CONSOLIDADO RESPUESTAS A OBSERVACIONES PRESENTADAS AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO DE LA LICITACIÓN PÚBLICA N° SSF-LP-No. 001 DE 2018

Objeto: Contratar la prestación del servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial para los funcionarios de la Superintendencia del Subsidio Familiar en la ciudad de Bogotá, D.C**.**

A. OBSERVACIONES PRESENTADAS POR GRUPO EMPRESARIAL JHS SAS (21/03/2018 04:55:41 PM):

OBSERVACION 1:

"En el proyecto de pliego de condiciones dice: Todos los vehículos deben ser matriculados en la ciudad de Bogotá, y deben ser los mismos que prestarán el servicio durante el tiempo de ejecución del contrato; en caso de fuerza mayor o caso fortuito que implique el cambio de alguno de estos vehículos el mismo deberá contar con el modelo y con la aprobación previa por parte del supervisor de la Superintendencia del Subsidio Familiar. Para tal fin se debe diligenciar el ANEXO N°8 FICHA TECNICA VEHICULOS.

SOLICITUD:

(…)

A partir de lo anterior mi solicitud:

De conformidad con el acuerdo 352 del 23 de diciembre de 2008 del concejo de Bogotá D.C., "Por medio del cual se adoptan medidas de optimización tributaria en los impuestos de vehículos automotores, delineación urbana, Predial unificado y plusvalía en el distrito capital y se dictan otras disposiciones", en el capítulo 1 parágrafo 2, establece que "a partir de la vigencia del presente acuerdo cuando las entidades distritales contraten vehículos en arrendamiento exigir al contratista que el parque automotor utilizado para la prestación del servicio se encuentre matriculado en Bogotá".

Posteriormente, mediante la circular 007 del 2008 expedida por la Secretaría de Hacienda distrital, expresamente se indicó lo siguiente: "Por lo anteriormente expuesto y de conformidad con los principios que caracterizan la función administrativa y el ejercicio de autocontrol de la Administración pública, contraprestación al uso de la malla vial de la ciudad, las entidades distritales que quieran o vinculen a su servicio bajo cualquier modalidad vehículos automotores nuevos o usados Esto es lo destinado al servicio de las entidades públicas distritales deberán contemplar desde los pliegos de condiciones de los contratos qué tal es vehículos deben estar o ser matriculados en la ciudad de Bogotá con placas y seguro obligatorio, lo cual permitirá incrementar en términos reales los ingresos del distrito y realización de proyectos de inversión vitales para nuestra ciudad, además de ser ejemplo de responsabilidad con la ciudadanía.

En este contexto y teniendo en cuenta esa circular indicaban no sólo el arrendamiento sino en cualquier modalidad de vinculación de automotores, llevo aquí en los procesos de selección, todos los vehículos ofertados para la prestación de servicio se encuentran matriculados en la ciudad de Bogotá D.C., de manera que las entidades en este contexto exigían el requisito en cumplimiento de un deber legal.

Ahora bien, la circular 198 del 2009 dejó sin efecto la circular 007 2008 ilimitadamente un requisito en la descripción del parque automotor en la ciudad tan sólo en caso de arrendamiento de automotores. Así las cosas, en la medida que el proceso de selección tiene como objeto de la prestación del servicio y no un arrendamiento, la Entidad debe acoger Las observaciones y eliminará el requisito que exige tener matrícula la ciudad de Bogotá, el parque automotor propuesto para la ejecución del contrato. Por lo tanto, la entidad debe aceptar los vehículos que cumplen las características solicitadas, pero sin ser placa Bogotá.

Solicito que la entidad tenga en cuenta en otros procesos y más aún el que adelanto la misma Alcaldía Mayor de Bogotá en su proceso No SGA-AB-03-2017 y a la observación que se hizo en proceso de Licitación dando respuesta positiva al requerimiento asi:

"EN FICHA TECNICA DE PRODUCTOS dice:

d) Los vehículos deben estar matriculados en la ciudad de Bogotá.

