicitamos a la entidad no pida que los vehículos lleven la imagen corporativa de la entidad ya que el tiempo de ejecución es muy corto.**

## Respuesta:

Se acepta parcialmente en virtud de que el plazo de ejecución será por tres meses, no se requerirá la instalación de imagen corporativa de SPN para aquellos contratistas o vehículos que sean nuevos en la prestación del servicio. Sin embargo, los contratistas y vehículos actuales que continúen operando con el brandeo de SPN, deberán dar estricto cumplimiento a las obligaciones que se establecen referente a la imagen corporativa.

## Observación No. 3:

En los pliegos Numeral **12 PÓLIZA AUTOMÁTICA DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS** dice que El **CONTRATISTA** autoriza sea descontado el valor afectado, en la factura de cobro que se emita por la prestación del servicio.

**Solicitamos a la Entidad retirar ese párrafo del numeral ya que los proponentes cuentan con póliza de carga, y son ellos que responden por los valores afectados en caso de siniestro.**

## Respuesta:

Se aclara que esta condición no hace parte de la póliza propia de transporte de mercancía, por lo que en pliego definitivo se ajustará esta condición, la cual es propia del numeral 6 **INDEMNIZACIONES POR AVERIAS, PÉRDIDA, EXPOLIACIÓN, DAÑO Y/O HURTO**

## Observación No. 4:

4. En los pliegos el numeral **32 FORMA DE PAGO Y REQUISITOS** establece en su **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 la suscripción del contrato.

**Solicitamos a la Entidad establecer dejar el plazo para pago a los 30 días o máximo a los 45 días tal como lo establece el artículo 3 de la Ley 2024 de 2020 -Obligación de Pago en Plazos Justos.**

## Respuesta:

SPN se permite informar que no es procedente su solicitud toda vez que la condición de pago establecida corresponde a políticas internas de la empresa, además me permito aclarar que la empresa se rige por el derecho privado con un manual contratación propio.

### Observación No. 5:

5. Es importante que la Entidad incluya en causales de rechazo que **Cuando la entidad compruebe que algún proponente intento hacer fraude o realice falsedad en documento público en procesos anteriores, con la intención de hacerse acreedora a contratos, la propuesta quedara rechazada.**

### Respuesta:

SPN no es la autoridad competente para comprobar un fraude procesal o falsedad en documento público, toda vez, que quién tiene esa potestad es el juez natural. No obstante, SPN está en la obligación de verificar los documentos recibidos por cada uno de los proponentes y a través de todos los medios disponibles, incluso con la colaboración e información armónica entre entidades del Estado, determinar si el documento recibido por la autoridad competente cumple y de ser necesario reportarlo al competente.

### Observaciones presentadas por MEGATRANSPORTES L Y A NACIONAL SAS

### Observación No. 1:

#### ANEXO TECNICO No. 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO

Los precios fecho asignados por la Entidad en la presente invitación abreviada, no corresponden en ningún caso a los precios de mercado, se observa como se toman las tarifas 2022 y se ajusta en 1.3 %, totalmente alejados de los incrementos, costos y gastos operacionales.

La Entidad desestima y no considero que el servicio que se presta y que se denomina "transporte", no es solamente esta actividad, dentro de las funciones implícitas en la prestación del servicio no consideran los valores en que se incurren, entre ellos:

- Clasificación
- Zonificación
- Cargue y descargue de los vehículos en todas las regionales
- Servicio de escolta para las rutas nacionales
- Liquidación de los envíos
- Digitalización de los envíos
- Distribución en todos los municipios por donde transitan las rutas (se debe contratar una persona en cada uno de los municipios, diferente al conductor de la ruta, ya que el tiempo para ida y retorno no permite las entregas en cada municipio, este servicio se debe prestar de lunes a sábado.
- Recolección, servicio que se realiza en todos los municipios, lleguen o no envíos, en ocasiones hay municipios en donde las recolecciones están por encima a veces de los envíos que se entregan.

Por lo antes expuesto consideramos muy respetuosamente solicitarle al comité la revisión de estos precios.

### Respuesta:

Las tarifas planteadas en los anexos técnicos han sido objeto de estudios partiendo de las tarifas que actualmente se encuentran vigentes contractualmente en los diferentes contratos suscritos entre SPN y los diferentes contratistas de transportes; las cuales se indexaron considerando el ICTC (Índice de costos de transportes de carga) consultado con el DANE y COLFECAR. A partir de estas tarifas publicadas cada proponente de acuerdo con su estructura administrativa y financiera debe evaluar sus posibilidades para participar en el proceso.

Se precisa también que dentro de los mecanismos que tienen las entidades para establecer los valores y precios dentro de sus procesos de contratación, se encuentra que, el mecanismo de históricos debe ser tenido en cuenta también,

máxime cuando estas tarifas fueron ofertadas y adjudicadas a empresas con trayectoria y experiencia certificada en el sector, mismos acordes a la realidad del mercado actual.

Adicionalmente, se informa que SPN revisó las tarifas actuales frente a las tarifas techo establecidas para el presente proceso y se encontró que sumando el incremento del último proceso el cual no supera los 3 meses de adjudicado el aumento general corresponde al 11,2% lo que equivale al ICTC (Índice de costos de transportes de carga) con el que cerro 2022.

Por todo lo expuesto, SPN manifiesta que las tarifas establecidas corresponden a la realidad del mercado.

## Observación No. 2:

### FLOTA PROPIA

La empresa debe considerar para la prestación del servicio un porcentaje de flota propia, la cual le permite garantizar cumplimiento, permitir el acceso con vehículos que no son propiedad del oferente, conlleva a un contrato en el cual solo se acreditan documentos.

La flota propia le ofrece al cliente, autonomía, y más efectividad en el cumplimiento de la operación.

Se propone considerar la posibilidad de darle un puntaje a la flota propia del 30%.

## Respuesta:

No procede la solicitud toda vez que los requisitos planteados en estos procesos que involucran la operación misma de la Entidad, son siempre planeados con base en condiciones absolutamente necesarias para la prestación del servicio y las exigencias técnicas obedecen al análisis de conveniencia que involucran factores tales como, tiempo de duración del servicio, presupuesto asignado para la respectiva contratación y por ello, el hecho de que la duración del futuro contrato que se suscriba implique un compromiso a corto plazo se atienden circunstancias que permitan una pluralidad de oferentes y que se compadezca con la inversión y el retorno de la misma que deban hacer los interesados en participar en el presente proceso, que para el caso presente, sería de tres (3) meses.

Por lo anterior, se deja claro que, los procesos de selección que adelanta la empresa para esta específica necesidad, siempre establecen requerimientos necesarios para la operación y que garantizan la efectiva prestación del servicio, por lo que, la flexibilidad de algunos requisitos técnicos, como flota propia, para el presente proceso, no implica que, estos no vayan a establecerse para los procesos futuros que necesiten exigencias robustas dependiendo entre otros aspectos, del término de ejecución y del presupuesto asignado.

## Observación No. 3:

### MODELO DE VEHICULOS

En la nueva invitación reza...

*"Para el efecto todos los vehículos que se presenten y operen durante la vigencia del contrato no deben ser modelos inferiores al año 2017 según tarjeta de propiedad, de servicio público (placas blancas), tipo furgón, cabina blanca, de uso EXCLUSIVO por trayecto sencillo y/o viaje circular de SPN; en lo que respecta a las motocicletas que corresponden a rutas regionales, municipales y/o urbanas deberán ser modelo 2017 en adelante. Los vehículos dispuestos para la operación al momento de iniciar el contrato deben contar con SOAT y revisión técnica mecánica VIGENTE de acuerdo con la normalidad aplicable, que garantice la prestación del servicio y los aspectos mecánicos que permitan el funcionamiento óptimo de las mismas."*

Es un contrato para 3 meses, que para quienes no poseen la flota del 2017 en adelante, se vería abocada a una inversión para muy corto tiempo con el fin de cumplir este requisito, además de los anterior los actuales contratistas nos encontramos afectados financieramente y sin la posibilidad de créditos o endeudamiento para invertir en una flota que llene este requisito.

En vehículo 2016 técnicamente se encuentra en condiciones para operar y prestar los servicios de manera eficiente.

De igual forma considerar otro puntaje a estos vehículos y no solo a partir del 2019 como se ha planteado.

**Respuesta:**

Con la finalidad de garantizar la pluralidad de oferentes y teniendo en cuenta que el plazo del contrato será por tres meses, se acepta la presentación de vehículos a partir de modelo 2016, sin embargo, para efectos de puntuación solo se tendrán en cuenta los vehículos modelo 2019 en adelante. Por lo anterior se ajustará en los documentos definitivos

**Observación No. 4**

**"1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD**

*Así mismo, se establecieron 40 Centros Operativos para asegurar el adecuado control y ejecución del proceso de la gestión de la operación en las regionales, se reitera, la admisión, la clasificación, el despacho, el transporte, la liquidación y la digitalización de los envíos y pruebas de entrega."*

Solicitamos claridad en este aspecto, ¿a qué se refiere con la admisión?

Agradecemos información detallada a este concepto.

De igual forma asigna una nueva responsabilidad y es:

*"La clasificación y enrutamiento de este tipo de servicio masivo correrá por cuenta del contratista."*

No podría ser nuestra responsabilidad la clasificación y enrutamiento del servicio masivo, ya que este se da previo al cargue a nosotros como contratistas, y a partir de la firma del cambio de custodia los envíos están bajo nuestra responsabilidad, no podríamos entonces asumir esta sin conocer previamente cantidades, este nuevo requerimiento nos expondría y estaríamos vulnerables o susceptibles sobre pérdidas, se puedan presentar.

**Respuesta:**

Remitirse al ANEXO No 07 Procedimiento Gestión de Transporte capítulo .3. PROTOCOLO DE ADMISIÓN

**Observación No. 5:**

Los precio techo de la presente invitación, no guardan una relación, congruencia con los valores estipulados en las TARIFA TECHO SUPLEMENTARIO, cuando se cotiza un servicio que en nuestra calidad de proveedor nos garantiza como mínimo 24 frecuencias al mes, se considera el valor ofertado, en la eventualidad de un servicio adicional o suplementario, por tratarse de algo esporádico, su valor por ende debe ser mas elevado que el ofertado como tarifa recurrente, y no lo que se esta presentando y el error detectado en los techos suplementario que en algunos casos esta hasta el 50% de la tarifa fija.

Solicitamos la revisión y actualización de las tarifas techo del servicio suplementario.

**Respuesta:**

Las tarifas planteadas en los anexos técnicos han sido objeto de estudios partiendo de las tarifas que actualmente se encuentran vigentes contractualmente en los diferentes contratos suscritos entre SPN y los diferentes contratistas de transportes; las cuales se indexaron considerando el ICTC (Índice de costos de transportes de carga) consultado con el DANE y COLFECAR. A partir de estas tarifas publicadas cada proponente de acuerdo con su estructura administrativa y financiera debe evaluar sus posibilidades para participar en el proceso.

Se precisa también que dentro de los mecanismos que tienen las entidades para establecer los valores y precios dentro de sus procesos de contratación, se encuentra que, el mecanismo de históricos debe ser tenido en cuenta también,

máxime cuando estas tarifas fueron ofertadas y adjudicadas a empresas con trayectoria y experiencia certificada en el sector, mismos acordes a la realidad del mercado actual.

Adicionalmente, se informa que SPN revisó las tarifas actuales frente a las tarifas techo establecidas para el presente proceso y se encontró que sumando el incremento del último proceso el cual no supera los 3 meses de adjudicado el aumento general corresponde al 11,2% lo que equivale al ICTC (Índice de costos de transportes de carga) con el que cerro 2022.

Por todo lo expuesto, SPN manifiesta que las tarifas establecidas corresponden a la realidad del mercado.

#### **Observación No. 6:**

#### **23.5 PÓLIZA AUTOMÁTICA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS. (Hasta 5 puntos)**

El PROPONENTE que se comprometa a través de carta suscripta por el representante legal, en caso de ser adjudicatario, a presentar y constituir la póliza Automática de Transporte de mercancías con cobertura adicional para excesos en la movilización, obtendrá los siguientes puntos según el valor por exceso, adicional al de obligatorio cumplimiento, ofrecido:

Valor del exceso	Puntaje
\$300.000.000	5
\$200.000.000	3
\$100.000.000	1

El futuro CONTRATISTA autoriza sea descontado el valor afectado, en la factura de cobro que se emita por la omisión en la prestación del servicio cuando, ofrecido el exceso adicional de obligatorio cumplimiento, no se cubra la ruta.

En el evento que el despacho supere el valor asegurado por póliza, se le debe informar al futuro contratista para que éste adelante las gestiones necesarias ante su Aseguradora, a través de correo electrónico, con antelación a la salida del despacho.

REHUSO DE UTILIZAR EL EXCESO CONSTITUIDO, Cuando el contratista se rehúse a transportar una carga con exceso, previamente constituido en su póliza, se aplicará el 50% del valor declarado de la carga dejada por transportar y en subsidio se dará inicio al proceso de declaratoria de siniestro por incumplimiento del contrato.

Con base en esta solicitud, de la misma forma que el contratista se obliga al cumplimiento del amparo y cobertura a través de la póliza, la Entidad también esta obligada a suministrar diariamente las planillas, guías, soportes que acrediten la carga declarada, ya que no basta con enviar solamente un correo relacionando un valor declarado, este en realidad adquiere validez cuando esta debidamente soportado, acto que debe realizarse antes de salir la ruta y no como se viene presentando en la actualidad, que no suministran esta información pese a las solicitudes que se hacen. Esta obligación corresponde a un requisito que cumplir con la compañía aseguradora.

#### **Respuesta:**

Se aclara al interesado, que se dará entrega de la información mediante correo electrónico al contratista y el conductor, en señal de aceptación, firma los documentos del despacho, donde tendrá pleno conocimiento del valor de la carga.

## Observación No. 7:

### OBSERVACION N. 7

#### 4.2.3 MODIFICACION 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 y/o Dirección Nacional de Gestión Logística, 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, las rutas contemplados son susceptibles de modificarse, suprimirse 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, suprimir o adicionar cualquier ruta, capacidad del vehículo y/o trayecto contemplados en el ANEXO TÉCNICO N. 1**

Se solicita la Entidad garantice la sostenibilidad de la operación, y que, de manera concertada basados en las necesidades de la regional, determine de manera anticipada para los 3 meses de la ejecución del contrato las rutas a requerir, no es posible presupuestar, programar una operación desconociendo las fluctuaciones se puedan presentar, si bien es cierto un presupuesto nunca va a ser igual a lo ejecutado pero los índices y porcentajes de variación deben ser mínimos.

No tener claro este concepto es inminente un desequilibrio económico, ya que la disminución de rutas, frecuencias trisemanales, dos días a la semana o una vez a la semana no disminuye las obligaciones contractuales. En el caso de las frecuencias trisemanales las obligaciones continúan siendo iguales, en materia de salarios, distribuciones, recolección y costos fijos, en la actualidad las rutas que se prestan trisemanal sus costos y gastos continúan siendo iguales exceptuando únicamente combustibles. Las demás son constantes, además en el caso de la distribución, lo que se está haciendo es que se acumula el correo y sale a ruta al día siguiente, esto en nada constituye disminución de costos en nuestra condición de contratistas.

