



Bogotá D.C, 10 de noviembre de 2023

Señores

**SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A**

[contratacion@4-72.com.co](mailto:contratacion@4-72.com.co)

E. S. D

**Referencia:** Observaciones a la **Invitación Abierta IAB002-2023**, cuyo objeto es: “Prestar el servicio de transporte de carga para la recolección de objetos, piezas postales, carga y/o complementarios en ciudades sede regional, centros operativos, municipios (urbano y rural que apliquen) que conforman la regional Oriente, incluidas sus rutas Nacionales para la red de SPN S.A.S., garantizando la adecuada prestación del servicio en el territorio nacional en condiciones de cobertura, accesibilidad, calidad y precio. Así mismo los servicios adicionales que se requieran a nivel nacional.”

#### **Observaciones:**

1. De la manera más amable, solicitamos a Servicios Postales Nacionales 4-72 incluir en los requisitos jurídicos habilitantes de la Invitación Abierta IAB002-2023 la resolución de transporte Multimodal OTM expedida por el Ministerio de Transporte, dando cumplimiento a lo establecido por el Decreto 149 de 1999, el cual indica en el art. 1 “...1. Transporte multimodal nacional. **Es el porte de mercancías por dos (2) modos diferentes de transporte** por lo menos, en virtud de un único contrato de transporte multimodal, desde un lugar en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, ubicados ambos dentro del territorio nacional colombiano.” Negrilla y subrayado fuera de texto.

Esta resolución es necesaria para la prestación del servicio de “Otros tipos de transporte” entendiendo estos como el traslado de mercancías en diferentes medios de transporte (marítimo, fluvial y aéreo), los cuales son excluyentes del servicio de transporte de carga; el cual hace alusión al transporte de carga por carretera (terrestre)

Es decir que, para garantizar la prestación del servicio, incluyendo otros tipos de transporte, la Entidad debe solicitar a los oferentes la resolución de transporte multimodal, la cual garantiza a SPN que el posible adjudicatario cuenta con todos los permisos y licencias necesarias para desarrollar la prestación del servicio de transporte marítimo, fluvial y/o aéreo, de acuerdo con la normatividad vigente de este tipo de servicios (Ley 1369 de 2009, el Decreto 1078 del 26 de mayo de 2015 y la Resolución 6128 de 2020, 6370 de 2021 y 6494 de 2022)



Por otro lado, no se evidencia en los documentos de la Invitación Abierta, Estudios Previos, Análisis del Mercado y/o Anexos la razón por la cual ya no es necesario como **requisito jurídico habilitante** el registro de operador de transporte multimodal, teniendo en cuenta que, dicho registro se ha solicitado como documento habilitante en los procesos realizados por la entidad anteriormente y cuyo objeto es igual o similar, como lo son: IA-002 de 2023, IA-036 de 2022, IP-007 de 2022, IA 038 de 2021, entre otros.

Sin embargo, notamos que SPN mediante el Anexo 25 – Prestación de Servicios Complementarios exige como obligación del contratista cumplir con la Licencia como operador de transporte multimodal.

Finalmente, sugerimos a la Entidad solicitar el registro de operador de transporte multimodal como requisito jurídico habilitante, de tal forma que SPN garantice en la etapa precontractual del presente proceso, la idoneidad, calidad técnica y jurídica del oferente y futuro adjudicatario de la Invitación Abierta IAB002-2023. Dado que, no solicitar el registro de operador de transporte multimodal para la habilitación del oferente, no solo iría en contravía de la normatividad vigente; sino que, adicionalmente, SPN no podría solicitar al contratista la prestación de servicios de transporte diferentes al transporte de carga por carretera, puesto que la empresa no estaría cumpliendo con los permisos necesarios para la prestación del servicio de transporte simultaneo de dos o más tipos de transporte.

**2. Se solicita a la entidad modificar el numeral 27.3 Criterios de capacidad, el cual reza:**

“...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”.

Lo anterior, con la finalidad de que en caso de diferencias o discrepancias en las capacidades de carga y en los rangos de variación permitidos, prime lo establecido en la ficha técnica del fabricante y no la tarjeta de propiedad vehicular; toda vez que en la tarjeta de propiedad de los vehículos no se establece la capacidad real de los mismos.