RESPUESTA No 6:

La entidad acoge la observación, en la medida en que una vez efectuada la verificación sobre la normatividad reglamentaria de este tipo de servicio de transporte especial, se evidencia que la misma permite a las empresas debidamente habilitadas operar a nivel nacional, siempre que cumplan con los demás requisitos establecidos en el decreto 1079 de 2015 y demás normas concordantes sobre la materia.

*Además la norma NACIONAL dice: **DECRETO 1079 DE 2015** (mayo 26) D.O. 49.523, mayo 26 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.*

SECCIÓN 2
Prestación del servicio
***Artículo 2.2.1.6.2.1. Radio de acción.** El radio de acción de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial será de carácter Nacional*

RESPUESTA DE LA SUPERINTENDENCIA

La Superintendencia del Subsidio Familiar, reitera la respuesta a la observación, la cual fue publicada en el SECOP II, el día 15 de Marzo de 2018 en los siguientes términos:

(…)

Se le aclara al observante que la Superintendencia del Subsidio Familiar, es una Entidad del orden Nacional, no distrital, por lo cual los argumentos expuestos no aplican al presente proceso.

Para la Entidad es importante que los vehículos con que se preste el servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial para los funcionarios de la Superintendencia del Subsidio Familiar, estén matriculados en la ciudad de Bogotá con placas y seguro obligatorio, con lo cual se coadyuva a que los vehículos que se utilizan diariamente y circulan por las vías de la ciudad de Bogotá en la prestación de este servicio, sean precisamente los que aporten con sus impuestos al mantenimiento de la malla vial de la capital. Por lo anterior no se acepta su observación.

(…)

Igualmente, es obligación de las entidades establecer en los pliegos, las condiciones que en su concepto deben cumplir quienes aspiren a suplir las necesidades de la administración, por esta razón y de acuerdo con los criterios de proporcionalidad, la Entidad considera que por el hecho de hacer uso de la malla vial del Distrito y que el área de influencia de ejecución del contrato es la ciudad de Bogotá D.C,. es importante retribuir de alguna manera al Distrito el uso, goce y disfrute de sus vías, las cuales día a día están siendo intervenidas en mantenimiento, mejoramiento y construcción, para el bienestar y comodidad de los usuarios permanentes y transitorios, con esto no quiere decir que se limite o se vulnere el principio de concurrencia, la participación libre de empresas y mucho menos favorecer alguna empresa, teniendo en cuenta el gran número de vehículos de transporte especial que están matriculados en Bogotá, ahora bien, es importante que se beneficie el Distrito con la misma contratación administrativa de las entidades y sea un incentivo para que matriculen sus vehículos en el área de influencia a que quienes quieran participar en procesos que se van a ejecutar en determinado sector y lugar.

OBSERVACION 2:

“En el proyecto de pliego de condiciones dice: Póliza de Responsabilidad Civil Contractual vigente que deberá cubrir al menos los siguientes requisitos

Muerte
Incapacidad permanente
Incapacidad temporal
Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 150 SMMLV por persona”

SOLICITUD 2:

“Se de aplicabilidad estricta a lo norma vigente pues la exigencia de mayor monto asegurable esta fuera de la norma y la entidad estaría incurriendo en el Art. 24, Num. 5, literal d) de la Ley 80 de 1993. No se incluirán condiciones y exigencias de imposible cumplimiento, ni exenciones de la responsabilidad derivada de los datos, informes y documentos que se suministren. Y pues la norma vigente reza: decreto 1079 de 2015 capítulo 6, Servicio público de transporte terrestre automotor especial, SECCIÓN 5 Seguros, Artículo 2.2.1.6.5.1. Obligatoriedad. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del

Código de Comercio, las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deben tomar por cuenta propia para todos los vehículos que integran su capacidad transportadora, con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos: a) Muerte. b) Incapacidad permanente. c) Incapacidad temporal. d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a cien (100) SMMLV por persona, cuantías que deberán incluir el amparo de perjuicios inmateriales.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos: a) Muerte o lesiones a una persona. b) Daños a bienes de terceros. c) Muerte o lesiones a dos o más personas. El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a cien (100) SMMLV por persona, cuantías que deberán incluir el amparo de perjuicios inmateriales. (Decreto 348 de 2015, artículo 25").