#### Respuesta:

No se acepta la observación. Las condiciones previstas por SPN para la prestación del servicio se derivan de la obligación que tiene la entidad con el estado colombiano a través de la concesión otorgada para ejercer como operador postal oficial de Colombia y en virtud de ello el servicio de recolección, distribución y entrega de los objetos y piezas postales está sujeto a las características propias de una operación postal que depende de la demanda del mercado, por tal razón es importante para SPN contar con contratistas que estén en capacidad de dar respuesta a los diferentes requerimientos que surjan durante la prestación del servicio como operador postal oficial. Así mismo, se aclara que, los cambios o modificaciones de ruta se informaran basados en la conveniencia y las condiciones de prestación del servicio a que estamos obligados, sustentado en análisis estadísticos y la fluctuación del flujo de envíos que moviliza SPN. Por lo anterior, se hace necesario señalar que, la operación es dinámica conforme a la demanda, no es estacional y depende de nuevos servicios y negocios que SPN comercialice. Finalmente es de tener en cuenta que la dinámica del transporte comercial es propia del contratista, razón por la cual este tiene toda la libertad para optimizar sus costos mediante negocios alternos lícitos, siempre y cuando no afecten las especificaciones técnicas para dar cumplimiento al servicio que se presta a 4-72 y no corresponda a vehículos que tenga el brandeo de SPN. Adicionalmente se deberá tener en cuenta que los servicios recurrentes y suplementarios están sujetos a la variación de la demanda de las piezas y objetos postales.

## Observación No. 8:

### 32 FORMA DE PAGO Y REQUISITOS

**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 la suscripción del contrato.

Esta obligación de la Entidad no se cumple, por consiguiente requerimos en este aspecto el compromiso por parte de la Entidad sobre el cumplimiento en cuanto a la revisión, aprobación, emisión de certificaciones por parte de los responsables en representación de la Entidad, ya que en la realidad se toman hasta 3 meses para revisar, bajo el argumento de que las múltiples obligaciones u otros compromisos impiden celeridad en este proceso, además estando ya facturado y llenando todos los requisitos, se tardan hasta más de 1 año para efectuar el pago.

### Respuesta:

SPN se permite aclarar que dentro del estudio previo en la forma pago parágrafo primero se establece:

*“PARÁGRAFO PRIMERO – Dichos pagos serán efectuados a los sesenta (60) días calendario siguientes a la correcta presentación de la factura en las instalaciones de SPN Diagonal 25G No. 95A – 55 Bogotá, término que no podrá ser afectado por el proceso interno de correspondencia de SPN, adjuntando los siguientes documentos: a) Constancia suscrita por el supervisor del contrato, en la que se señale que EL CONTRATISTA cumplió a satisfacción de la ENTIDAD, con las obligaciones pactadas. b) La certificación expedida por el Revisor Fiscal o representante Legal, que acredite que EL CONTRATISTA se encuentra a paz y salvo por concepto de pago de las contribuciones al Sistema Integral de Seguridad Social y de los Aportes Parafiscales a que haya lugar de los empleados a su cargo, de acuerdo con lo señalado en la Ley 789 de 2002. c) Planilla de pago de parafiscales d) Certificación bancaria no mayor a 90 días. e) Informe de Supervisión. f) Certificación y Control de Ejecución Presupuestal.”*

De conformidad a lo anterior expuesto, la facturación es cancelada una vez se genere una correcta presentación de esta en las instalaciones de SPN, aclarando que **“término que no podrá ser afectado por el proceso interno de correspondencia de SPN”**.

## Observación No. 9:

### 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.

¿Esta causal se refiere a cuando el mismo proponente presente varias ofertas a la misma regional con diferente valor?

**Respuesta:**

Se le informa al observante que se aclarará que los documentos definitivos.

**Observaciones presentadas por OLT TRANSPORTES S.A.S.****Observación No. 1:**

22.3.3 Antigüedad de la Flota: Carros y Motos Modelo 2017 mínimo.

Todos los carros deben ser modelo 2017 en adelante, según tarjeta de propiedad, de servicio público (placas blancas), tipo furgón, cabina blanca de uso EXCLUSIVO por trayecto sencillo y/o viaje circular de SPN, para efectos de las motocicletas que corresponden a rutas regionales y/o urbanas deberán ser modelo 2017 en adelante; todos los vehículos deben cumplir con la revisión técnico mecánica al inicio de la operación de acuerdo a la normatividad vigente, así mismo tener vigente el SOAT para garantizar la prestación del servicio y los aspectos mecánicos que permitan el funcionamiento óptimo de las mismas. En el caso de las motos estas deben cumplir con un cilindraje mínimo de 80 C.C. (centímetros cúbicos) verificado contra la tarjeta de propiedad

Teniendo en cuenta el tiempo tan corto del contrato (tres meses) solicitamos no aumentar los modelos de los vehículos. Solicitamos seguir prestando los servicios con modelo 2016 en adelante.

**Respuesta:**

Con la finalidad de garantizar la pluralidad de oferentes y teniendo en cuenta que el plazo del contrato será por tres meses, se acepta la presentación de vehículos a partir de modelo 2016, sin embargo, para efectos de puntuación solo se tendrán en cuenta los vehículos modelo 2019 en adelante. Por lo anterior se ajustará en los documentos definitivos.

**Observación No. 2:**

PRESUPUESTO OFICIAL: El presupuesto establecido para la presente contratación es hasta por la suma de VEINTICUATRO MIL TRESCIENTOS TRECE MILLONES NOVECIENTOS VEINTIOCHO MIL TRESCIENTOS NOVENTA Y UN PESOS M/CTE. (\$24.313.928.391), incluido costos directos e indirectos a que haya lugar.

La adjudicación del presente proceso se dará por regionales, atendiendo la distribución del presupuesto de la siguiente manera:

El presupuesto presentado para el 2023 no se le ha realizado el ajuste de la inflación del 2023 teniendo en cuenta los valores de los procesos del 2022.

Solicitamos aumentar los presupuestos teniendo en cuenta los altos costos de los insumos del transporte el incremento del salario mínimo y la inflación.

**Respuesta:**

Las tarifas planteadas en los anexos técnicos han sido objeto de estudios partiendo de las tarifas que actualmente se encuentran vigentes contractualmente en los diferentes contratos suscritos entre SPN y los diferentes contratistas de transportes; las cuales se indexaron considerando el ICTC (Índice de costos de transportes de carga) consultado con el DANE y COLFECAR. A partir de estas tarifas publicadas cada proponente de acuerdo con su estructura administrativa y financiera debe evaluar sus posibilidades para participar en el proceso.

Se precisa también que dentro de los mecanismos que tienen las entidades para establecer los valores y precios dentro de sus procesos de contratación, se encuentra que, el mecanismo de históricos debe ser tenido en cuenta también, máxime cuando estas tarifas fueron ofertadas y adjudicadas a empresas con trayectoria y experiencia certificada en el sector, mismos acordes a la realidad de mi mercado actual.

Adicionalmente, se informa que SPN revisó las tarifas actuales frente a las tarifas techo establecidas para el presente proceso y se encontró que sumando el incremento del último proceso el cual no supera los 3 meses de adjudicado el aumento general corresponde al 11,2% lo que equivale al ICTC (Índice de costos de transportes de carga) con el que cerro 2022.

Por todo lo expuesto, SPN manifiesta que las tarifas establecidas corresponden a la realidad del mercado

### **Observaciones presentadas por SERFLETAR S.A.S.**

#### **Observación No. 1:**

Documento: Anexo Técnico N1-Noroccidente

Pestaña: Cotización tarifas

Observación: Se ha venido presentando una constante disminución de las tarifas a través de los últimos contratos, pues no se ha tenido en cuenta el estudio de mercado realizado, así que, la Entidad ha venido tomando las tarifas de ejecución actuales y las ha indexado al IPC. Esto presenta un grave problema financiero para el contratista, toda vez que, cada mejora que se haga en las tarifas supondrá una disminución de las mismas no solo en el contrato que se pretende suscribir sino más allá, en contratos futuros.

Gracias a ello, las tarifas actuales son muy bajas, y el número de obligaciones y responsabilidades endilgadas al contratista son muy elevadas, además de la demora en los pagos, por lo que la viabilidad financiera de estos contratos está en riesgo.

Para la presente invitación no se hizo estudio de mercado.

Vemos que la Entidad ajustó las tarifas en 1.32% respecto de las de noviembre de 2022. Un aumento que es irrisorio si se lo compara con el IPC de 2022 que fue del 13.12% y el aumento de los salarios que fue del 16%.

Además, solamente el IPC de enero de 2023 fue del 1.78%. El aumento generalizado de los precios no cede aún y los precios que se facturan por concepto de los servicios prestados está prácticamente estático.

Para la IA036-2022 la Entidad aumentó las tarifas en 9.89%, muy por debajo de lo que resultaría ser el IPC de 2022 y el aumento de los salarios para 2023, sumando además, el IPC de enero de 2023 y sin conocer aún el dato de febrero, y por supuesto, el de los tres meses de ejecución.

Los aumentos de los salarios, combustibles, peajes y consumibles siguen tirando de la cuerda, mientras que los precios que facturamos siguen quedándose rezagados respecto de los costos.

Si bien según el ICTC del DANE, cuya última publicación corresponde a diciembre de 2022, calculó el aumento anual del costo de transporte por carretera en el 11.2%, este informe no recoge los aumentos a 2023 por cuenta del aumento de los salarios que se ubicó en el 16% y el aumento en el costo de capital por cuenta de la nueva subida de tasas en enero de 2023 por parte del Banco de la República y que llegó al 12.75% en su tasa de intermediación.

Por lo anterior, le solicitamos a la Entidad que por favor ajuste los precios techo en al menos un 12% más de las tarifas propuestas, con el fin de asegurar la viabilidad financiera del contrato, y además, de que haya margen de mejora en los precios a ofertar.

**Respuesta:**

Las tarifas planteadas en los anexos técnicos han sido objeto de estudios partiendo de las tarifas que actualmente se encuentran vigentes contractualmente en los diferentes contratos suscritos entre SPN y los diferentes contratistas de transportes; las cuales se indexaron considerando el ICTC (Índice de costos de transportes de carga) consultado con el DANE y COLFECAR. A partir de estas tarifas publicadas cada proponente de acuerdo con su estructura administrativa y financiera debe evaluar sus posibilidades para participar en el proceso.

Se precisa también que dentro de los mecanismos que tienen las entidades para establecer los valores y precios dentro de sus procesos de contratación, se encuentra que, el mecanismo de históricos debe ser tenido en cuenta también, máxime cuando estas tarifas fueron ofertadas y adjudicadas a empresas con trayectoria y experiencia certificada en el sector, mismas acordes a la realidad de mi mercado actual.

Adicionalmente, se informa que SPN revisó las tarifas actuales frente a las tarifas techo establecidas para el presente proceso y se encontró que sumando el incremento del último proceso el cual no supera los 3 meses de adjudicado el aumento general corresponde al 11,2% lo que equivale al ICTC (Índice de costos de transportes de carga) con el que cerró 2022.

Por todo lo expuesto, SPN manifiesta que las tarifas establecidas corresponden a la realidad del mercado.

**Observación No. 2:**

Documento: Anexo técnico N1-Noroccidente

Ruta: Medellín-Barranquilla

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, actualmente no se genera la suficiente carga para justificar la ruta. La carga que sale de Medellín para Barranquilla se ha venido despachando históricamente sin inconvenientes en la ruta Medellín Montería con empalme Montería Barranquilla. Esta ruta genera un costo adicional innecesario.

Además de lo anterior, las tarifas techo de esta ruta son exageradamente bajas, dado que no contemplan el retorno a Medellín, y esto nos genera una pérdida por cada servicio prestado, toda vez que, el costo de la prestación del servicio de transporte de esa ruta excede ampliamente el valor techo propuesto.

**Respuesta:**

No se acepta, ya que esta ruta es necesaria en la medida que la dinámica comercial genere la carga suficiente, con el fin de cumplir con los requerimientos de SPN.

**Observación No. 3:**

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 se está realizando por una variante que pasa por los siguientes municipios (Santa fe de Antioquia, Anzá, Bolombolo, Peñalisa, Valparaiso, Caramanta, Supia, 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.

**Respuesta:**

No se acepta la observación, ya que la tarifa planteada para estas rutas se mantiene. No obstante, situaciones de fuerza mayor debidamente comprobadas y que impidan el normal desplazamiento de las rutas serán revisadas específicamente en el momento que se presenten como se ha venido trabajando en los actuales contratos de transporte.

**Observación No. 4:**

Documento: Anexo técnico N1-Noroccidente

Pestaña: Tarifas Techo Suplementario

Rutas: Medellín-Bogotá y Bogotá-Medellín

Observación: Los servicios de transporte suplementario por su característica de ser esporádicos y de no tener retorno son más costosos que los servicios nacionales recurrentes, los cuales se pueden negociar a largo plazo y con retorno. A continuación, presentamos la comparación de los precios techo entre nacionales recurrentes mencionados y los suplementarios:

REGIONAL	TRO OPERAT	RUTA	Capacidad	Tarifa unitaria en COP			
				Tarifa Techo Nacional	Tarifa Techo Suplementario	Variación Absoluta en pesos	Variación Relativa en %
NOR-OCCIDENTE	CO. MEDELLIN	MEDELLIN-BOGOTÁ	2000	\$ 667.980	\$ 496.702	-\$ 171.278	-25,64%
			3500	\$ 723.646	\$ 584.128	-\$ 139.518	-19,28%
			4500	\$ 779.310	\$ 625.018	-\$ 154.292	-19,80%
			6000	\$ 833.862	\$ 668.770	-\$ 165.092	-19,80%
			8000	\$ 1.491.822	\$ 815.458	-\$ 676.364	-45,34%
			10000	\$ 1.502.956	\$ 950.077	-\$ 552.879	-36,79%
NOR-OCCIDENTE	CO. MEDELLIN	BOGOTÁ-MEDELLÍN	2000	\$ 667.980	\$ 496.702	-\$ 171.278	-25,64%
			3500	\$ 723.646	\$ 584.128	-\$ 139.518	-19,28%
			4500	\$ 779.310	\$ 625.018	-\$ 154.292	-19,80%
			6000	\$ 833.862	\$ 668.770	-\$ 165.092	-19,80%
			8000	\$ 1.491.822	\$ 815.458	-\$ 676.364	-45,34%
			10000	\$ 1.502.956	\$ 950.077	-\$ 552.879	-36,79%

Variación relativa y absoluta de las tarifas techo suplementarias respecto de las nacionales recurrentes.

De la tabla anterior podemos ver que, en todas las capacidades, en especial, las de 8 y 10 toneladas que son las que más se requieren, tienen unas tarifas muy por debajo de las tarifas nacionales.

Por lo descrito, solicitamos muy amablemente a la Entidad que por favor ajuste las tarifas techo de los servicios suplementarios al valor de las tarifas nacionales recurrentes, al menos para las rutas relacionadas.

**Respuesta:**

Las tarifas planteadas en los anexos técnicos han sido objeto de estudios partiendo de las tarifas que actualmente se encuentran vigentes contractualmente en los diferentes contratos suscritos entre SPN y los diferentes contratistas de transportes; las cuales se indexaron considerando el ICTC (Índice de costos de transportes de carga) consultado con el DANE y COLFECAR. A partir de estas tarifas publicadas cada proponente de acuerdo con su estructura administrativa y financiera debe evaluar sus posibilidades para participar en el proceso.