Es de resaltar, la observación tiene como fundamento lo dispuesto en el artículo 1 de la Resolución N° 20213040032795 expedida por el Ministerio de transporte “Por la cual se modifica la resolución 6427 del 17 de diciembre de 2009” por la cual se dictan unas disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga de dos ejes”, modificada por la resolución 2498 del 28 de junio de 2018 del Ministerio de Transporte de los vehículos.



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

3. Amablemente, solicitamos a la Entidad modificar la tabla de capacidad de carga, establecida tanto en el numeral 4.5. Condiciones de la flota estimada, y el numeral 27.3. Criterios de capacidad del Estudio Previo Borrador.

“Los vehículos que serán aceptados en cada una de las capacidades descritas en el ANEXO TÉCNICO No 1 FORMATO TÉCNICO Y ECONÓMICO deberán estar dentro de los rangos de variación permitidos que se encuentran en la siguiente tabla”:

Capacidad Solicitada (kg)	Mínimo (kg)
550	500
1000	900
2000	1850
3500	3300
4500	4300
6000	5700
8000	7700
10000	9650

Nuestra solicitud, está fundamentada en que al establecer los rangos mínimos de la tabla anterior en las capacidades no permite aprovechar toda la capacidad con la que cuenta los vehículos de carga, de acuerdo con la capacidad real de los mismos. Por lo tanto, se solicita a la entidad ampliar los rangos de capacidad (mínimo) con un margen de tolerancia del 20% promedio de la siguiente manera:

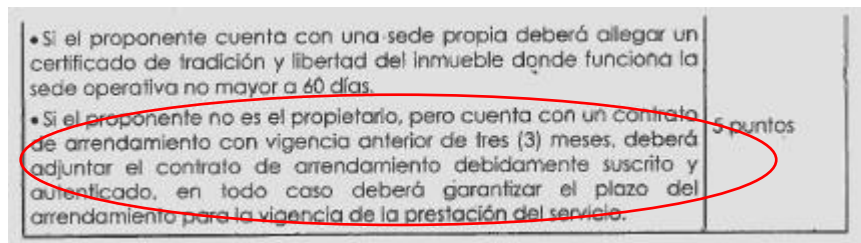
Capacidad Solicitada (kg)	mínimos (kg)
550	450
1000	830
2000	1800
3500	3150
4500	4050
6000	5400
8000	7200
10000	9000

Es menester resaltar, que ésta observación fue aceptada por parte de la Entidad en procesos anteriores en los cuales se dio cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 1 de

la Resolución N° 20213040032795 expedida por el Ministerio de transporte "Por la cual se modifica la resolución 6427 del 17 de diciembre de 2009" por la cual se dictan unas disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga de dos ejes", modificada por la resolución 2498 del 28 de junio de 2018 del Ministerio de Transporte de los vehículos.

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

4. En el numeral 28.2.3. Presencia Regional (Máximo 5 puntos) de los Estudios Previos, SPN es solicitando contratos de arrendamiento suscritos y autenticados como se evidencia a continuación:



A lo cual, solicitamos a la entidad se elimine el requisito de que el documento se encuentre autenticado, toda vez que, de conformidad con el Art. 244 del Código General del Proceso, los documentos se presumen auténticos mientras no hayan sido tachados de falsos o desconocidos, según sea el caso.

Igualmente, es autentico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado o cuando existe certeza sobre la persona que suscribe el documento.

Finamente, solicitamos a la entidad que en lugar del requisito anterior, se solicite la antigüedad que la presencia regional sea acreditada mediante certificado de existencia y representación legal y la antigüedad de un año de la relación contractual, toda vez que esto garantiza a SPN que el oferente cuenta con la infraestructura y presencia real en la región para prestar el servicio objeto del presente proceso.