RESPUESTA DE LA SUPERINTENDENCIA

Se reitera la respuesta dada por la entidad en los siguientes términos:

(…)

La Entidad aclara al observante que no está incluyendo en el pliego de condiciones definitivo, condiciones ni exigencias de imposible cumplimiento, toda vez que el Decreto 348 de 2015, artículo 25 señala como lo indica el observante ***"(…)*** *El monto asegurable por cada riesgo* ***no podrá ser inferior a cien (100)*** *smmlv por persona, cuantías que deberán incluir el amparo de perjuicios inmateriales. (…)"*

Como lo dice la norma en comento, el monto asegurable no podrá ser inferior a 100 smmlv, lo que quiere decir que la norma lo que establece es un mínimo, a partir del cual la entidad contratante podrá fijar la cuantía que considere necesaria para amparar debidamente este riesgo. En consecuencia la Entidad tiene la autonomía para solicitar los montos que considere pertinentes, máxime cuando se trata de preservar la seguridad y bienestar de sus funcionarios. Por lo anterior no se acepta la observación.

(…)

Es importante que los observantes tengan en cuenta la circular 20174010198433 de fecha 23 de Noviembre de 2017, expedida por el Ministerio de Transporte donde establece que el monto asegurable no podrá ser inferior a 100 S.M.M.L.V, para el transporte especial, de acuerdo a lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, que además no fija un máximo sino que deja a disposición de la Entidad, el monto asegurable.

B. OBSERVACIONES PRESENTADAS POR ZIDCAR S.A.S (*21/03/2018 04:32:11 PM*):

OBSERVACION 1

NUMERAL 5.1.2. FACTORES TÉCNICOS ADICIONALES.

En la tabla de asignación de puntaje de este numeral se lee "…vehículos cuyo modelo sea superior al año 2014". Solicitamos aclarar el año a partir del cual se otorgara puntaje, ya que del texto anterior se deduce que se otorgara a partir de modelos año 2015 en adelante, cuando debería ser a partir del año 2014 en adelante como se indica en la tabla 5.1. Es importante corregir el texto de la tabla dejando "…vehículos cuyo modelo sea igual o superior al año 2014", con el fin de evitar inducir al error al proponente.

RESPUESTA DE LA SUPERINTENDENCIA

Se acepta la observación y se realizará la aclaración a través de adenda, toda vez que se otorgará puntaje a lo9s vehículos de modelo igual o superior al 2014. Este factor quedará así:

FACTORES TÉCNICOS ADICIONALES (MÁXIMO 60 PUNTOS)

La Superintendencia del Subsidio Familiar calificará la oferta técnica asignándole un puntaje de hasta sesenta (60) puntos y se calculará de acuerdo con los siguientes criterios.

Vehículos matriculados en Bogotá	Puntaje
De 1 a 7 de los vehículos cuyo modelo sea igual o superior al año 2014	20
De 8 a 13 de los vehículos cuyo modelo sea igual o superior al año 2014	30
15 de los vehículos cuyo modelo sea igual o superior al año 2014	60

OBSERVACION 2

VEHÍCULOS MATRICULADOS EN BOGOTÁ.

Reiteramos nuestra solicitud de eliminar el requisito que exige que todos los vehículos deben estar matriculados en la ciudad de Bogotá. Dentro de las respuestas que la entidad ha dado con respecto a esta solicitud, la entidad mantiene el requisito argumentando que con ello, coadyuva a que los vehículos que utilizan diariamente las vías de la ciudad de Bogotá en la prestación de este servicio, sean precisamente los que aporten con sus impuestos al mantenimiento de la malla vial de la capital. A nuestro juicio este no es un argumento con sustento técnico, ni jurídico para mantener el requisito, eso sería igual a que la entidad exigiera al contratista a utilizar productos financieros con una entidad estatal, expedir las pólizas con una entidad estatal, realizar los aportes de seguridad social a una entidad estatal, etc, porque con esto coadyuva a generar recursos públicos. Este argumento no tiene ningún sentido y si restringe la participación en el proceso, por lo que invitamos a la entidad a eliminar este requisito en aras de garantizar una mayor participación y pluralidad de oferentes. Por otro lado, mantener el requisito podría favorecer de entrada a algún proponente en particular, situación que está prohibida por la Ley.