Se precisa también que dentro de los mecanismos que tienen las entidades para establecer los valores y precios dentro de sus procesos de contratación, se encuentra que, el mecanismo de históricos debe ser tenido en cuenta también, máxime cuando estas tarifas fueron ofertadas y adjudicadas a empresas con trayectoria y experiencia certificada en el sector, mismos acordes a la realidad de mi mercado actual.

Adicionalmente, se informa que SPN revisó las tarifas actuales frente a las tarifas techo establecidas para el presente proceso y se encontró que sumando el incremento del último proceso el cual no supera los 3 meses de adjudicado el aumento general corresponde al 11,2% lo que equivale al ICTC (Índice de costos de transportes de carga) con el que cerró 2022.

Por todo lo expuesto, SPN manifiesta que las tarifas establecidas corresponden a la realidad del mercado.

**Observación No. 5**

Documento: Estudio previo

Numeral: 32 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 6 meses, situación esta que pone en peligro el equilibrio contractual.

Es medio año que el contratista está esperando el pago de sus facturas, pues se toma de dos a tres meses poder radicar la factura y luego otros tres o cuatro meses para el pago de la misma. El costo del capital está en niveles históricamente altos, y la demora en los pagos constituye un factor que afecta la estabilidad financiera del contrato

**Respuesta:**

SPN se permite informar que no es procedente su solicitud toda vez que la condición de pago establecida corresponde a políticas internas de la empresa, además me permito aclarar que la empresa se rige por el derecho privado con un

manual contratación propio. Aclaro que no es correcta la apreciación de los 60 días para autorización y aprobación de la factura, toda vez que dentro del estudio previo en la forma pago parágrafo primero se establece:

*“PARÁGRAFO PRIMERO – Dichos pagos serán efectuados a los sesenta (60) días calendario siguientes a la correcta presentación de la factura en las instalaciones de SPN Diagonal 25G No. 95A – 55 Bogotá, término que no podrá ser afectado por el proceso interno de correspondencia de SPN, adjuntando los siguientes documentos: a) Constancia suscrita por el supervisor del contrato, en la que se señale que EL CONTRATISTA cumplió a satisfacción de la ENTIDAD, con las obligaciones pactadas. b) La certificación expedida por el Revisor Fiscal o representante Legal, que acredite que EL CONTRATISTA se encuentra a paz y salvo por concepto de pago de las contribuciones al Sistema Integral de Seguridad Social y de los Aportes Parafiscales a que haya lugar de los empleados a su cargo, de acuerdo con lo señalado en la Ley 789 de 2002. c) Planilla de pago de parafiscales d) Certificación bancaria no mayor a 90 días. e) Informe de Supervisión. f) Certificación y Control de Ejecución Presupuestal”.*

De conformidad a lo anterior expuesto, la facturación es cancelada una vez se genere una correcta presentación de la misma en las instalaciones de SPN, aclarando que **“término que no podrá ser afectado por el proceso interno de correspondencia de SPN”.**

#### **Observación No. 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.

#### **Respuesta:**

No procede su observación y se aclara que hoy en día las entregas (recolección, distribución y entrega) se realizan a domicilio cumpliendo con los aspectos técnicos definidos en el estudio previo. En lo relacionado con “recaudo de dinero, recibir pagos contra entrega de los clientes”, actualmente este servicio no se está prestando, en el momento que se requiera se establecerá el procedimiento y modelo operativo a seguir.

#### **Observación No. 7:**

Documento: Estudio previo

Numeral: 4.2.1 y 22.3.3

Nombre del capítulo: Suministro de recurso de transporte y Antigüedad de la flota

Observación: Actualmente se está ejecutando la operación con vehículos de modelo 2016 y superior. En el presente proceso se pide mínimo 2017. Vemos con preocupación que las exigencias por parte de la Entidad no se compadecen con la realidad del contrato y de la operación, toda vez que, la presente invitación es solamente por tres meses, y cambiar el modelo de algunos vehículos que son 2016 y están en operación genera un sobre costo para el contratista.

Entendemos la importancia de que la flota sea lo más joven posible, sin embargo, esa solicitud de mejorar el modelo de la flota sería coherente si la presente invitación se hubiese hecho por un periodo de tiempo de al menos un año. La renovación de la flota supone costos que el contrato no cubre.

Le solicitamos a la Entidad que por favor considere al menos por esta invitación tan corta, de que permita mantener la flota desde 2016 como se está ejecutando, entendiéndose además que, este contrato que se pretende suscribir no hará cambio de año durante su ejecución, de hecho, solo llegará como mucho a mitad del presente año.

**Respuesta:**

Con la finalidad de garantizar la pluralidad de oferentes y teniendo en cuenta que el plazo del contrato será por tres meses, se acepta la presentación de vehículos a partir de modelo 2016, sin embargo, para efectos de puntuación solo se tendrán en cuenta los vehículos modelo 2019 en adelante. Por lo anterior se ajustará en los documentos definitivos

**Observación No. 8**

Documento: Estudio previo

Numeral: 5.1 Nota 6 y 7

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.

**Respuesta:**

No se acepta la observación y se aclara al observante que, en el contrato actual de rutas nacionales, las tarifas reconocidas por SPN fueron cotizadas por el contratista considerando lo que aquí se solicita, en cuanto al acompañamiento desde el centro operativo, hasta los peajes de salida de la ciudad, lo que se traduce en acompañamiento por una fracción de tiempo y trayecto más no por un día completo de servicio de escolta. A su vez aclaramos que las tarifas techo de las rutas nacionales ya tienen incluido el costo de las cuadrillas para el cargue y descargue desde el proceso de licitación anterior.

**Observación No. 9:**

Documento: Estudio Previo

Numeral: 5.2

Nombre del capítulo: Dotación requerida

Observación: Solicitamos amablemente a la Entidad que por favor excluya el cambio en la dotación del personal para la presente invitación, toda vez que, la duración del contrato que se pretende suscribir es de tan solo tres meses y que, por cronograma, no habrá tiempo suficiente para hacer el cambio de las dotaciones.

**Respuesta:**

Se acepta parcialmente, dado el plazo del contrato, no se exigirá para la ejecución de este la dotación definida por SPN; pero si deberá contar en su totalidad con la dotación mínima del contratista. Se aclara que toda la dotación del personal que vincule el contratista su costo estará a cargo de este. Para el caso de conductores o auxiliares de vehículos suplementarios no se exigirá dotación, pero sí deberá portar carné o planilla de ARL.

**Observación No. 10:**

Documento: Estudio previo

Numeral: 8.1

Nombre del capítulo: Certificaciones BASC

Observación: Solicitamos amablemente a la Entidad que por favor incluya como factor puntuable la certificación BASC o una homologable que permita garantizar la seguridad en la prestación del servicio de transporte. Como asociados de negocio BASC, tanto la Entidad como el contratista podrán simplificar trámites y documentación para el cumplimiento de los requisitos.

**Respuesta:**

No se acepta la solicitud planteada por el observante, toda vez que como lo indica en su observación, la certificación BASC es una certificación que cada entidad pública o privada decide optar por tenerla o no, y no existe norma que exija a todas las empresas públicas o privadas contar con esta certificación. Por lo tanto, no se está exigiendo este requisito dado que estaríamos direccionando el proceso, por esta razón en el estudio previo se cita lo siguiente: "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". Por otro lado, el hecho que SPN cuente con la certificación BASC no exige que sus contratistas la tengan, pero si nos permite exigir que se cumplan ciertos requisitos que se contemplan en esta certificación para efectos de que SPN mantenga la misma.

**Observación No. 11**

Documento: Estudio previo

Numerales: 9 y 33.2

Nombre de los capítulos: ANS Acuerdo de niveles de servicio y Obligaciones de la entidad

Observación: Solicitamos amablemente a la Entidad que por favor incluya en los numerales descritos que La Entidad se obligue a informar sobre la ocurrencia de una posible ANS al mes siguiente de la posible falta. Lo anterior con el fin de tener reciente y a la mano la información necesaria para dar respuesta al requerimiento. Actualmente, los requerimientos se toman varios meses, lo que dificulta la recolección de la información y las pruebas necesarias para dar respuesta a las mismas.

Por otra parte, solicitamos a la Entidad que se obligue también a dar respuesta sobre las ANS en los cinco (5) días hábiles posteriores a la respuesta por parte del contratista

**Respuesta:**

No se acepta la solicitud, 4-72 se ceñirá a lo establecido en el Anexo No. 08 Proc. Supervisión de Contratos de Transporte Multimodal, relacionado al procedimiento para la aplicación de ANS de la supervisión de contratos.

**Observación No. 12:**

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.

**Respuesta:**

Se aclara que esta condición no hace parte de la póliza propia de transporte de mercancía, por lo que en pliego definitivo se ajustara esta condición, la cual es propia del numeral 6 INDEMNIZACIONES POR AVERIAS, PÉRDIDA, EXPOLIACIÓN, DAÑO Y/O HURTO.

**Observación No. 13:**

Documento: Estudio previo

Numeral: 23.1

Nombre del capítulo: Factor técnico

Observación: Le solicitamos amablemente a la Entidad que por favor solicite flota propia. Este requisito se ha venido incrementando gradualmente a través de los años con el fin de garantizar que el contratista tenga mayor autonomía sobre sus recursos, hecho que indudablemente se reflejará en una mayor calidad en la prestación del servicio de transporte.

Que el contratista cuente con un porcentaje representativo de flota propia, es un acierto para la Entidad en términos de responsabilidad y cumplimiento, además de la maniobrabilidad y la capacidad de responder a las necesidades del contrato.

Solicitamos que la Entidad exija, o bien como requisito habilitante o bien como factor puntuable, una flota propia de al menos el 30% del total.

Como corolario, que el contratista cuente con flota propia, le permite un mayor margen de maniobra frente a la situación actual que se presenta referente a la espera de medio año para los pagos en los servicios prestados.

En la invitación IA036-2022 que es la inmediatamente anterior a esta, se asignó puntuación a la flota propia, aun cuando solo eran dos meses de contrato, consideramos relevante este aspecto en aras de un mejor y continuo servicio dada la coyuntura en la demora en los pagos.

**Respuesta:**

No procede la solicitud toda vez que los requisitos planteados en estos procesos que involucran la operación misma de la Entidad, son siempre planeados con base en condiciones absolutamente necesarias para la prestación del servicio y las exigencias técnicas obedecen al análisis de conveniencia que involucran factores tales como, tiempo de duración del servicio, presupuesto asignado para la respectiva contratación y por ello, el hecho de que la duración del futuro contrato que se suscriba implique un compromiso a corto plazo se atienden circunstancias que permitan una pluralidad de oferentes y que se compadezca con la inversión y el retorno de la misma que deban hacer los interesados en participar en el presente proceso, que para el caso presente, sería de tres (3) meses.

Por lo anterior, se deja claro que, los procesos de selección que adelanta la empresa para esta específica necesidad, siempre establecen requerimientos necesarios para la operación y que garantizan la efectiva prestación del servicio, por lo que, la flexibilidad de algunos requisitos técnicos, como flota propia, para el presente proceso, no implica que, estos no vayan a establecerse para los procesos futuros que necesiten exigencias robustas dependiendo entre otros aspectos, del término de ejecución y del presupuesto asignado.

**Observación No. 14:**

Documento: Estudio previo

Numeral: 23.4

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:

<b>Apoyo distribución local %</b>	<b>Puntaje</b>
50%	1,0 puntos
60%	1,2 puntos
70%	1,4 puntos
80%	1,6 puntos
90%	1,8 puntos
100%	2,0 puntos

**Respuesta:**

No se acepta la observación. Con la tabla presentada en el pliego, se busca garantizar una cobertura de distribuidores residentes en los sitios de distribución de la regional, por lo tanto, la puntuación se otorga para reconocer el esfuerzo por parte del proponente en garantizar dicha cobertura.

**Observación No. 15:**

Documento: Estudio previo

Numeral: 23.8

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.

**Respuesta:**

No es procedente la solicitud, teniendo en cuenta que la acreditación se deberá realizar de acuerdo con lo reglado por el Decreto 1860 de 2021.

**Observación No. 16:**

Documento: Anexo 27 – Declaración Juramentada de participación

Observación: El anexo en mención se encuentra dentro de los anexos requeridos en la presente invitación pública, no obstante, no se relaciona como requisito habilitante dentro del pliego

**Respuesta:**

Se informa al observante que este documento se incluirá como requisito jurídico habilitante.

**Observación No. 17:**

Documento: Invitación abreviada Borrador

Numeral: 12

Nombre del capítulo: Cronograma

Observación: En vista de que según está previsto en el cronograma, los pliegos oficiales se publicarán el día jueves 16 de febrero, seguramente al final del día, solamente tendremos tiempo de expedir la póliza de seriedad el día viernes 17 de febrero, toda vez que las aseguradoras solo expiden esta póliza con los pliegos definitivos y no trabajan los fines de semana, y según el cronograma la fecha de cierre está para el lunes 20 de febrero en la mañana. Lo cual, es un riesgo enorme de que no se alcancen a expedir las pólizas de seriedad.

Por lo anterior le solicitamos muy amablemente a la Entidad que por favor posponga la fecha de cierre al menos hasta el día 22 de febrero para no tener inconveniente alguno por el tema citado.

### Respuesta:

Se accede parcialmente a su solicitud, en el entendido que se ampliará el día del cierre del proceso en un día, es decir el 21 de febrero de 2023 a las 11:00 a.m., para lo cual se verá reflejado en los documentos definitivos.

## Observaciones presentadas por MACROSERVICIOS EXPRESS DE COLOMBIA S.A.S.

### Observación No. 1

1. INCREMENTO PRESUPUESTO, TARIFAS TECHO: INCREMENTAR COMO MÍNIMO EN UN 40% SOBRE EL VALOR DE LAS TARIFAS TECHO PARA LA VIGENCIA 2022-2023.

Se solicita a la entidad se considere la revisión de los presupuestos a asignar a cada regional, de manera que la asignación de estos mantengan el equilibrio contractual; así mismo observamos la necesidad ajuste la asignación de tarifas en cada uno de los anexos técnicos según cada capacidad de acuerdo a las rutas, y en la elaboración del presupuesto y fijación de precios techo se tenga en cuenta la realidad de los costos operacionales mínimos de acuerdo a la realidad financiera actual del sector transporte de carga, que año a año viene sobrellevando los altos precios en combustibles, aceites, repuestos y peajes, además de los continuos taponamientos de las vías nacionales y departamentales por causas naturales o por acciones civiles, lo que ha golpeado durante los últimos años.

De igual manera se debe tener en cuenta que para el 2023 se acordó un incremento del 16% al salario mínimo que como empresarios estamos dispuestos a cumplir con el fin de poder generar mejores condiciones para nuestros colaboradores.

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 en la vigencias 2021, 2022 y especialmente con los incrementos desmesurados que ya se presentan para esta vigencia 2023, con un incremento del 16% sobre el salario mínimo, salido de toda proporción esperada, el incremento desmesurado en los precios de todos los costos asociados a este servicio generados por un IPC de 13,12% reportado en diciembre de 2022, lo cual pone en riesgo nuestra capacidad financiera como proveedores de este servicio.

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.