5. En el numeral 27.4 Presencial regional (Habilitante), consideramos que SPN podría poner en riesgo la ejecución del contrato, toda vez que permite acreditar este numeral con una carta suscrita por el representante legal como se evidencia a continuación:



NIT. 901.498.911-0

#### 27.4. Presencia regional

El proponente deberá allegar junto con su propuesta carta de compromiso debidamente suscrita por el representante legal en la que garantice que tendrá presencia en la ciudad definida como CENTRO OPERATIVO REGIONAL al cual se presenta ya sea como domicilio principal, sucursal o agencia, la cual se acreditará mediante:

- Si el proponente cuenta con una sede propia deberá allegar un certificado de tradición y libertad del inmueble donde funciona la sede operativa no mayor a 60 días.
- Si el proponente no es el propietario, pero cuenta con un arrendamiento, deberá adjuntar el contrato de arrendamiento debidamente suscrito y autenticado.
- En caso de que el proponente no sea el propietario o no cuente en la actualidad con contrato de arrendamiento, deberá adjuntar carta de compromiso con fecha no mayor a 30 días calendario, donde garantice el arrendamiento de un inmueble para funcionamiento del centro operativo en predio ubicado en un lugar que se encuentre bajo las condiciones descritas en esta invitación.

Teniendo en cuenta que, SPN no está garantizando que el proponente adjudicatario cuente con la infraestructura real y necesaria, para dar pleno cumplimiento a la prestación de servicio objeto del contrato; por lo tanto, es importante que el oferente acredite este requisito mediante el certificado de existencia y representación legal como se ha solicitado en Invitaciones precedente y cuyo objeto es igual o similar.

6. Forma de pago. Se solicita a la entidad modificar el plazo de pago de la facturación establecido en el parágrafo primero del numeral 37. Forma de Pago y Requisitos el cual establece que:

(...)

“PARÁGRAFO SEGUNDO: “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, se hará mediante transferencia bancaria, realizando consignaciones en las cuentas que posea el contratista...”

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 en invitaciones anteriores, 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.

8. Gentilmente, solicitamos a SPN corregir el numeral 5.3. Carnetización personal, toda vez que, el Anexo 20. Corresponde a las especificaciones técnicas de las mallas.

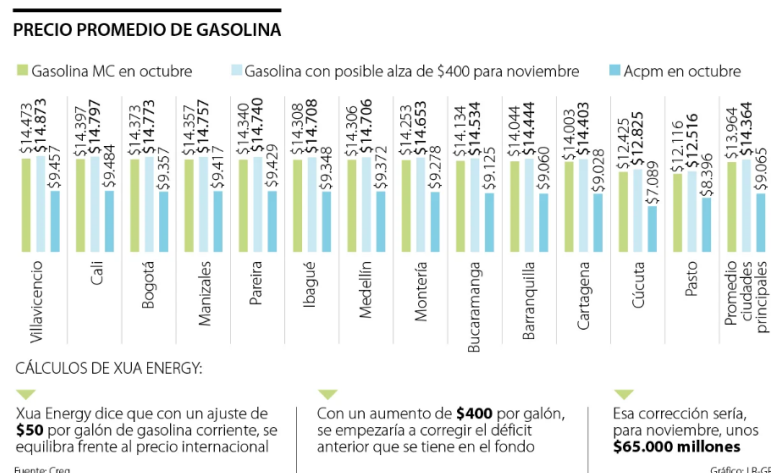
Por otro lado, de acuerdo con lo solicitado en el Anexo 18. Carné contratistas, la Entidad requiere que para la ejecución del contrato el adjudicatario, deberá contar dos carnés de identificación, uno de la empresa contratista para la cual trabaja y el segundo corresponde al carné que lo identifica como parte del equipo del contratista que presta sus servicios para SPN. A lo cual solicitamos a la Entidad permitir al oferente, ofrecer una propuesta económica competitiva, mediante la reducción de costos de infraestructura operativa; es decir, en este caso con la presentación de un solo carné. Dado que el uso de dos carné duplica los costos operativos.

8. Teniendo en cuenta que SPN indica en el numeral 22. Valor estimado del contrato que "Dentro de los valores estimados SPN S.A.S. estableció los valores para cada una de las vigencias," solicitamos a la entidad dar a conocer los valores unitarios de la vigencia 2023 y de la vigencia 2024 por separado, con el objetivo de verificar y prever un posible desequilibrio económico en la ejecución del contrato. Además, que esto garantiza tanto al oferente como a la entidad la realidad sobre la cual se estableció el presupuesto.

Por otra parte, es importante tener claros los valores unitarios por vigencia, dado que, SPN no permite un reajuste contrato derivado de la presente invitación se culmina en la vigencia 2024, donde el adjudicatario asume el aumento de los costos directos e indirectos de la ejecución del contrato.