Es evidente que para la prestación del servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial para los funcionarios de la Superintendencia del Subsidio Familiar (Objeto del presente proceso), no se hace necesario que los vehículos estén matriculado en Bogotá, por lo que el requisito carece de soporte técnico y legal; por consiguiente está en contra de lo que menciona el Consejo de Estado en Sentencia 20745 de 2012 en donde se expresa que:

"(…) En la etapa precontractual, son muchas y variadas las manifestaciones del principio de igualdad, las cuales se ven reflejadas en: i) la adopción de pliegos de condiciones que contengan disposiciones generales e impersonales que eviten tratos discriminatorios de los oferentes u otorguen ventajas a algunos de ellos (…)"

Que los automotores deban ser matriculados en Bogotá D.C, demuestra que hay una característica particular, que no solamente discrimina y restringe la participación en el proceso, sino que direcciona y favorece a algún proponente en particular, atentando contra el principio de igualdad.

RESPUESTA DE LA SUPERINTENDENCIA:

La superintendencia del Subsidio Familiar, reitera la respuesta dada al observante **GRUPO EMPRESARIAL JHS SAS:**

(…)

> *Se le aclara al observante que la Superintendencia del Subsidio Familiar, es una Entidad del orden Nacional, no distrital, por lo cual los argumentos expuestos no aplican al presente proceso.*
>
> *Para la Entidad es importante que los vehículos con que se preste el servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial para los funcionarios de la Superintendencia del Subsidio Familiar, estén matriculados en la ciudad de Bogotá con placas y seguro obligatorio, con lo cual se coadyuva a que los vehículos que se utilizan diariamente y circulan por las vías de la ciudad de Bogotá en la prestación de este servicio, sean precisamente los que aporten con sus impuestos al mantenimiento de la malla vial de la capital. Por lo anterior no se acepta su observación.*
>
> *(…)*

Igualmente, es obligación de las entidades establecer en los pliegos, las condiciones que en su concepto deben cumplir quienes aspiren a suplir las necesidades de la administración, por esta razón y de acuerdo

con los criterios de proporcionalidad, la Entidad considera que por el hecho de hacer uso de la malla vial del Distrito y que el área de influencia de ejecución del contrato es la ciudad de Bogotá D.C,. es importante retribuir de alguna manera al Distrito el uso, goce y disfrute de sus vías, las cuales día a día están siendo intervenidas en mantenimiento, mejoramiento y construcción, para el bienestar y comodidad de los usuarios permanentes y transitorios, con esto no quiere decir que se limite o se vulnere el principio de concurrencia, o la participación libre de empresas y mucho menos favorecer alguna empresa, teniendo en cuenta el gran número de vehículos de transporte especial que están matriculados en Bogotá, ahora bien, es importante que se beneficie el Distrito con la misma contratación administrativa de las entidades y sea un incentivo para que matriculen sus vehículos en el área de influencia a que quienes quieran participar en procesos que se van a ejecutar en determinado sector y lugar.

OBSERVACION 3

VINCULACION DE LOS CONDUCTORES.

En el numeral 1.2.1 “Condiciones de Ejecución del Servicio”, numeral 7 se establece lo siguiente:

“(…) *Los conductores de los vehículos deben estar vinculados a la empresa, mediante contrato de trabajo u orden de prestación de servicios* (…)”

Que un conductor sea contratado mediante una orden de prestación de servicios representa una vulneración flagrante a la ley, cosa que no puede patrocinar un pliego de condiciones como acto administrativo. Es de recordar que la ley 336 de 1996 en su artículo 36 menciona lo siguiente:

“(…) *Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo*”.

Adicionalmente, el decreto 1079 de 2015 modificado por el decreto 431 de 14 de marzo de 2017 y la circular MT No. 20184000025391 del 30 de enero de 2018, establece lo siguiente:

“(…) *articulo 2.2.1.6.12.7 Todos los conductores de los vehículos vinculados a la empresa ya sean de propiedad de la misma, de socios o de terceros deberán tener contrato de trabajo con la misma (…)”*

Basado en esta legislación, los conductores para la ejecución del contrato, no pueden ser contratados por prestación de servicios, sino que deben ser contratados directamente por la empresa prestadora del servicio a través de contrato laboral por lo tanto solicitamos modificar esta condición en el pliego de condiciones, en aras de garantizar el principio de legalidad.