Cabe aclarar que conforme a la imagen anterior, Servicios Postales Nacionales S.A.S., no ha considerado lo expuesto por la totalidad de firmas en el estudio de mercado, quienes de manera unánime estiman un promedio del 40% en el incremento de los costos operativos del transporte y servicios complementarios a este, algo completamente proporcional si se considera que durante las últimas tres vigencias, la entidad ha recurrido a la indexación de precios como una estrategia de asignación de tarifas, lo cual deja en completa desventaja al transportista.

**Respuesta:**

Las tarifas planteadas en los anexos técnicos han sido objeto de estudios partiendo de las tarifas que actualmente se encuentran vigentes contractualmente en los diferentes contratos suscritos entre SPN y los diferentes contratistas de transportes; las cuales se indexaron considerando el ICTC (Índice de costos de transportes de carga) consultado con el DANE y COLFECAR. A partir de estas tarifas publicadas cada proponente de acuerdo con su estructura administrativa y financiera debe evaluar sus posibilidades para participar en el proceso.

Se precisa también que dentro de los mecanismos que tienen las entidades para establecer los valores y precios dentro de sus procesos de contratación, se encuentra que, el mecanismo de históricos debe ser tenido en cuenta también, máxime cuando estas tarifas fueron ofertadas y adjudicadas a empresas con trayectoria y experiencia certificada en el sector, mismas acordes a la realidad de mi mercado actual.

Adicionalmente, se informa que SPN revisó las tarifas actuales frente a las tarifas techo establecidas para el presente proceso y se encontró que sumando el incremento del último proceso el cual no supera los 3 meses de adjudicado el aumento general corresponde al 11,2% lo que equivale al ICTC (Índice de costos de transportes de carga) con el que cerro 2022.

Por todo lo expuesto, SPN manifiesta que las tarifas establecidas corresponden a la realidad del mercado.

**Observación No. 2:****2. 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.

Significa esto la obligación de asumir riesgos adicionales a la actividad principal de nuestro servicio, para lo cual se hace necesario el establecimiento de condiciones logísticas igualmente adicionales y su consecuente costo también adicional, el cual debe ser tenido en cuenta por SPN en los presupuestos a contratar por cada regional.

**Respuesta:**

No procede su observación y se aclara que hoy en día las entregas (recolección, distribución y entrega) se realizan a domicilio cumpliendo con los aspectos técnicos definidos en el estudio previo. En lo relacionado con “recaudo de dinero, recibir pagos contra entrega de los clientes”, actualmente este servicio no se está prestando, en el momento que se requiera se establecerá el procedimiento y modelo operativo a seguir.

**Observación No. 3:**

3. Para el efecto todos los vehículos que se presenten y operen durante la vigencia del contrato no deben ser modelos inferiores al año 2017. Se solicita a la entidad que considerando el tiempo de ejecución a contratar se admitan vehículos modelo 2016.

## Respuesta:

Con la finalidad de garantizar la pluralidad de oferentes y teniendo en cuenta que el plazo del contrato será por tres meses, se acepta la presentación de vehículos a partir de modelo 2016, sin embargo, para efectos de puntuación solo se tendrán en cuenta los vehículos modelo 2019 en adelante. Por lo anterior se ajustará en los documentos definitivos

## Observación No. 4:

4. Se solicita a la entidad que se considere como garantía para el efectivo cumplimiento de la operación, que el oferente aporte como mínimo el 30% de la flota recurrente como propia y que en el caso de Renting.

No se debe aceptar como flota propia vehículos bajo la modalidad de Renting, pues mediante este no se puede acreditar la propiedad de un vehículo en razón a que está figura de arriendo no obliga a ejercer la opción de compra del bien.

El renting es una alternativa de consumo flexible basada en el modelo de pago por uso que le permite a las personas disfrutar del vehículo que desea pagando un canon de arrendamiento mensual, es decir, un arrendamiento operativo más servicios.

Esta figura permite hacer uso y goce del bien sin incurrir en todos los gastos y trámites que implica ser propietario de un activo. Además, el canon mensual tiene todo incluido: SOAT, mantenimientos, trámites anuales, impuestos, gastos de matrícula y revisión técnica mecánica.

## Respuesta:

No procede la solicitud toda vez que los requisitos planteados en estos procesos que involucran la operación misma de la Entidad, son siempre planeados con base en condiciones absolutamente necesarias para la prestación del servicio y las exigencias técnicas obedecen al análisis de conveniencia que involucran factores tales como, tiempo de duración del servicio, presupuesto asignado para la respectiva contratación y por ello, el hecho de que la duración del futuro contrato que se suscriba implique un compromiso a corto plazo se atienden circunstancias que permitan una pluralidad de oferentes y que se compadezca con la inversión y el retorno de la misma que deban hacer los interesados en participar en el presente proceso, que para el caso presente, sería de tres (3) meses.

Por lo anterior, se deja claro que, los procesos de selección que adelanta la empresa para esta específica necesidad, siempre establecen requerimientos necesarios para la operación y que garantizan la efectiva prestación del servicio, por lo que, la flexibilidad de algunos requisitos técnicos, como flota propia, para el presente proceso, no implica que, estos no vayan a establecerse para los procesos futuros que necesiten exigencias robustas dependiendo entre otros aspectos, del término de ejecución y del presupuesto asignado.

## Observación No. 5:

5. Tipo de Municipios:

A efectos de aplicar los indicadores técnicos de prestación del servicio, los municipios tendrán la siguiente clasificación:

(I) Municipios tipo 1: Municipios donde existe un centro de clasificación primario del OPO, excluyendo municipios y capitales de departamento de difícil acceso.

(II) Municipios tipo 2: Todas las ciudades capitales de departamento distinta a las anteriores, excluyendo municipios y capitales de departamento de difícil acceso.

(III) Municipios tipo 3: Todos los municipios del territorio que no estén incluidos en ninguna otra categoría, excluyendo municipios y capitales de departamento de difícil acceso.

(IV) Municipios tipo 4: Municipios y capitales de departamento de difícil acceso los cuales serán determinados por circular, por parte de la subdirección de Asuntos Postales del Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones con base en la información con la debida justificación técnica que al respecto le remita el OPO.

Se solicita a la entidad que los tiempos de entrega, liquidación y digitalización, sean considerados de acuerdo a la cadena de transporte que se presenta entre Servicios Postales Nacionales S.A.S. y el contratista, ya que para municipios de difícil acceso es imposible cumplir con los tiempos de establecidos, ya que estos dependen de los empalmes y frecuencias de las rutas.

**Respuesta:**

No se acepta la observación, esto toda vez que SPN adquiere la responsabilidad de garantizar los tiempos ofertados en su matriz en el momento de la imposición del envío por parte de sus clientes, los contratistas de transporte sirven como aliados estratégicos para el correcto funcionamiento de la cadena logística de 4-72 estando así inmersos en el cumplimiento de estos tiempos directamente, adicionalmente los empalmes e interconexiones están ligados también al cumplimiento mismo por parte de cada contratista.

**Observación No. 6:**

**6. 4.3.3 INSTALACIÓN DE IMAGEN CORPORATIVA DE SPN**

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.

Es materia de observación los términos que SPN plantea para el cumplimiento de los requisitos de colocación del brandeo y registro de publicidad exterior, pues si bien es cierto que como contratistas podemos cumplir

oportunamente el brandeo y con la solicitud de registro de publicidad exterior, la efectividad del registro ante los entes territoriales no obedece a tiempos determinables por nosotros como contratistas sino por la misma dinámica de las entidades públicas y aunque las solicitudes de autorización se presentan en los mismos términos de la ley 1755 de 2015, las entidades tienen sus propias dinámicas para resolver estas solicitudes.

**Respuesta:**

Se acepta parcialmente en virtud de que el plazo de ejecución será por tres meses, no se requerirá la instalación de imagen corporativa de SPN para aquellos contratistas o vehículos que sean nuevos en la prestación del servicio. Sin embargo, los contratistas y vehículos actuales que continúen operando con el brandeo de SPN, deberán dar estricto cumplimiento a las obligaciones que se establecen referente a la imagen corporativa.

**Observación No. 7:**

7. 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).

Se solicita a la entidad que el servicio de escolta armado (arma letal), como un servicio adicional al transporte, se pueda cotizar como una tarifa por servicio adicional. Es imposible para el contratista asumir un costo de un servicio adicional al transporte, con tarifas establecidas solo con el predio del servicio de transporte.

**Respuesta:**

No se acepta la observación ya que en el contrato actual de rutas nacionales las tarifas reconocidas por SPN fueron cotizadas por el contratista considerando lo que aquí se solicita en cuanto al acompañamiento desde el centro operativo hasta los peajes de salidas de la ciudad, lo que se traduce en acompañamiento por una fracción de tiempo y trayecto más no por día completo de servicio de escolta.

#### **Observación No. 8:**

8. El contratista, una vez el personal sea retirado de la operación, dentro de las siguientes 24 horas deberán entregar los uniformes a SPN (CTP o Centro Regional según corresponda) para disposición final.

Se solicita este requisito sea eliminado, y que la garantía sea el acta de devolución de la dotación por parte del empleado al proveedor al momento de su salida y que el acta sea soporte suficiente, ya que el representante legal con la presentación de la oferta asume su responsabilidad por el buen uso y disposición final de estos.

#### **Respuesta:**

No procede la observación, lo anterior teniendo en cuenta que de acuerdo con la protección de la imagen corporativa, 4-72 debe garantizar la correcta disposición de este tipo de elementos.

#### **Observación No. 9:**

9. PÓLIZA AUTOMÁTICA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Con soporte en lo establecido en el Art. 982 – Obligaciones del Transportador del Capítulo I del Título IV Contrato de Transporte del código de Comercio. Nota 1: En el evento excepcional que el despacho supere el valor asegurado por póliza, se le debe informar al futuro contratista para que adelante las gestiones necesarias frente a su Aseguradora y proceda a ampliar el valor asegurado.

Conforme lo anterior Servicios Postales Nacionales S.A.S., deberá notificar esta novedad al contratista dentro de la jornada de horario de oficina, como mínimo con 12 horas previas al despacho, para que este realice el trámite correspondiente ante la aseguradora para la respectiva liquidación y pago de la prima por el exceso que corresponda, y así garantizar la cobertura de la totalidad de la carga, es necesario mencionar que es obligación contractual de SPN el suministro de la información necesaria con el fin de poder garantizar la cobertura de las pólizas, así como la debida aprobación y aceptación de reconocimiento de pago del exceso de la prima de manera anticipada al despacho.

#### **Respuesta:**

Se le informa al observante que este criterio no se evidencia en el estudio previo, sin embargo, respecto a los tiempos de informar a la aseguradora cuando se active la aplicación de la cobertura en exceso, en la práctica, el asegurado lo puede informar antes del despacho mediante correo electrónico a su aseguradora, quienes tienen la obligación de cubrir el riesgo siempre y cuando se cuente con la cobertura en exceso, y hasta el límite establecido en el mismo.

## Observación No. 10

10.

### 4.2.3 MODIFICACION 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 y/o Dirección Nacional de Gestión Logística, 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, las rutas contempladas son susceptibles de modificarse, suprimirse 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, suprimir o adicionar cualquier ruta, capacidad del vehículo y/o trayecto contemplados en el ANEXO TÉCNICO N. 1 -

En consideración al esfuerzo e inversión en el que debe incurrir el contratista para la correcta ejecución de los servicios requeridos para cada Regional en la Invitación Borrador IA002-2023 y conscientes de la dinámica del transporte, solicitamos a la entidad se sirva respetar y garantizar al Contratista como mínimo el 90% de la ejecución de las rutas planteadas ANEXO TECNICO No.1 FORMATO TECNICO Y ECONOMICO, que permita garantizar un equilibrio financiero al contratista.

En el caso particular como proveedor del servicio para la Regional Occidente, vemos como se desdibuja el objeto contractual del servicio y así mismo se desmejoran de forma unilateral por parte de la entidad las condiciones contractuales para el contratista, ya que desde el 01 de febrero de 2023 se han suprimido en promedio un 20% de las rutas, lo cual desequilibra los resultados esperados y que en su momento hacen tentativa la postulación como oferentes.

Conminamos a la entidad para que en la invitación final se aclare si para la ejecución de este contrato se restablecerán las rutas que fueron suprimidas y que para esta invitación han sido incluidas en ANEXO TECNICO No.1 FORMATO TECNICO Y ECONOMICO.

Lo anterior en consideración a que la puesta en marcha de estas rutas tiene unos costos de traslado de flota, personal y demás aspectos asociados a su debido cumplimiento del servicio, que deben ser considerados de nuestra parte como oferentes y aunque SPN, se reserve la facultad de MODIFICAR, SUPRIMIR o ADICIONAR, rutas, capacidad del vehículo o trayectos; estas situaciones deben ser entendidas como consecuencias de actos o hechos de la administración o causas exógenas, que se deberían contemplar en el proceso de planeación con el fin de asegurar al menos un porcentaje que garantice la estabilidad de la ecuación financiera del contrato o el equilibrio financiero del mismo en razón a las inversiones que el contratista u operador logístico a realizado para la ejecución del contrato.

El contratista debe asumir el riesgo normal y propio de cualquier negocio, pero ello no incluye el deber de soportar un comportamiento del contratante o una fluctuación que lo prive de las ganancias razonables que podría haber obtenido, si el contrato se hubiese ejecutado en las condiciones convenidas

El equilibrio económico del contrato, implica que el valor económico convenido como retribución o remuneración a la ejecución perfecta de sus obligaciones debe ser correspondiente, por equivalente, al que recibirá como contraprestación a su ejecución del objeto del contrato; de darse variaciones como MODIFICACIONES, SUPRESIONES o ADICIONES de rutas, capacidad del vehículo o trayectos, por decisiones de SPN, por motivaciones comerciales propias o por causas exógenas, no atribuibles al operador logístico, conllevaría necesariamente a alteraciones en la estabilidad financiera del contrato que puede afectar de manera gravísima

al contratista; situación que como tal no está obligado a soportar y podría conllevar a la ejecución del derecho de solicitar la restitución de tal equilibrio, como se había dicho anteriormente, siempre y cuando tal ruptura no obedezca a situaciones que le sean imputables.

Se tiene en cuenta para estos razonamientos, las posturas del Honorable Consejo de Estado para situaciones sino análogas si por lo menos que conservan una gran similitud.

Es por eso que se plantea la observancia o establecimiento de un porcentaje mínimo de seguridad o estabilidad contractual que garantice el equilibrio de financiero.

## Respuesta:

No se acepta la observación. Las condiciones previstas por SPN para la prestación del servicio se derivan de la obligación que tiene la entidad con el estado colombiano a través de la concesión otorgada para ejercer como operador postal oficial de Colombia y en virtud de ello el servicio de recolección, distribución y entrega de los objetos y piezas postales está sujeto a las características propias de una operación postal que depende de la demanda del mercado, por tal razón es importante para SPN contar con contratistas que estén en capacidad de dar respuesta a los diferentes requerimientos que surjan durante la prestación del servicio como operador postal oficial. Así mismo, se aclara que, los cambios o modificaciones de ruta se informaran basados en la conveniencia y las condiciones de prestación del

servicio a que estamos obligados, sustentado en análisis estadísticos y la fluctuación del flujo de envíos que moviliza SPN. Por lo anterior, se hace necesario señalar que, la operación es dinámica conforme a la demanda, no es estacional y depende de nuevos servicios y negocios que SPN comercialice. Finalmente es de tener en cuenta que la dinámica del transporte comercial es propia del contratista, razón por la cual este tiene toda la libertad para optimizar sus costos mediante negocios alternos lícitos, siempre y cuando no afecten las especificaciones técnicas para dar cumplimiento al servicio que se presta a 4-72 y no corresponda a vehículos que tenga el brandeo de SPN. Adicionalmente se deberá tener en cuenta que los servicios recurrentes y suplementarios están sujetos a la variación de la demanda de las piezas y objetos postales.