9. En el numeral 33. Análisis del mercado y análisis del sector, SPN indica que determinaron los precios mediante un análisis histórico y el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga SICE-TAC del Ministerio de Transporte, con el objetivo de garantizar el adecuado cálculo de cada tarifa. Sin embargo, es importante tener en cuenta que el SICE-TAC, es un sistema de información que permite medir o calcular los costos de la operación de transporte de acuerdo a las características propias de cada viaje: tipo de vehículo, tipo de carga, origen/destino, horas estimadas de espera, cargue y descargue; no obstante, no hay seguridad sobre la periodicidad de la actualización de la información, dado que, en confirmación telefónica con el Ministerio de Transporte no se puede asegurar si se actualiza cada dos o tres meses.

Es decir que en el análisis y estructuración de costos no se está teniendo en cuenta la situación económica por la cual está atravesando el país, puesto que, en 2022 el Gobierno comenzó a incrementar el precio de la gasolina con el argumento de cerrar el déficit existente en el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles, Fepc. Desde octubre de 2022, el combustible empezó a aumentar cada mes, pasando de \$9.180 pesos por galón hasta casi \$14.000 en promedio, es importante destacar que las grandes ciudades ya cruzaron la barrera de los \$14.500 pesos, con el último incremento:



Es importante tener en cuenta que, este incremento en los costos del combustible no solo afecta a los propietarios de vehículos, sino que también está directamente relacionado con el costo de la prestación de servicios de transporte de carga, la inflación y la economía del país.



El aumento en el precio de la gasolina tiene un efecto directo en la inflación, ya que incrementa los costos de transporte de bienes y servicios. Esto resulta en un aumento generalizado de los precios, afectando la infraestructura operativa dado que, el incremento en el costo de este combustible se traduce en un aumento en los costos de transporte de mercancías y en la prestación de servicios el cual es objeto de la presente invitación.

Adicionalmente, SPN no tuvo en cuenta que el cálculo de los costos en el SICE TAC, no incluye utilidad para el oferente, valor del cargue, valor del descargue de la carga, valor de la supervisión y custodia de la mercancía, actividades que **SI SOLICITA SPN** en las obligaciones contractuales de la prestación del servicio. Es decir que, SPN no está teniendo en cuenta las actividades conexas al objeto del contrato.

10. Gentilmente solicitamos a la Entidad validar y dar claridad a los oferentes, sobre la estructuración de los precios techo unitarios con respecto al alcance del objeto y por ende a las actividades conexas al objeto contractual de la presente invitación. Puesto que, dentro de las actividades conexas al objeto de la presente invitación, SPN requiere que el contratista de cumplimiento al Anexo No 12 Proc. Liquidación, Digitalización, Despacho de Devoluciones y Pruebas de Entrega, dentro del cual se establece que el contratista está obligado a *"Realizar la liquidación de todos los objetos postales con seguimiento después de ser cargados y gestionados en terreno, de igual manera, realizar la digitalización de las pruebas de entrega (información que se publica en la página de 4-72), remitir las guías cumplidas a archivo y despachar de las devoluciones a remitente."* En el cual se evidencia que dentro del alcance del objeto se prestan servicios diferentes al transporte de carga.

Así las cosas, al analizar los estudios previos y sus anexos de forma integral, es evidente que SPN estructuró el presupuesto oficial bajo uno de los servicios del desarrollo del contrato (servicio de transporte de carga). Sin tener en cuenta que, el desarrollo del contrato obliga al contratista a ejecutar un contrato que no solo involucra el servicio de transporte de carga, sino que también incluye las actividades logísticas de distribución, seguridad en la cadena de custodia de la mercancía (escortas solicitados por SPN), infraestructura física operativa (instalaciones físicas en las que SPN no tiene presencia, sus costos de arrendamiento, mantenimiento y funcionamiento) e implementación de personal administrativo exclusivo para SPN en los centros operativos y centros de distribución de la Regional Oriente, el cual realiza los procesos de manejo documental exigido en el Anexo 12 (admisión, clasificación, digitalización y organización documental para SPN).