RESPUESTA DE LA SUPERINTENDENCIA

La Superintendencia del Subsidio Familiar, acepta la observación en los términos que indica el Decreto 1079 de 2015, para lo cual se procederá a realizar la modificación a través de adenda, DEL CAPÍTULO 1, INFORMACIÓN GENERAL, numeral 1.2.1. CONDICIONES DE EJECUCION DEL SERVICIO: subnumeral 7, la cual será publicada en la plataforma SECOP II

OBSERVACION 4

VINCULACION DE LOS VEHICULOS

Nuevamente solicitamos que dentro del proceso se exija que el parque automotor sea de propiedad del proponente o en su defecto los vehículos se encuentren afiliados a la empresa proponente. Si bien es cierto, la ley permite la prestación del servicio de transporte a través de convenios de colaboración empresarial, esta figura puede poner en riesgo la ejecución del contrato y además afecta la selección objetiva, por las siguientes razones:

¬ Se puede presentar el caso que dos o más proponentes aporten en su propuesta el mismo vehículo con el fin de cumplir requisitos habilitantes, pero también con el ánimo de ser acreedores del puntaje respectivo por el modelo del vehículo. En este caso ¿Cómo va a proceder la entidad?, a que proponente le otorgara el

puntaje?, se rechazaría las propuestas que presenten vehículos comunes?. A nuestro juicio esta situación afecta la selección objetiva de proponentes.

¬ Dentro de la matriz de riesgos se estableció la negativa por parte del Ministerio de transporte del mantenimiento de las condiciones de habilitación, la cual se prevé mitigar a través de la solicitud de la resolución de habilitación en los términos del Decreto 1079 de 2015 modificado por el Decreto 431 de 2017. Sin embargo, para el caso de los convenios de colaboración empresarial no se puede mitigar dicho riesgo sobre los vehículos vinculados a terceras empresas que no son proponentes ni contratistas de la entidad.

¬ Existe el riesgo que para el caso de los vehículos que presten el servicio producto de un convenio de colaboración empresarial, a la tercera empresa (empresa colaboradora) le nieguen la habilitación, en ese caso la tarjeta de operación del mismo seria cancelada y se suspendería la prestación de servicio de transporte, por disposición expresa del decreto único reglamentario del sector transporte.

¬ ¿Cómo va la entidad a garantizar el cumplimiento de la capacidad transportadora exigida en el caso de los convenios de colaboración empresarial?.

¬ En el pliego se exige contar con pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual sobre 150 SMMLV. Conforme lo anterior, comedidamente solicitamos por favor se aclare, como la Entidad dará cumplimiento a tal exigencia?, teniendo en cuenta que las pólizas antes anotadas son suscritas por la empresa vinculadora de los equipos, que bajo la figura de convenio de colaboración empresarial no es la contratista del servicio ni el proponente.

RESPUESTA DE LA SUPERINTENDENCIA

La Entidad aclara al observante que para dar cumplimiento al principio de pluralidad de oferentes acepta los convenios de colaboración en los términos establecidos en el parágrafo 3 del artículo 9 del Decreto 431 de 2017 que contempla: "*Parágrafo 3. Ninguna de las empresas de transporte que participan en convenios de colaboración empresarial podrá ofrecer o recibir en convenios para la operación una flota superior al 30% de su parque automotor vinculado y con tarjeta de operación vigente. Este porcentaje corresponde al porcentaje máximo de flota que puede tener la empresa para uno o para la totalidad de los convenios suscriba*."

Por lo anterior mediante el anexo N°8 ficha Técnica vehículos, y el Convenio de Colaboración, que debe aportar con su oferta en caso de presentar esta opción algún proponente, la Entidad verificará los aspectos pertinentes como: pólizas, tarjeta de operación, capacidad transportadora, vehículos ofrecidos entre otros.

B. OBSERVACIONES PRESENTADAS POR TRANSPORTES ESPECIALES FSG SAS (*21/03/2018 12:23:42 PM)*

De manera muy cordial, me permito solicitar se tenga en cuenta para la verificación de indicadores financieros un índice de endeudamiento menor igual al 50% todo esto buscando mayor pluralidad y mayor participación de los proponentes interesados en participar en el presente proceso de contratación.