#### Observación No. 11:

**11. FORMA DE PAGO Y REQUISITOS. 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 la suscripción del contrato.

Se solicita a la entidad que el plazo para pago de la facturación por servicios prestados mes vencido, se establezca en máximo 30 días hábiles, y que por toda mora en el pago se reconozcan los intereses moratorios a la máxima tasa permitida.

Se solicita se considere la asignación como mínimo de dos supervisores del contrato, esto en consideración a que en la ejecución de los dos últimos contratos la radicación oportuna de la facturación se ha visto afectada, ya que esta depende de la revisión y aprobación de la supervisión y debido al volumen de rutas para cada regional, el cumplimiento de esto no ha sido posible.

Se sugiere se genere un cronograma para la recepción de los planeadores, se asigne citas de ser necesaria la conciliación de los servicios entre las partes, y que conforme esta planeación se establezca los tiempos de radicación de la facturación.

Las novedades presentadas de forma reiterada durante los últimos meses han conllevado a que el mes vencido de un servicio prestado se facture y radique de forma efectiva tres meses después y conforme lo anterior el tiempo para pagos se dilate a casi seis meses a la debida prestación del servicio.

ANS: Se solicita que las ANS se apliquen sobre la facturación del servicio a penalizar. En el caso particular de hurtos parciales o totales de carga, causados por eventos que superen cualquier medida de control, como asaltos, especialmente en las rutas nacionales, se elimine la aplicación de ANS sobre el número de guías objeto de pérdida o espoliación, pues son casos que son ajenos al control directo por parte del proveedor, y se estaría castigando doblemente al proveedor, pues también debe asumir los costos y gastos inherentes al hurto, afectando póliza de carga, asumiendo deducibles ante la aseguradora, más los demás costos y gastos inherentes al proceso de reconocimiento de lo hurtado.

Con lo anterior exponemos nuestras observaciones a la invitación, esperando sean consideradas por parte del comité de contratación. *MACROECONOMIA...*

#### Respuesta:

SPN se permite informar que no es procedente su solicitud toda vez que la condición de pago establecida corresponde a políticas internas de la empresa, además me permito aclarar que dentro del estudio previo en la forma pago parágrafo primero se establece:

*“PARÁGRAFO PRIMERO – Dichos pagos serán efectuados a los sesenta (60) días calendario siguientes a la correcta presentación de la factura en las instalaciones de SPN Diagonal 25G No. 95A – 55 Bogotá, término que no podrá ser afectado por el proceso interno de correspondencia de SPN, adjuntando los siguientes documentos: a) Constancia suscrita por el supervisor del contrato, en la que se señale que EL CONTRATISTA cumplió a satisfacción de la ENTIDAD, con las obligaciones pactadas. b) La certificación expedida por el Revisor Fiscal o representante Legal, que acredite que EL CONTRATISTA se encuentra a paz y salvo por concepto de pago de las contribuciones al Sistema Integral de Seguridad Social y de los Aportes Parafiscales a que haya lugar de los empleados a su cargo, de acuerdo con lo señalado en la Ley 789 de 2002. c) Planilla de pago de parafiscales d) Certificación bancaria no mayor a 90 días. e) Informe de Supervisión. f) Certificación y Control de Ejecución Presupuestal.”*

De conformidad a lo anterior expuesto, la facturación es cancelada una vez se genere una correcta presentación de esta en las instalaciones de SPN, aclarando que **“término que no podrá ser afectado por el proceso interno de correspondencia de SPN”**.

Ahora bien, en relación con la asignación de dos (2) supervisores se le informa que no es procedente su solicitud. No obstante, se indica al interesado que los futuros contratos contarán con un supervisor y con un grupo de apoyo que garantizarán que los trámites de validación sean ágiles, siempre y cuando el trámite para la radicación y aprobación de facturas se presenten en debida forma y acorde a los procedimientos establecidos en los documentos del proceso.

Finalmente, en lo relacionado con la aplicación de ANS, se aclara que en los eventos de daño y hurto se procederá a tasar la indemnización correspondiente y ésta será descontada de la facturación, de acuerdo a la tasación de perjuicios causados y no a una aplicación de ANS.

Ahora bien, se informa que las ANS se establecen para el cumplimiento de las obligaciones y acuerdos de niveles de servicio que deberá cumplir el contratista y la indemnización es por el daño causado. En el entendido, que la ANS aplica para la no conformidad y lo que ello implica en la prestación del servicio de pérdidas, expoliaciones o averías, contrario sensu, la indemnización si obedece para los casos de daño y hurto.

En lo que respecta a la afectación de la póliza de carga, le corresponde es al titular/tomador de la póliza realizar la afectación de la misma.

Por lo anteriormente expuesto, no existe castigo doble como lo menciona el observante.

### **Observaciones presentadas por CAMARCA S.A.S.**

#### **Observación No. 1**

Se solicita a la entidad modificar el título -Domicilio y Contra Entrega- del numeral 4.2.1-Suministro de Recurso 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).

La solicitud la sustentamos en el sentido en 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 que 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 2023, no refleja la realidad económica de la operación del proyecto.

De no ser de recibo la anterior solicitud, de manera atenta requerimos a la Entidad que reglamente el desarrollo de esta actividad dentro de la invitación estableciendo un tope de recursos por ruta o mensajero y un protocolo de traslado y de seguridad con la finalidad de mitigar el riesgo de traslado de los valores por concepto recaudo y recepción de pagos contra entrega de clientes.

**Respuesta:**

No procede su observación y se aclara que hoy en día las entregas (recolección, distribución y entrega) se realizan a domicilio cumpliendo con los aspectos técnicos definidos en el estudio previo. En lo relacionado con “recaudo de dinero, recibir pagos contra entrega de los clientes”, actualmente este servicio no se está prestando, en el momento que se requiera se establecerá el procedimiento y modelo operativo a seguir.

**Observación No. 2:**

En el numeral 22.3.3 Antigüedad de la Flota de la invitación abreviada 002 de 2023 se establece:

“...Carros y Motos Modelo 2017 mínimo. Todos los carros deben ser modelo 2017 en adelante, según tarjeta de propiedad, de servicio público (placas blancas), tipo furgón, cabina blanca de uso EXCLUSIVO por trayecto sencillo y/o viaje circular de SPN, para efectos de las motocicletas que corresponden a rutas regionales y/o urbanas deberán ser modelo 2017 en adelante...”

Es menester tener en cuenta que, en lo dispuesto en el numeral 28 Estudio de Mercado y Análisis del Sector, se menciona como se estructuro el presupuesto del presente proceso, en el cual no se evidencia el soporte técnico, jurídico o financiero que soporte la actualización de la flota que prestará el servicio.

Razón por la cual, se solicita a la entidad modificar el año del modelo de la flota requerida y establecer que la misma ofrecida por los proponentes puede corresponder a modelos 2016 tanto para vehículos como para motocicletas. Lo anterior teniendo en cuenta que el Estudio de Mercado mediante el cual se estableció el presupuesto del presente proceso de contratación corresponde al mismo Estudio de Mercado que soportó los procesos apertura dos por la entidad en el año 2022, sin que se haya realizado una actualización en los precios, insumos y costos fijos del mercado, como tampoco se realizó un análisis de las variables económicas que van afectar el sector para el 2023. Con lo cual, no tiene soporte técnico la modificación del modelo de la flota para un proceso y ejecución de tres meses.

Debe la Entidad tener en cuenta que el estudio de mercado citado fue realizado para la prestación del servicio con modelos 2016 y costos directos y asociados del año 2022 por lo tanto el mismo no corresponde a la realidad del mercado para la vigencia 2023 en tanto que no se prevé el incremento de los costos del servicio cuando se presta con un modelo más reciente como lo es 2017, el incremento del IPC, el Salario Mínimo Legal, el costo de los combustibles entre otros aspectos que impactan directamente la operación.

Adicionalmente el plazo contractual previsto para la Invitación abreviada 002 de 2023 es de tres meses el cual es insuficiente para que las empresas prestadoras del servicio proyecten los costos de la renovación de la flota de Modelo 2016 a modelo 2017, más aún cuando en la actualidad este servicio está siendo prestado de manera eficiente con flota 2016.

Finalmente, aunado a lo anterior, solicitamos a la entidad mantener los modelos de Flota Propia, Edad de la Flota y Flota Ecológica. Toda vez que, no se evidencia una justificación técnica que motive la modificación de los modelos de estos vehículos, por lo cual, relacionamos a continuación los modelos solicitados en la Invitación Abreviada IA-036-2022.

**23.1 FACTOR TÉCNICO**

ASPECTOS PUNTUABLES	Puntaje:
<b>1. Flota Propia (FP)</b>	
FP > 40 %	5
35% < FP <=40%	4
30% <= FP <= 35%	3
<b>2. Edad de la Flota (EF<sub>2018</sub>)</b>	
Para vehículos de la flota con Modelo mayor o igual a 2018 se asignará puntaje así:	
EF <sub>2018</sub> >= 50%	15
30% < EF <sub>2018</sub> < 50%	10
0% < EF <sub>2018</sub> <= 30%	5
<b>3. Vehículo "Ecológicos" en la Flota (VEF)</b>	
Deben cumplir modelo mínimo Vh 2016	
VEF >= 15 % de la flota	15
5% < VEF < 15 % de la flota	10
0% < VEF <= 5 % de la flota	5
<b>TOTAL</b>	<b>35</b>

**Respuesta:**

No procede la observación, la imagen en mención no corresponde al Estudio Previo de la presente Invitación abreviada, sin embargo, se aclara que con la finalidad de garantizar la pluralidad de oferentes y teniendo en cuenta que el plazo del contrato será por tres meses, se acepta la presentación de vehículos a partir de modelo 2016, en todo caso, para efectos de puntuación solo se tendrán en cuenta los vehículos modelo 2019 en adelante. Por lo anterior se ajustará en los documentos definitivos

**Observación No. 3:**

Se solicita a la entidad, establecer un porcentaje mínimo de flota propia del 20% para los vehículos y 10% para motocicleta de la flota recurrente, con el fin de que el contratista garantice a la entidad que cuenta con la capacidad instalada y operativa para dar efectivo cumplimiento al objeto del presente proceso, en términos de oportunidad, calidad y disponibilidad del servicio.

En este sentido, establecer un porcentaje mínimo de flota propia le permite a la entidad contar con servicios seguros, confiables y competitivos de transporte terrestre de carga en todas las regionales, así como, le permite contar con la versatilidad y flexibilidad frente a cambios en los plazos o los recorridos de los viajes por circunstancias derivadas de la operación.

De este modo, el exigir que el contratista cuente con una flota vehicular propia adecuada a las necesidades de la entidad en particular es un elemento básico para el funcionamiento y cumplimiento de la frecuencia del servicio (diario, trisemanal, bisemanal y semanal) entre otros; que determinará en gran medida el buen funcionamiento de la operación, así como sus resultados de cara a la satisfacción del cliente final.

En consecuencia, se recomienda a la entidad la siguiente redacción:

“El futuro contratista debe garantizar para la operación un porcentaje mínimo del 20% 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”.

Es menester tener en cuenta que, que en la Invitación Abreviada IA-036-2022 se modificó este punto por medio de la Adenda 1

### 23.1 FACTOR TÉCNICO

ASPECTOS PUNTUABLES	Puntaje:
<b>1. Flota Propia (FP)</b>	
FP > 40 %	5
35% < FP <= 40%	4
30% <= FP <= 35%	3
<b>2. Edad de la Flota (EF<sub>2018</sub>)</b>	
Para vehículos de la flota con Modelo mayor o igual a 2018 se asignará puntaje así:	
EF <sub>2018</sub> >= 50%	15
30% < EF <sub>2018</sub> < 50%	10
0% < EF <sub>2018</sub> <= 30%	5
<b>3. Vehículo “Ecológicos” en la Flota (VEF)</b>	
Deben cumplir modelo mínimo Vh 2016	
VEF >= 15 % de la flota	15
5% < VEF < 15 % de la flota	10
0% < VEF <= 5 % de la flota	5
<b>TOTAL</b>	<b>35</b>

### Respuesta:

No procede la observación, la imagen en mención no corresponde al Estudio Previo de la presente Invitación abreviada, sin embargo, es preciso aclarar no procede la solicitud de flota propia toda vez que los requisitos planteados en estos procesos que involucran la operación misma de la Entidad, son siempre planeados con base en condiciones absolutamente necesarias para la prestación del servicio y las exigencias técnicas obedecen al análisis de conveniencia que involucran factores tales como, tiempo de duración del servicio, presupuesto asignado para la respectiva contratación y por ello, el hecho de que la duración del futuro contrato que se suscriba implique un compromiso a corto plazo se atienden circunstancias que permitan una pluralidad de oferentes y que se compadezca con la inversión y el retorno de la misma que deban hacer los interesados en participar en el presente proceso, que para el caso presente, sería de tres (3) meses. Por lo anterior, se deja claro que, los procesos de selección que adelanta la empresa para esta específica necesidad, siempre establecen requerimientos necesarios para la operación y que garantizan la efectiva prestación del servicio, por lo que, la flexibilidad de algunos requisitos técnicos, como flota propia, para el presente proceso, no implica que, estos no vayan a establecerse para los procesos futuros que necesiten exigencias robustas dependiendo entre otros aspectos, del término de ejecución y del presupuesto asignado.

### Observación No. 4:

Se solicita a la entidad modificar el numeral 4.2.3 /, del numeral 4.2. -Suministro de Recurso de Transporte, el cual señala:

(...)

“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 numeral 4.2.3. en el sentido de que las modificaciones de rutas deben ser concertadas previamente con el contratista, toda vez que se debe revisar el impacto económico en el costeo de la oferta y de la operación logística que deba ajustar para la prestación del servicio y solventar la necesidad de la entidad.

#### **Respuesta:**

No se acepta la observación. Las condiciones previstas por SPN para la prestación del servicio se derivan de la obligación que tiene la entidad con el estado colombiano a través de la concesión otorgada para ejercer como operador postal oficial de Colombia y en virtud de ello el servicio de recolección, distribución y entrega de los objetos y piezas postales está sujeto a las características propias de una operación postal que depende de la demanda del mercado, por tal razón es importante para SPN contar con contratistas que estén en capacidad de dar respuesta a los diferentes requerimientos que surjan durante la prestación del servicio como operador postal oficial. Así mismo, se aclara que, los cambios o modificaciones de ruta se informaran basados en la conveniencia y las condiciones de prestación del servicio a que estamos obligados, sustentado en análisis estadísticos y la fluctuación del flujo de envíos que moviliza SPN. Por lo anterior, se hace necesario señalar que, la operación es dinámica conforme a la demanda, no es estacional y depende de nuevos servicios y negocios que SPN comercialice. Finalmente es de tener en cuenta que la dinámica del transporte comercial es propia del contratista, razón por la cual este tiene toda la libertad para optimizar sus costos mediante negocios alternos lícitos, siempre y cuando no afecten las especificaciones técnicas para dar cumplimiento al servicio que se presta a 4-72 y no corresponda a vehículos que tenga el brandeo de SPN. Adicionalmente se deberá tener en cuenta que los servicios recurrentes y suplementarios están sujetos a la variación de la demanda de las piezas y objetos postales.