Es decir que, si bien es cierto la Invitación Abierta IAB002-2023 indica que el objeto principal corresponde a las actividades de transporte de carga y entrega de piezas





postales; la Entidad no está teniendo en cuenta dentro la estructuración del presupuesto las actividades conexas al objeto contractual, que son de obligatorio cumplimiento para el contratista, necesarias para el correcto desarrollo del contrato y que requieren un rubro adicional al de servicio de transporte relacionado en la oferta económica.

Así las cosas, es necesario considerar que, el personal administrativo de necesario cumplimiento para la correcta ejecución del contrato oscila entre el 40% y el 50% de los costos indirectos asumidos por el contratista, esto sin tener en cuenta el costo en el que incurre el contratista en la dotación del personal, dotación de insumos tecnológicos y carnetización del personal. Ahora bien, teniendo en cuenta que dicho costo, equivale a un porcentaje de ejecución tan alto dentro del contrato, es imperioso que SPN lo tenga en cuenta dentro del presupuesto dado que, a pesar de que los precios arrojados por la plataforma SICE-TAC incluyen costos administrativos, este porcentaje en ninguna de las rutas solicitadas por SPN supera el 13.5%. Por consiguiente, se evidencia que los precios techo presentados por la Entidad no corresponden a la realidad de la prestación del servicio, del mercado y del costo operativo real que debe asumir el contratista.

Ahora bien, teniendo en cuenta que los precios a ofertar son fijos y SPN indica que no habrá reajuste de tarifas; consideramos importante incrementar en un 35% los precios unitarios del Anexo 1, correspondiente al incremento del 16% del SMMLV para el año 2023, el incremento del 12% del SMMLV proyectado para 2024 motivada por el aumento de la inflación a octubre del presente año, y un 7% correspondiente al incremento en los costos fijos del servicio logístico solicitado por SPN equivalente a la infraestructura física de las ciudades capitales, intermedias y municipios, además de los servicios de seguridad en la cadena de custodia de las mercancías.

Finalmente, solicitamos respetuosamente a SPN reestructurar el anexo 1., ampliando el mismo, de tal forma que sea posible ofertar el servicio de transporte de carga independiente de los servicios de personal administrativo, infraestructura física de los centros operativos y centros de distribución solicitados por la Entidad en las ciudades capitales, intermedias y municipios, servicios de admisión, digitalización, clasificación y manejo documental; dado que, como lo hemos explicado, SPN no los tuvo en cuenta en la estructuración del análisis de mercado las actividades mencionadas anteriormente, y por ende se pone en riesgo la ejecución del contrato por desequilibrio económico del mismo dado que el servicio de transporte no supera el 60% de los servicios prestados a SPN.

11. Se solicita a SPN revisar y ajustar el Anexo 1 toda vez que, para el equilibrio económico y operativo del contrato, es inoperable disponer y costear vehículos de frecuencia mensual. Teniendo en cuenta que, dentro de la estructuración presupuestal



presentada por SPN en el Anexo 1 de la presente Invitación Abierta, en la pestaña cotización tarifas SPU se evidencia que a mayor cantidad de servicios menor es el costo por unidad, lo cual no es posible ofrecer, dado que la cotización infravalora la realidad del mercado, los costos directos e indirectos y la situación de incremento en los insumos, costos fijos y variables correspondientes al objeto contractual que nos atañe y sus respectivas actividades conexas, como se evidencia a continuación:

1 día al mes	2 días al mes	3 días al mes
\$ 205.000	\$ 190.000	\$ 180.000

Es importante tener en presente que, las frecuencias de 1, 2 y 3 días al mes al mes ponen en riesgo la correcta ejecución contrato y un posible desequilibrio del contrato, dado los que con valores techo presentados por SPN no se puede determinar el costo directo e indirecto real de la ejecución del contrato.

Es menester considerar que, SPN ha indicado en el mismo anexo ofertar valores con frecuencia semanal, por lo que ponemos en consideración de la Entidad que el oferente a la presente Invitación oferte solamente valores con frecuencia semanal y los servicios requeridos por SPN con frecuencia mensual sean ofertados como servicios adicionales. De esta manera, SPN minimiza el riesgo en la operación del contrato y el ofrecimiento de una oferta real correspondiente al mercado.

Sin otro particular, quedamos atentos a sus comentarios.

Atentamente,

  
Gerencia de Licitaciones  
Alejandra Sandoval  
3C Logística