Ya que el indicador referido en el pliego (40%), es un indicador que cierra la participación de empresas como la nuestra que cuenta con experiencia y capacidad financiera suficiente para cumplir con el objeto contractual del proceso, sin embargo con el requerimiento de la entidad es imposible participar si se tiene en cuenta que la gran mayoría de las empresas de transporte contamos con un índice de endeudamiento oscilante al 50%.

RESPUESTA DE LA SUPERINTENDENCIA

La Superintendencia del Subsidio Familiar, frente a los indicadores Financieros, aclara al observante que para la determinación de los mismos se tuvo en cuenta el criterio y principio de la pluralidad de oferentes basado en el análisis del sector dentro del cual reviso los indicadores que miden la capacidad financiera y capacidad organizacional, con base en los certificados de Registro Único de Proponentes (RUP) en firme y con corte a 31 de diciembre de 2016, del cual se estableció conforme la Guía de Colombia Compra eficiente. Por lo anterior no se acepta la observación.

RESPUESTAS A OBSERVACIONES PRESENTADAS EN AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE RIESGOS AL PLIEGO DE CONDICIONES DEFINITIVO DE LA LICITACIÓN PÚBLICA N° SSF-LP-No. 001 DE 2018

A. OBSERVACIONES PRESENTADAS POR la señora MARTA RICO, en nombre de EXPRESER SAS

1. La forma de verificar por parte de la Superintendencia, el cumplimiento conforme el parágrafo 3 del artículo 9 del Decreto 431 de 2017 que contempla: "*Parágrafo 3. Ninguna de las empresas de transporte que participan en convenios de colaboración empresarial podrá ofrecer o recibir en convenios para la operación una flota superior al 30% de su parque automotor vinculado y con tarjeta de operación vigente. Este porcentaje corresponde al porcentaje máximo de flota que puede tener la empresa para uno o para la totalidad de los convenios suscriba*."

2. Como se verifica por parte de la entidad el cumplimiento del porcentaje de los vehículos en caso de los convenios de colaboración, conforme al Decreto 431 de 2017.

RESPUESTA DE LA SUPERINTENDENCIA

La Entidad aclara al observante que para dar cumplimiento al principio de pluralidad de oferentes acepta los convenios de colaboración en los términos establecidos en el parágrafo 3 del artículo 9 del Decreto 431 de 2017 que contempla: "*Parágrafo 3. Ninguna de las empresas de transporte que participan en convenios de colaboración empresarial podrá ofrecer o recibir en convenios para la operación una flota superior al 30% de su parque automotor vinculado y con tarjeta de operación vigente. Este porcentaje corresponde al porcentaje máximo de flota que puede tener la empresa para uno o para la totalidad de los convenios suscriba*."

Por lo anterior mediante el anexo N°8 ficha Técnica vehículos, y el Convenio de Colaboración, que debe aportar con su oferta en caso de presentar esta opción algún proponente, la Entidad verificará los aspectos pertinentes como: pólizas, tarjeta de operación, capacidad transportadora, vehículos ofrecidos entre otros.

3. Sustentar bajo que o cuales criterios, la entidad establece como requisito habilitante que los vehículos deben ser matriculados en la ciudad de Bogotá

RESPUESTA DE LA SUPERINTENDENCIA

La Superintendencia del Subsidio Familiar, reitera la respuesta a la observación, la cual fue publicada en el SECOP II, el día 15 de Marzo de 2018 en los siguientes términos:

(…)

Se le aclara al observante que la Superintendencia del Subsidio Familiar, es una Entidad del orden Nacional, no distrital, por lo cual los argumentos expuestos no aplican al presente proceso.

Para la Entidad es importante que los vehículos con que se preste el servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial para los funcionarios de la Superintendencia del Subsidio Familiar, estén matriculados en la ciudad de Bogotá con placas y seguro obligatorio, con lo cual se coadyuva a que los vehículos que se utilizan diariamente y circulan por las vías de la ciudad de Bogotá en la prestación de este servicio, sean precisamente los que aporten con sus impuestos al mantenimiento de la malla vial de la capital. Por lo anterior no se acepta su observación.