**Observación No. 5:**

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

En relación con el personal requerido para dar cumplimiento con la ejecución del objeto de la presente invitación, y verificando la justificación económica y de mercado que sustenta la entidad para el presente proceso, se evidencia que no se han tomado en cuenta los incrementos salariales que rigieron tanto para la vigencia del 2022, como para 2023. Esto se encuentra sustentado en las sendas observaciones que presentaron en el proceso precedente IA-036-2022, en el que tajantemente se expuso que los precios que sustentaban el presupuesto de dicho proceso no estaba contemplando los efectos económicos que se estaban generando por las variaciones del mercado internacional, los impactos en los costos e insumos requeridos para el sector transportador, los proyectos de reformas, entre otros, hicieron que terminara el año 2022 con una inflación por encima de los pronósticos económicos del emisor, generando por ende un incremento del SMMLV más alto en lo corrido del siglo.

Ahora bien, teniendo en cuenta lo anterior, es irrisorio que la entidad estime un incremento 1% de las tarifas que actualmente están operando, para cubrir los costos e incrementos que sufrieron los insumos y costos fijos del sector, haciendo completamente insuficiente, inoperante e inviable la operatividad del objeto de la presente invitación.

Es perentorio que la entidad incremente las tarifas por lo menos en un 35% que presta completa correlación con el incremento del 16% del SMMLV respecto al 2022 y 13,2% de IPC que rige para el 2023.

En consecuencia, se solicita a la entidad que se realice un ajuste al presupuesto que refleje los costos reales tanto del personal que se requiere en cada regional como de los incrementos del sector transportador, según indicado por el DANE en el boletín diciembre 2022.

**Respuesta:**

Las tarifas planteadas en los anexos técnicos han sido objeto de estudios partiendo de las tarifas que actualmente se encuentran vigentes contractualmente en los diferentes contratos suscritos entre SPN y los diferentes contratistas de transportes; las cuales se indexaron considerando el ICTC (Índice de costos de transportes de carga) consultado con el DANE y COLFECAR. A partir de estas tarifas publicadas cada proponente de acuerdo con su estructura administrativa y financiera debe evaluar sus posibilidades para participar en el proceso.

Se precisa también que dentro de los mecanismos que tienen las entidades para establecer los valores y precios dentro de sus procesos de contratación, se encuentra que, el mecanismo de históricos debe ser tenido en cuenta también, máxime cuando estas tarifas fueron ofertadas y adjudicadas a empresas con trayectoria y experiencia certificada en el sector, mismos acordes a la realidad de mi mercado actual.

Adicionalmente, se informa que SPN revisó las tarifas actuales frente a las tarifas techo establecidas para el presente proceso y se encontró que sumando el incremento del último proceso el cual no supera los 3 meses de adjudicado el aumento general corresponde al 11,2% lo que equivale al ICTC (Índice de costos de transportes de carga) con el que cerró 2022.

Por todo lo expuesto, SPN manifiesta que las tarifas establecidas corresponden a la realidad del mercado.

**Observación No. 6:**

En lo dispuesto en el 5.1 PERSONAL REQUERIDO PARA LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO, la entidad indica que el oferente debe tener en cuenta el servicio de escolta como se evidencia a continuación:

6. 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).

Haciendo un análisis del personal que se está requiriendo para la ejecución del contrato, se evidencia que se incluye el servicio de escolta armado, cuyo costo no se ve reflejado en el valor de la tarifa y presupuesto estimado por la entidad para cada regional. Es de resaltar que la entidad estimó un incremento 1.3% de las tarifas que actualmente están operando, el cual es completamente insuficiente para cubrir los costos y gastos que implican estas mayores exigencias o inclusiones en la ejecutoriedad del servicio.

Adicionalmente, es importante resaltar que el objeto que nos atañe hace referencia al servicio de transporte y los requerimientos para la prestación del servicio de escolta armado están reglamentadas mediante el Decreto 1070 de 2015 y supervisados por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. Por lo cual, los oferentes que se presentan a este tipo de procesos no pueden prestar este servicio directamente dado que va en contra del marco normativo del sector de vigilancia.

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, a efectos de que el presupuesto refleje los costos reales del personal que se requiere en cada regional.

#### **Respuesta:**

Las tarifas planteadas en los anexos técnicos han sido objeto de estudios partiendo de las tarifas que actualmente se encuentran vigentes contractualmente en los diferentes contratos suscritos entre SPN y los diferentes contratistas de transportes; las cuales se indexaron considerando el ICTC (Índice de costos de transportes de carga) consultado con el DANE y COLFECAR. A partir de estas tarifas publicadas cada proponente de acuerdo con su estructura administrativa y financiera debe evaluar sus posibilidades para participar en el proceso.

Se precisa también que dentro de los mecanismos que tienen las entidades para establecer los valores y precios dentro de sus procesos de contratación, se encuentra que, el mecanismo de históricos debe ser tenido en cuenta también, máxime cuando estas tarifas fueron ofertadas y adjudicadas a empresas con trayectoria y experiencia certificada en el sector, mismos acordes a la realidad de mi mercado actual.

Adicionalmente, se informa que SPN revisó las tarifas actuales frente a las tarifas techo establecidas para el presente proceso y se encontró que sumando el incremento del último proceso el cual no supera los 3 meses de adjudicado el aumento general corresponde al 11,2% lo que equivale al ICTC (Índice de costos de transportes de carga) con el que cerró 2022.

Por todo lo expuesto, SPN manifiesta que las tarifas establecidas corresponden a la realidad del mercado.

#### **Observación No. 7:**

Se solicita a la entidad aclarar y confirmar a los diferentes oferentes la motivación por la cual, se incrementa injustificadamente el indicador de rentabilidad del activo pasando de un 4% a un 5% como se muestra a continuación:  
Estudio previo borrador – IA-002-2023:

## 22.2.2 CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

a) **RENTABILIDAD DEL ACTIVO:** Determina la capacidad que tienen los activos de generar utilidades. Por tanto, a mayor rentabilidad del activo, mejor es la capacidad organizacional del proponente.

INDICADOR	FORMULA	REQUERIDO
RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS	UTILIDAD OPERACIONAL / TOTAL ACTIVOS	IGUAL O SUPERIOR AL 5%

Estudio previo definitivo - IA036-2022:

## 22.2.2 CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

a) **RENTABILIDAD DEL ACTIVO:** Determina la capacidad que tienen los activos de generar utilidades. Por tanto, a mayor rentabilidad del activo, mejor es la capacidad organizacional del proponente.

INDICADOR	FORMULA	REQUERIDO
RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS	UTILIDAD OPERACIONAL / TOTAL ACTIVOS	IGUAL O SUPERIOR AL 4%

En suma, solicitamos a la entidad dejar las condiciones de capacidad organizacional inicialmente solicitadas; o en su defecto, indicar a los oferentes las motivaciones que llevan a la entidad a realizar el cambio del indicador de rentabilidad sobre el activo soportado en el estudio de mercado realizado por la entidad.

### Respuesta:

Servicios Postales Nacionales S.A.S. (SPN), se permite informar que es procedente su solicitud con la modificación 22.2.2 CAPACIDAD ORGANIZACIONAL, el cual quedará así y se verá reflejado en los documentos definitivos:

INDICADOR	FORMULA	REQUERIDO
RENTABILIDAD DE ACTIVOS	UTILIDAD OPERACIONAL/ TOTAL ACTIVOS	IGUAL O SUPERIOR AL 4%

### Observación No. 8:

Con relación a lo indicado en el numeral - 5.3 CARNETIZACION PERSONAL- el cual señala que:

(...)

“El personal operativo vinculado por el contratista para la ejecución del contrato deberá contar en su carné de identificación, tanto de la empresa contratista como el definido por SPN de acuerdo con el ANEXO No 20 CARNÉ. Se aclara que toda la dotación del personal que vincule el contratista su costo estará a cargo de este.

Para el caso de conductores o auxiliares de vehículos suplementarios se podrá efectuar mediante la certificación expedida por el contratista donde relacione la identificación de la persona y el certificado de afiliación de la ARL. Lo anterior aplicada en ausencia de la carnetización correspondiente.”

Se solicita amablemente a la entidad, que para el servicio de transporte de recurrente se exija sólo un (1) carné para el contratista; toda vez que, no es económicamente viable invertir en más documentación para identificar al contratista, por dos razones: (i) por el tiempo de ejecución, y (ii) cuando legalmente existe otros documentos que permiten la identificación del contratista, como es la cédula de ciudadanía, la licencia de conducción que pueden ser cotejados

con la información indicada en la certificación expedida por el contratista donde se relaciona la identificación del personal que llevará a cabo la ejecución del servicio recurrente.

**Respuesta:**

No se acepta la observación, por favor remitirse al anexo No. 20.

**Observación No. 9:**

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

(...)

“ Las averías, pérdidas, expoliación, daño y/o hurto que EL CONTRATISTA o su personal causen en desarrollo y/o con ocasión del contrato, a terceros o a SPN, serán reconocidos y pagados directamente por el CONTRATISTA, totalmente a sus expensas.

El contratista deberá pagar y/o reembolsar directamente a SPN los valores que éste se vea obligado a pagar como consecuencia de averías, pérdidas, expoliación, daño y/o hurtos causados por el CONTRATISTA y por las sanciones, multas, gastos e indemnizaciones a las que tuviera que hacer frente a terceros, sin perjuicio del ejercicio de las acciones legales que SPN estime convenientes en defensa de sus intereses. En consecuencia, SPN queda autorizado para deducir de los pagos que deba efectuar al contratista las sumas necesarias para el pago de los perjuicios causados por las averías, pérdidas, expoliación, daño y/o hurto que haya o deba pagar SPN. El contratista deberá garantizar que prestará toda su colaboración a SPN en la investigación de hurtos, daños, fraudes o conductas irregulares que se presenten con ocasión de la ejecución del contrato o que hayan podido ser causados o perpetrados por sus empleados o contratistas”

Solicitamos respetuosamente a la entidad en primer lugar, establecer el procedimiento, tiempos de respuesta, delimitación y fechas de descuentos, a efectos de contar un debido proceso que le permita al contratista validar y verificar las causas que conllevaron a cualquiera de las situaciones planteadas en el presente numeral.

En segundo lugar eliminar 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.

**Respuesta:**

Se acepta parcialmente la observación, en el entendido que se relacionará el procedimiento para aplicar ANS.

En lo relacionado con la aplicación de ANS, se aclara que en los eventos de daño y hurto se procederá a tasar la indemnización correspondiente y ésta será descontada de la facturación, de acuerdo a la tasación de perjuicios causados y no a una aplicación de ANS.

Ahora bien, se informa que las ANS se establecen para el cumplimiento de las obligaciones y acuerdos de niveles de servicio que deberá cumplir el contratista y la indemnización es por el daño causado. En el entendido, que la ANS aplica para la no conformidad y lo que ello implica en la prestación del servicio de pérdidas, expoliaciones o averías, contrario sensu, la indemnización si obedece para los casos de daño y hurto.

En lo que respecta a la afectación de la póliza de carga, le corresponde es al titular/tomador de la póliza realizar la afectación de la misma.

En cuanto a la imprevisibilidad, se le informa al observante que esta constituye un hecho que razonablemente no se pueda prever su ocurrencia, mientras que el hurto no puede constituirse hoy en día como un hecho imprevisible, dado que es un hecho recurrente que debe ser prevenido por el responsable de la custodia, toda vez que está constituido como un delito. Es por ello que, el contratista, en el caso en comento, debe establecer sus protocolos de seguridad y planes de acción para mitigar el riesgo.

**PROCEDIMIENTO PARA DESCUENTO POR ANS:** El supervisor del contrato comunicará por escrito enviado al Representante Legal del CONTRATISTA que incurrió en un evento de ANS y dará un plazo perentorio de cinco (5) días hábiles para: a) subsanar dicho incumplimiento, o b) para rendir las respectivas explicaciones debidamente justificadas y no imputables al CONTRATISTA. 2) El CONTRATISTA procederá a subsanar el incumplimiento dentro del término otorgado por supervisor del contrato. Lo anterior, salvo que considere que existieron causas ajenas a él que determinaron que incurriera en dicho incumplimiento. 3) Si el CONTRATISTA no subsana el incumplimiento dentro del término otorgado por LA ENTIDAD para el efecto, o las razones y pruebas allegadas por el CONTRATISTA para justificar el mencionado incumplimiento (en el evento en que haya presentado un escrito y las pruebas pertinentes dentro del término previsto en el numeral anterior) no acreditan o justifican la ocurrencia de una causal de exoneración de la responsabilidad de acuerdo con lo previsto en este contrato y en la normatividad vigente, el supervisor mediante comunicación dirigida al CONTRATISTA impondrá el descuento y descontará el monto correspondiente. Lo anterior, sin perjuicio de que LA EMPRESA, si lo estima conveniente, conceda un plazo adicional igual al relacionado en el numeral 2 para subsanar tal incumplimiento. 4) Una vez realizado el descuento, y en el evento en que el CONTRATISTA no subsane el incumplimiento dentro del nuevo plazo otorgado por LA ENTIDAD para ello (salvo que las partes acuerden por escrito un nuevo plazo), se causarán las sanciones reguladas en esta cláusula, hasta el momento en el cual el CONTRATISTA subsane la situación de incumplimiento o hasta que la sumatoria de las mismas alcancen la suma del 20% del valor del contrato, caso en el cual, LA ENTIDAD dará aplicación a lo dispuesto a las causales de terminación del presente contrato.

**Observación No. 10:**

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:

(...)

11. El contratista debe presentar el registro de movilización de aceite usado.

12. El contratista debe presentar el registro de acopiador primario de aceite usado.

21. 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.

22. Los vehículos que transporten mercancías peligrosas deben poseer:

-Tener el sistema eléctrico con dispositivos que minimicen los riesgos de chispas o explosiones.

Por lo anterior, se solicita a la entidad eliminar dichas obligaciones dado que las mismas no guardan relación directa con el objeto del presente proceso de selección, y además en ningún aparte de los documentos del proceso se indica que la carga y/o mercancías a transportar están calificadas como peligrosas, por lo tanto, no es procedente establecer dichas obligaciones en el presente pliego.

Aunado a lo anterior, es de resaltar que no pertinente incluir dichas obligaciones cuando las mismas contrarían las políticas propias de SPN publicadas en la página web y en el manual de proveedores de la entidad.

Por lo anterior, consideramos pertinente que se realicen los ajustes respectivos en el presente numeral.

#### **Respuesta:**

No se accede y el requerimiento se mantiene, en la medida que para SPN, dichos requisitos ambientales se ajustan a los requerimientos legales existentes sobre la materia. Para las **condiciones 11. El contratista debe presentar el registro de movilización de aceite usado y 12. El contratista debe presentar el registro de acopiador primario de aceite usado.** SOLAMENTE APLICAN PARA EL PROVEEDOR QUE VAYA A OPERAR EN BOGOTÁ. Teniendo en cuenta que la Secretaría Distrital de Ambiente tiene establecida la normatividad citada a continuación la cual aplica únicamente para Bogotá:

Resolución 1188 de 2003 “Por la cual se adopta el manual de normas y procedimientos para la gestión de aceites usados en el Distrito Capital”.

La norma define los siguientes conceptos:

ACOPIADOR PRIMARIO: Persona natural o jurídica que cuenta con los permisos requeridos por la autoridad competente y que en desarrollo de su actividad acopia y almacena temporalmente aceites usados provenientes de uno o varios generadores.

REPORTE DE MOVILIZACION DE ACEITE USADO: Documento único diseñado y adoptado por la autoridad ambiental con el fin de registrar y controlar la información concerniente al movimiento de aceites usados, en relación con la recolección en las instalaciones de un Acopiador Primario o Secundario, el tipo de transporte utilizado y la entrega en las instalaciones de un Acopiador Secundario, un Procesador o un Dispositor Final.

**ARTICULO 5º.- OBLIGACIONES DEL GENERADOR.- a) El generador de los aceites usados de origen automotriz, deberá realizar el cambio de su aceite lubricante en establecimientos que cumplan con los requisitos de acopiador primario, establecidos en la presente resolución. b) El generador de aceites usados de origen industrial, comercial y/o institucional, el cual se asimilará para todos los efectos al acopiador**

primario, deberá cumplir con las obligaciones impuestas al acopiador primario en la presente Resolución. c) Cumplir los procedimientos, obligaciones y prohibiciones contenidos en el Manual de Normas y Procedimientos para la Gestión de los Aceites Usados, así como las disposiciones de la presente resolución. d) No se podrá realizar el cambio de aceite motor y/o de transmisión en espacio público o en áreas privadas de uso comunal.

**ARTICULO 6.- OBLIGACION DEL ACOPIADOR PRIMARIO.-** a) Estar inscrito ante la autoridad ambiental competente, para lo cual debe diligenciar el formato de inscripción para acopiadores primarios, anexo número uno del manual. Las personas que actualmente se encuentran realizando actividades de acopio primario tendrán un plazo de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de presente Resolución para su inscripción. b) Identificar y solicitar la recolección y movilización a empresas que cuenten con unidades de transporte debidamente registrados y autorizados por las autoridades ambientales y de transporte.

**ARTICULO 8.- OBLIGACIONES DEL MOVILIZADOR.-** a) Diligenciar y radicar ante la autoridad ambiental competente el Formato de Registro Ambiental para la Movilización de Aceites Usados que hace parte del manual y que corresponde al anexo 2, junto con la información de que trata el manual en su capítulo 2 y la validez de los efectos de este registro se surtirán dentro de los límites de la jurisdicción de la autoridad ambiental que lo emitió.

Con base a lo anterior, se aclara que Servicios Postales Nacionales S.A.S en el marco de la implementación del Sistema de Gestión Ambiental, debe garantizar que sus proveedores cumplan con la normatividad ambiental y los controles operativos necesarios para mitigar el impacto ambiental que se ocasiona por la prestación de servicio de transporte a la Entidad. Ahora bien, se entiende que el proveedor no es acopiador primario, ni moviliza aceites, pero si lleva los vehículos a un sitio de mantenimiento en donde se generan aceites usados producto del desarrollo del servicio prestado a 4-72, y el proveedor debe resguardar la cadena de los responsables de generar, movilizar, almacenar y disponer los aceites usados.

Adicionalmente, cabe destacar que la Secretaría de Ambiente cuando realiza visitas de control y seguimiento a la Entidad, nos solicita estos documentos, así mismo, los clientes de 4-72 nos solicitan esta información ya que al igual que nosotros deben garantizar el cumplimiento de la normatividad ambiental por parte de nosotros como sus proveedores, por ende estos dos documentos son completamente obligatorios y deben estar disponibles para presentarse en la ejecución del contrato en el momento que 4-72 los solicite.

Frente a las **condiciones 21 y 22**, debe cumplirse por el contratista en el momento que se requiera, para lo cual se deberá cumplir con las condiciones que establece el Decreto 1079 de 2015.

#### **Observación No. 11:**

Con relación al numeral 9.12 - 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 es 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.

**Respuesta:**

No se acepta la observación. Se le aclara al observante que la guías y pruebas de entrega del operador postal oficial son documentos públicos por lo tanto su alteración o falsificación constituyen un delito. Las multas o sanciones por incumplimiento que recibe SPN por este tipo de situaciones son onerosas, por lo tanto, es crítico para nosotros deber preservar la confianza de nuestros clientes, por lo que este tipo de ANS deba exigir el máximo cuidado y responsabilidad por parte del contratista para proteger los intereses y la imagen reputacional de SPN.

**Observación No. 12:**

En el párrafo primero del numeral 32 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 la suscripción del contrato y estarán sujetos a los recursos disponibles en Tesorería.”

En relación con la obligación de pago a cargo de la entidad, y conforme a lo establecido en el presente numeral, es de suma relevancia reseñar que la entidad no ha efectuado oportunamente los pagos a los actuales contratistas; prueba de ello es el balance de pagos de los contratos adjudicados bajo la invitación IA-036-2022, en donde la entidad se ha demorado más de 180 días, para realizar el pago y sumado a ello ha pagado parcialmente el importe de la factura. Situación que claramente vulnera la situación económica de los contratistas quienes han financiado con sus propios recursos la operación de dichos contratos. Adicional a esta situación, la entidad desconoce el reconocimiento de intereses corrientes y/o moratorios a los saldos insolutos que adeuda la entidad a sus proveedores y/o contratistas.

A efectos de normalizar y garantizar a los nuevos contratistas el cumplimiento en términos de las facturas que se radiquen por los servicios que estos presten se solicita a SPN, en primer lugar ajustar el plazo de pago de (60) días a lo reglado en el artículo 3 de la Ley 2024 de 2020 -Obligación de Pago en Plazos Justos-, el cual señala que es deber de “todos los comerciantes y de quienes sin tener calidad de comerciantes ejerzan operaciones mercantiles, la obligación general de efectuar el pago de sus obligaciones contractuales, en un término... máximo de 45 días calendario improrrogables a partir de entrada en vigencia de la ley, calculados a partir de la fecha de recepción de las mercancías o terminación de la prestación de los servicios”. (Subrayado fuera de texto).

En segundo lugar, se solicita dar cumplimiento con lo indicado en el párrafo transitorio del numeral 3 de la misma Ley que indica: “...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*”.

En suma, resulta imperioso la urgencia de modificar el plazo de sesenta (60) días, en el plazo legalmente establecido por el gobierno nacional a efectos de no vulnerar el principio de legalidad de las disposiciones anteriormente mencionadas, y garantizar la ecuación económica y financiera de los contratos que intrínsecamente conllevan los contratos bilaterales.

**Respuesta:**

SPN se permite informar que no es procedente su solicitud toda vez que la condición de pago establecida corresponde a políticas internas de la empresa, además me permito aclarar que dentro del estudio previo en la forma pago parágrafo primero se establece:

*“PARÁGRAFO PRIMERO – Dichos pagos serán efectuados a los sesenta (60) días calendario siguientes a la correcta presentación de la factura en las instalaciones de SPN Diagonal 25G No. 95A – 55 Bogotá, término que no podrá ser afectado por el proceso interno de correspondencia de SPN, adjuntando los siguientes documentos: a) Constancia suscrita por el supervisor del contrato, en la que se señale que EL CONTRATISTA cumplió a satisfacción de la ENTIDAD, con las obligaciones pactadas. b) La certificación expedida por el Revisor Fiscal o representante Legal, que acredite que EL CONTRATISTA se encuentra a paz y salvo por concepto de pago de las contribuciones al Sistema Integral de Seguridad Social y de los Aportes Parafiscales a que haya lugar de los empleados a su cargo, de acuerdo con lo señalado en la Ley 789 de 2002. c) Planilla de pago de parafiscales d) Certificación bancaria no mayor a 90 días. e) Informe de Supervisión. f) Certificación y Control de Ejecución Presupuestal.”*

De conformidad a lo anterior expuesto, la facturación es cancelada una vez se genere una correcta presentación de esta en las instalaciones de SPN, aclarando que **“término que no podrá ser afectado por el proceso interno de correspondencia de SPN”**.

### Observación No. 13:

En el numeral 28 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
<b>TOTALES</b>	<b>14</b>

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...”

Con relación a la conclusión indicada por la entidad, respecto al análisis tarifario de los diferentes servicios presentados en las cotizaciones para el estudio de mercado, soporte de la presente invitación, llama la atención de nuevo que la entidad recalque que las tarifas cotizadas son atípicas por estar por encima en un 40% de las tarifas actuales; cuando este porcentaje efectivamente corresponde a la realidad económica de las tarifas de los servicios que se prestan en el país. Esta conclusión demuestra la falta de revisión y análisis de los cambios económicos que ha sufrido el país y el mundo en los últimos tres años; sin contar con los efectos que ha dejado la reciente pandemia por lo que continuar con dicho lineamiento predica una inviabilidad financiera del proceso.

Es incomprensible que la entidad obstinadamente haga caso omiso de la realidad económica del mercado internacional y del país que de una u otra manera hace que se afecten los costos y presupuestos de las entidades y de los particulares en cualquier sector de la economía nacional. No es entendible como la entidad puede llegar a la conclusión de que las tarifas deben ser simplemente indexadas al IPC cuando, no solo es el IPC es el indicador que afecta el costo de operación en el servicio de transporte; sino que también está el ICTC que publica y lleva seguimiento mensualmente el DANE, el cual representa los incrementos en los insumos y costos fijos del transportador, también está el incremento salarial que por demás representa casi el 60% de los costos operaciones en la tarifa del servicio de transporte y que para el 2023 sufrió un alza del 16% por encima de la inflación.

En este sentido, es deber de la entidad bajo los principios de planeación, coherencia macroeconómica, responsabilidad, programación integral, especialización; entre otros, elaborar un presupuesto coherente que permita establecer adecuadamente los costos e ingresos necesarios para la ejecución de los servicios a requerir, y sirva de ayuda para la determinación de indicadores que sean comparables a través del tiempo, con los que le permitirán a la entidad tomar medidas que permitan corregir o mejorar su actuación organizacional.

En este orden de ideas, y retomando la conclusión de la entidad referente a que por haberse recibido cotizaciones de tarifa por encima del 40%, no se tendrán en cuenta y sólo se indexarán las tarifas actuales conforme al IPC para el 2023; esto es con un incremento del 13,12%. Frente a dicha afirmación, nos permitimos indicar que es falaz por cuanto realmente el incremento realizado para el presente proceso es del 1.32% para un periodo de tres meses de ejecución como se muestra a continuación:

Proceso	Vigencia	Plazo	Valor Total	Valor Mensual	Variación %
IA036-2022	2022	2 meses	\$ 2.443.320.524	\$ 1.221.660.262	
IA0-2022	2023	3 meses	\$ 3.713.175.285	\$ 1.237.725.095	1,32%

Resulta incongruente que el comité fije TARIFAS TECHO para el 2023 con base en los precios que se contrataron para la vigencia 2022 con un incremento del 1,3% que no representa efectivamente ni las alzas en los precios del mercado ni tampoco guarda relación ni es proporcional a la exigencia de nuevos requerimientos técnicos y de personal, como es:

1. Se exige la contratación de auxiliares para el transporte intermunicipal, urbano y regional que cumplan con las mismas exigencias de un conductor. Este hecho representa un aumento en los costos de personal ya que no es lo mismo contratar un auxiliar de cargue y descargue con estudios básicos con experiencia de tres (3) meses, que contratar el mismo auxiliar con las exigencias para el conductor. Con lo cual es contradictorio y no refleja el costo que representa dicha exigencia.

Ver página 12 del título de Domicilios y contra entregas del estudio previo de la presente invitación que indica:

Los vehículos utilizados en el transporte regional, intermunicipal y urbano deberán contar con un conductor y auxiliar con las mismas condiciones exigidas para el conductor, según los requerimientos relacionados en el **ANEXO TECNICO No 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO**, pestaña ESTIMADO\_RUTAS.

2. Los vehículos exigidos por SPN, deberán contar con cintas reflectivas y kits de carretas con las especificaciones normativas. Este requisito es nuevo por lo que en el presupuesto para el presente proceso no se toma en cuenta el incremento que representa el cumplimiento de esta exigencia máxime cuando los vehículos actuales cumplen con la normatividad legal acordes con los planes de emergencia vial exigido por el Ministerio de Transporte para el sector transportador.

Ver página 12 Ver página 12 del título de Domicilios y contra entregas del estudio previo de la presente invitación que indica:

- Cintas reflectivas con las especificaciones normativas.
- Kit de carretera con las especificaciones normativas.

Con todo lo anteriormente expuesto, se reitera nuevamente a la entidad, realice un nuevo estudio de mercado a efectos de que se reajuste el presupuesto para el presente proceso, que soporte y guarde coherencia con la realidad del mercado.

En menester indicar a la entidad, que en caso de no realizar estos ajustes económicos en tarifas y presupuestales es factible que no podamos participar en el presente proceso de selección, toda vez que, no nos resulta financieramente viable la ejecución del contrato en dichas condiciones presupuestales.

#### **Respuesta:**

Las tarifas planteadas en los anexos técnicos han sido objeto de estudios partiendo de las tarifas que actualmente se encuentran vigentes contractualmente en los diferentes contratos suscritos entre SPN y los diferentes contratistas de transportes; las cuales se indexaron considerando el ICTC (Índice de costos de transportes de carga) consultado con el DANE y COLFECAR. A partir de estas tarifas publicadas cada proponente de acuerdo con su estructura administrativa y financiera debe evaluar sus posibilidades para participar en el proceso.

Se precisa también que dentro de los mecanismos que tienen las entidades para establecer los valores y precios dentro de sus procesos de contratación, se encuentra que, el mecanismo de históricos debe ser tenido en cuenta también, máxime cuando estas tarifas fueron ofertadas y adjudicadas a empresas con trayectoria y experiencia certificada en el sector, mismas acordes a la realidad de mi mercado actual.

Adicionalmente, se informa que SPN revisó las tarifas actuales frente a las tarifas techo establecidas para el presente proceso y se encontró que sumando el incremento del último proceso el cual no supera los 3 meses de adjudicado el aumento general corresponde al 11,2% lo que equivale al ICTC (Índice de costos de transportes de carga) con el que cerro 2022.

Por todo lo expuesto, SPN manifiesta que las tarifas establecidas corresponden a la realidad del mercado \_\_\_\_\_

#### **Observación No. 14:**

Según lo dispuesto en el numeral 5.2 DOTACIÓN REQUERIDA y el Anexo 19. DOTACIONES se evidencia que la entidad ha cambiado las características de la camisa.

Razón por la cual, hacemos hincapié en la verificación, justificación económica y de mercado que sustenta la entidad para el presente proceso. Dado que se evidencia que no se han tomado en cuenta los incrementos en el sector de confecciones y la industria textil, los cuales oscilan entre el 38% y el 40% por cuenta del aumento en la tasa de los aranceles sancionada en el Decreto 2598 de 2022.

Por lo tanto, no se evidencia en la justificación del presupuesto para la presente invitación, que el comité haya realizado modificaciones técnicas que afectan directamente la inversión y ejecución del futuro contrato; sin una validación integral del impacto en la estructuración económica del Anexo 1. Toda vez que, en el costeo de las tarifas a ofertar, el oferente debe integrar esta nueva inversión afectando directamente el equilibrio económico del contrato.