(…)

Igualmente, es obligación de las entidades establecer en los pliegos, las condiciones que en su concepto deben cumplir quienes aspiren a suplir las necesidades de la administración, por esta razón y de acuerdo con los criterios de proporcionalidad, la Entidad considera que por el hecho de hacer uso de la malla vial del Distrito y que el área de influencia de ejecución del contrato es la ciudad de Bogotá D.C,. es importante retribuir de alguna manera al Distrito el uso, goce y disfrute de sus vías, las cuales día a día están siendo intervenidas en mantenimiento, mejoramiento y construcción, para el bienestar y comodidad de los usuarios permanentes y transitorios, con esto no quiere decir que se limite o se vulnere el principio de concurrencia, o la participación libre de empresas, teniendo en cuenta el gran número de vehículos de transporte especial que están matriculados en Bogotá, ahora bien, es importante que se beneficie el Distrito con la misma contratación administrativa de las entidades y sea un incentivo para que matriculen sus vehículos en el área

de influencia a que quienes quieran participar en procesos que se van a ejecutar en determinado sector y lugar.

C. OBSERVACIONES PRESENTADAS POR EL SEÑOR LUIS CARLOS QUINTERO, EN NOMBRE DE LA EMPRESA, ZIDCAR S.A.S.

1. En los que respecta a requisitos habilitantes en los pliegos establecidos por la entidad, la condición de vehículos matriculados en la ciudad de Bogotá, limita la pluralidad de ofertas.

RESPUESTA DE LA SUPERINTENDENCIA
SECOP II, el día 15 de Marzo de 2018 en los siguientes términos:

(…)

Se le aclara al observante que la Superintendencia del Subsidio Familiar, es una Entidad del orden Nacional, no distrital, por lo cual los argumentos expuestos no aplican al presente proceso.

Para la Entidad es importante que los vehículos con que se preste el servicio de Transporte Terrestre Automotor Especial para los funcionarios de la Superintendencia del Subsidio Familiar, estén matriculados en la ciudad de Bogotá con placas y seguro obligatorio, con lo cual se coadyuva a que los vehículos que se utilizan diariamente y circulan por las vías de la ciudad de Bogotá en la prestación de este servicio, sean precisamente los que aporten con sus impuestos al mantenimiento de la malla vial de la capital. Por lo anterior no se acepta su observación.

(…)

Igualmente, es obligación de las entidades establecer en los pliegos, las condiciones que en su concepto deben cumplir quienes aspiren a suplir las necesidades de la administración, por esta razón y de acuerdo con los criterios de proporcionalidad, la Entidad considera que por el hecho de hacer uso de la malla vial del Distrito y que el área de influencia de ejecución del contrato es la ciudad de Bogotá D.C,. es importante retribuir de alguna manera al Distrito el uso, goce y disfrute de sus vías, las cuales día a día están siendo intervenidas en mantenimiento, mejoramiento y construcción, para el bienestar y comodidad de los usuarios permanentes y transitorios, con esto no quiere decir que se limite o se vulnere el principio de concurrencia, o la participación libre de empresas, teniendo en cuenta el gran número de vehículos de transporte especial que están matriculados en Bogotá, ahora bien, es importante que se beneficie el Distrito con la misma contratación administrativa de las entidades y sea un incentivo para que matriculen sus vehículos en el área de influencia a que quienes quieran participar en procesos que se van a ejecutar en determinado sector y lugar.

2. En cuanto a los conductores es necesario aclarar, que la norma establece que deben estar vinculados por medio de contrato de trabajo, de acuerdo a lo establecido en el decreto 431 de 2017.

RESPUESTA DE LA SUPERINTENDENCIA

La Superintendencia del Subsidio Familiar, acepta la observación en los términos que indica el Decreto 1079 de 2015, para lo cual se procederá a realizar la modificación a través de adenda, DEL CAPÍTULO 1, INFORMACIÓN GENERAL, numeral 1.2.1. CONDICIONES DE EJECUCION DEL SERVICIO: subnumeral 7, la cual será publicada en la plataforma SECOP II