Ahora bien, teniendo en cuenta lo anterior, es irrisorio que la entidad estime un incremento 1% de las tarifas que actualmente están operando, para cubrir los costos e incrementos que sufrieron los insumos y costos fijos de los sectores que impactan directa e indirectamente la correcta ejecución del servicio, como lo son el sector confección e industria textil, haciendo completamente insuficiente, inoperante e inviable la operatividad del objeto de la presente invitación.

Es perentorio que la entidad incremente las tarifas por lo menos en un 35% que presta completa correlación con el incremento de los precios de la industria textil del 40% y 13,2% de IPC que rige para el 2023.

En consecuencia, se solicita a la entidad que se realice un ajuste al presupuesto que refleje los costos directos e indirectos reales tanto de la dotación que requiere la entidad como de los incrementos de los diferentes sectores impactan el desarrollo del contrato, según indicado por el DANE en el boletín diciembre 2022.

**Respuesta:**

Se acepta parcialmente, dado el plazo del contrato, no se exigirá para la ejecución de este la dotación definida por SPN; pero si deberá contar en su totalidad con la dotación mínima del contratista. Se aclara que toda la dotación del personal que vincule el contratista su costo estará a cargo de este. Para el caso de conductores o auxiliares de vehículos suplementarios no se exigirá dotación, pero sí deberá portar carné o planilla de ARL.

Las tarifas planteadas en los anexos técnicos han sido objeto de estudios partiendo de las tarifas que actualmente se encuentran vigentes contractualmente en los diferentes contratos suscritos entre SPN y los diferentes contratistas de transportes; las cuales se indexaron considerando el ICTC (Índice de costos de transportes de carga) consultado con el DANE y COLFECAR. A partir de estas tarifas publicadas cada proponente de acuerdo con su estructura administrativa y financiera debe evaluar sus posibilidades para participar en el proceso.

Se precisa también que dentro de los mecanismos que tienen las entidades para establecer los valores y precios dentro de sus procesos de contratación, se encuentra que, el mecanismo de históricos debe ser tenido en cuenta también, máxime cuando estas tarifas fueron ofertadas y adjudicadas a empresas con trayectoria y experiencia certificada en el sector, mismos acordes a la realidad de mi mercado actual.

Adicionalmente, se informa que SPN revisó las tarifas actuales frente a las tarifas techo establecidas para el presente proceso y se encontró que sumando el incremento del último proceso el cual no supera los 3 meses de adjudicado el aumento general corresponde al 11,2% lo que equivale al ICTC (Índice de costos de transportes de carga) con el que cerró 2022.

Por todo lo expuesto, SPN manifiesta que las tarifas establecidas corresponden a la realidad del mercado.

**Observación No. 15:**

Por otra parte, el numeral 22.4 – Apoyo Distribución Local la entidad establece el otorgamiento de máximo 2 puntos al oferente 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, conforme al ANEXO TECNICO No 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO” como se evidencia a continuación:

<b>Apoyo distribución local</b>	<b>Puntaje</b>
En todos los municipios de la regional a la que se presenta	2 puntos
En el 50% de los municipios de la regional a la que se presenta	1 punto

Es menester tener en cuenta que, en el desarrollo de la operación existen distribuidores locales que intervienen en varios municipios a la vez, lo cual se ve reflejado en una eficiente ejecución del costeo y permite ofrecer tarifas competitivas a SPN en la presente invitación.

Por lo cual, solicitamos a la entidad, reducir la solicitud de este factor puntuable de la siguiente manera:

<b>Apoyo distribución local</b>	<b>Puntaje</b>
En el 80% de los municipios de la regional a la que se presenta	2 puntos
En el 50% de los municipios de la regional a la que se presenta	1 punto

Permitiendo a los oferentes a incurrir en costes adicionales a la operación del servicio.

**Respuesta:**

No se acepta la observación. Con la tabla presentada en el pliego, se busca garantizar una cobertura de distribuidores residentes en los sitios de distribución de la regional, por lo tanto, la puntuación se otorga para reconocer el esfuerzo por parte del proponente en garantizar dicha cobertura.

**Observación No. 16:**

De acuerdo con lo establecido en el procedimiento de aplicación de ANS- y conforme a lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo – CPACA- se solicita a la entidad reglamentar los términos y condiciones de notificación de las ANS, por presuntos incumplimientos a cargo el contratista en la ejecución del contrato, con el fin de garantizar el principio general del derecho al debido proceso.

En este sentido, se recomienda a la entidad que el plazo de notificación al proveedor de los presuntos descuentos, sea dentro de los quince (15) primeros días del mes siguiente a la prestación del servicio con el objetivo de realizar la correcciones necesarias en la operación y logística del servicio evitando futuros descuentos resultantes de incumplimientos en meses anteriores.

**Respuesta:**

No se acepta la solicitud, 4-72 se ceñirá a lo establecido en el Anexo No. 08 Proc. Supervisión de Contratos de Transporte Multimodal, relacionado al procedimiento para la aplicación de ANS de la supervisión de contratos.

### **Observación No. 17**

Con respecto al numeral 12. PÓLIZA AUTOMÁTICA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS del Estudio previo para la Invitación Abreviada Borrador. La entidad solicita la condición adicional de “exceso de movilización de CIENTO MILLONES DE PESOS M/CTE. (\$100.000.000).” la cual esta anidada al factor puntuable descrito en numeral 23.5 PÓLIZA AUTOMÁTICA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS del mismo documento.

Requerimiento que sorprende, puesto que después de realizar la verificación de requisitos habilitantes y puntuables de procesos anteriores con objeto igual o similar al de la presente invitación, se evidencia que la entidad no tiene antecedentes de solicitar este tipo de condicionales adicionales con respecto a los amparos de la póliza automática de mercancías.

Es relevante mencionar que, de acuerdo a lo dispuesto en el Decreto 1510 de 2013 art. 20 el cual reza: “Los estudios y documentos previos son el soporte para elaborar el proyecto de pliegos, los pliegos de condiciones, y el contrato...”. La entidad no ha presentado la justificación técnica y/o jurídica de la solicitud de este requisito técnico, jurídico y puntuable.

Por ende, amablemente solicitamos a la entidad la publicación del estudio previo completo, en el cual sustente la necesidad de este requerimiento que se ha catalogado dentro de las obligaciones de contratista y como criterio de evaluación otorgándole puntaje.

Finalmente, en el caso en el que la entidad no cuente con esta justificación de la necesidad, solicitamos amablemente que se elimine este criterio de evaluación; en la medida que, como se ha mencionado anteriormente, este cambio técnico jurídico impacta directamente el Anexo 1 de la presente invitación, dado que el oferente debe incluir en el costeo la prima resultante de la modificación de la póliza automática de mercancías; variable presupuestal que no se justifica o incluye en la metodología utilizada por la entidad para estructurar el presupuesto oficial, afectando directamente el equilibrio económico del futuro contrato resultante de la presente invitación.

### **Respuesta:**

Se le informa al observador que este criterio se encuentra dentro de las especificaciones del pliego y no es un requisito habilitante, esta condición es solicitada teniendo en cuenta la necesidad de la Entidad en su operación, aclaramos que en procesos anteriores allegaron pólizas con estas coberturas.

### **Observación No. 18:**

Se solicita a la entidad aclarar el numeral 16 – Periodo de Empalme- el cual indica que:

(...)

“El contratista deberá tener en cuenta que en los últimos quince (15) días de ejecución del contrato se desarrollará el proceso de empalme con un nuevo contratista, en este período el contratista saliente seguirá cumpliendo sus obligaciones contractuales de manera normal, paralelamente el o los contratistas entrantes desarrollarán actividades de empalme que se describen en el ANEXO No 05 ACTIVIDADES A DESARROLLAR EN EL PERÍODO DE EMPALME.”

La anterior solicitud se fundamenta, por cuanto el plazo de empalme (últimos 15 días) difiere del plazo establecido en el punto 84 del numeral 33.1- Obligaciones del Contratista- (último mes de ejecución).

### **Respuesta:**

Se acepta su solicitud y el ajuste se verá reflejado en los documentos definitivos.

### **Observación No. 19.**

En el numeral 4.2 SUMINISTRO DE TRANSPORTE la entidad indica que "... El contratista deberá realizar las actividades de sectorización y/o clasificación en los Centros de Tránsito y Digitalización y Centros Operativos (excepto en los Centros Operativos Regionales) ..." A los cual sugerimos a la entidad, tener en cuenta que el objeto contractual que nos atañe hace referencia al servicio de transporte y su presupuesto oficial se justifica en la prestación de este servicio; razón por la cual, la inclusión de esta nueva obligación contractual requiere aumentar la infraestructura operativa y administrativa (personal) para el cumplimiento de las exigencias contractuales, personal que no se esta teniendo en cuenta por parte de la entidad en la panificación de la presente invitación evidenciada en la metodología y justificación del presupuesto oficial.

Aunado a lo anterior, en el numeral 1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD la entidad indica que "... SPN ha dividido geográficamente el territorio nacional en ocho (8) regionales con la definición de sus rutas y se establecieron centros operativos para asegurar el adecuado control y ejecución del proceso de la gestión de la operación en las regionales, es decir, la admisión, la clasificación, el despacho, el transporte, la liquidación y la digitalización de los envíos y pruebas de entrega."

Teniendo en cuenta lo dispuesto en el art 20 del Decreto 1510 de 2013 citado anteriormente, es evidente que esta modificación operativa que incurre en un costo adicional para el oferente y futuro adjudicatario, que no está reflejado en el estudio de mercado y metodología utilizada para establecer el presupuesto oficial. Por lo que, se está adicionando una obligación operativa y contractual sin una justificación reflejada en la planeación del presente proceso y por ende sin evidencia del incremento presupuestal en el que esta actividad impacta el costeo del presente proceso.

### **Respuesta:**

No se acepta la observación, esto toda vez que SPN adquiere la responsabilidad de garantizar los tiempos ofertados en su matriz en el momento de la imposición del envío por parte de sus clientes, los contratistas de transporte sirven como aliados estratégicos para el correcto funcionamiento de la cadena logística de 4-72, así mismo se aclara que hoy en día las entregas (recolección, distribución y entrega) se realizan a domicilio cumpliendo con los aspectos técnicos definidos en el estudio previo. En lo relacionado con "recaudo de dinero, recibir pagos contra entrega de los clientes", actualmente este servicio no se está prestando, en el momento que se requiera se establecerá el procedimiento y modelo operativo a seguir.

### **Observación No. 20:**

20. Causales de Rechazo: 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 puede inferir que será causal de rechazo si un oferente se presenta para dos regionales.? Se solicita a la entidad confirmar si el anterior entendimiento es correcto y en caso contrario aclarar dicho numeral.

### **Respuesta:**

Se le aclara al observante que se aclarará en los documentos definitivos.

**Observación No. 21:**

21. 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 establecido por cada Municipio y Departamento, pues cada entidad contempla una normatividad específica dependiendo del territorio.

**Respuesta:**

Se acepta parcialmente en virtud de que el plazo de ejecución será por tres meses, no se requerirá la instalación de imagen corporativa de SPN para aquellos contratistas o vehículos que sean nuevos en la prestación del servicio. Sin embargo, los contratistas y vehículos actuales que continúen operando con el brandeo de SPN, deberán dar estricto cumplimiento a las obligaciones que se establecen referente a la imagen corporativa.

**Observación No. 22:**

22. Se solicita a la entidad, ajustar los plazos de cumplimiento de las siguientes obligaciones conforme a lo actualmente regido para los contratos en operación así:

1. Página 13 del título de Domicilios y Contra entrega de los estudios previos de la presente invitación el cual señala:

El Contratista deberá presentar dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al inicio de la ejecución del contrato el programa de mantenimiento con indicadores de seguimiento y chequeo diario de su cumplimiento, donde se evidencie el cronograma de mantenimiento preventivo por cada uno de los vehículos descritos en el ANEXO TECNICO No 1 - FORMATO TECNICO Y ECONOMICO, pestaña ESTIMADO\_RUTAS, a las cuales se presente el contratista. Entregando los soportes del cumplimiento del plan y cronograma del mantenimiento al personal designado por SPN para validación por parte de la supervisión del contrato.

Se solicita a la entidad ajustar el anterior plazo a diez (10) días hábiles siguientes al inicio de la ejecución de contrato para la entrega del programa de mantenimiento con indicadores de seguimiento de los vehículos exigidos.

**Respuesta:**

Se acepta solicitud del interesado, para lo cual se verá reflejado en los documentos definitivos.

2. Página 14 del título de Domicilios y Contra entrega de los estudios previos de la presente invitación el cual señala:

En todo caso el contratista deberá entregar carta de compromiso junto con las hojas de vida y sus respectivos soportes del conductor y el auxiliar de cada ruta según corresponda en un plazo máximo de diez (10) días calendario contados a partir de la suscripción del contrato. De no cumplirse con esta fecha se descontará el 10% sobre el valor de la factura mensual de transporte urbano, nacional y regional, hasta que cumpla con este requisito.

Se solicita a la entidad ajustar el anterior plazo a quince (15) días calendarios siguientes a la suscripción del contrato para la entrega de la carta de compromiso junto con las hojas de vida de los conductores y demás soportes.

**Respuesta:**

Se acepta la observación se ajustarán los tiempos en el documento definitivo.

3. Página 18 del título de 4.2.4.2 SERVICIO CORREO Y MENSAJERIA MASIVA de los estudios previos de la presente invitación el cual señala:

El contratista deberá contar con la capacidad de respuesta para atender los proyectos y las campañas de distribución de masivos, entendiéndose la "capacidad de respuesta" como la disponibilidad en un término no superior a cuatro (4) días hábiles para la consecución de personal, recursos y elementos necesarios para atender de manera ágil y oportuna la entrega/gestión, distribución liquidación y digitalización (si aplica) de los envíos cargados o suministrados por 4-72. El contratista

Se solicita a la entidad ajustar el anterior plazo a cinco (5) días hábiles para la consecución de personal, recursos y elementos necesarios para atender los proyectos y las campañas de distribución de masivos.

**Respuesta:**

No se acepta la observación, lo anterior con base en que cada oferente previo a presentarse debe contar con los recursos necesarios para garantizar la prestación del servicio desde el primer día de ejecución del contrato.

**Observación No. 23:**

Con relación a la aplicación de descuentos por niveles de servicios señalado en el numeral 10 - DESCUENTOS POR NIVELES DE SERVICIO de los estudios previos se indica el procedimiento aplicable según sea el caso.

Al respecto y conforme a lo observado en la gestión contractual de los actuales contratos en operación se ha evidenciado que se aplican descuentos por niveles de servicios de manera extemporánea, acumulativa, sin previo cumplimiento del debido proceso como principio rector de contratación establecido en el Manual de Contratación de 472 como en el marco normativo de contratación estatal. Avizorando una inseguridad jurídica para los futuros contratistas referente al cumplimiento de los plazos y términos contractuales por parte de la entidad.

En dicho sentido se solicita a la entidad, tomar en consideración dicha situación para que se tomen las medidas preventivas y correctivas respectivas a efectos de que la anterior situación

no se siga presentando y se de seguridad jurídica a los oferentes en el cumplimiento de los preceptos contractuales a los que se regirán.

**Respuesta:**

No se acepta la solicitud, 4-72 se ceñirá a lo establecido en el Anexo No. 08 Proc. Supervisión de Contratos de Transporte Multimodal, relacionado al procedimiento para la aplicación de ANS de la supervisión de contratos.