



## RESPUESTAS OBSERVACIONES A LOS PLIEGOS DE CONDICIONES No. 11

PREGUNTAS FORMULADAS POR RICARDO ANGEL OSPINA en representación de ANGELCOM S.A., A TRAVES DE LOS DOCUMENTOS IDENTIFICADOS COMO GG-0021-11 y GG-0020-11, ambos de fecha 12 de enero de 2011, RECIBIDAS EL MIÉRCOLES 12 Y JUEVES 13 DE ENERO DE 2011 A LAS 4:35 P.M. y 7:43 A.M., respectivamente, AL CORREO DEL PROCESO.

### RESPUESTA No. 121. (DOCUMENTO GG-0021-11)

Nos referimos concretamente a las definiciones de “soluciones exitosas” y “experiencia exitosa”, las cuales fueron definidas por esa Entidad en los siguientes términos:

*“1.5.19 Experiencia exitosa: Entendiéndose por experiencia exitosa la ejecución de contratos debidamente ejecutados y recibidos a satisfacción del contratante respectivo, en cuyo desarrollo no se causó ningún tipo de sanción y/o multa por incumplimiento contractual, debidamente ejecutoriado, ni se hizo efectiva la póliza única de garantía”*

Tal como se entiende de la literalidad de lo transcrito anteriormente, se debe entender que si un interesado pretende acreditar en el presente proceso licitatorio, como experiencia técnica un contrato en el cual le fue impuesta una multa por el contratante, está impedido o inhabilitado para participar, por la simple literalidad de TRANSCARIBE S.A. como Ente licitante?.

- Se aclara que la definición busca no aceptar las experiencia en las cuales, quien la acredita haya sido sancionado y/o multado, esto no significa como mal interpretan ustedes que el oferente este inhabilitado.

Cabe recordarle que las multas están establecidas en el pliego como un criterio ponderable el cual asigna o no puntaje a quien tenga o no tenga multas, esto para nada vulnera la participación de los oferentes.

Por lo anterior no compartimos su apreciación.

- Se procederá a eliminar del pliego la frase “solución exitosa” y se reemplazar por la Frase “Experiencia Exitosa”.

No es cierto que el pliego no se ajuste a lo establecido en el literal b) del numeral 5 del artículo 24 de la ley 80 de 1993, sino que tal definición es mal interpretada por usted sin tener causa alguna.

Tampoco es cierto que no se estén cumpliendo con los lineamientos establecido por la Procuraduría General de la Nación con relación al tema de la multas, dichos lineamiento están siendo cumplidos al pie de la letra.

Por todo lo anterior tanto el pliego de condiciones como los apéndices y anexos se ajustan a lo establecido en la norma y cumplen con los lineamientos de la Procuraduría General de la Nación.



## RESPUESTA No. 122. (DOCUMENTO GG-0020-11)

Se aclara lo siguiente:

### 1. Planeamiento Integral del Sistema

Es cierto que la infraestructura del sistema es fundamental para poder iniciar la operación del sistema, pero lo que no compartimos con ustedes es que tengamos que esperar a terminar la infraestructura para seguir adelante con el resto de componentes del sistema (Operadores de Buses, Operador de Recaudo), tal como es de su conocimiento las actividades para la selección de los operadores de los componentes antes mencionados deben ser paralelas a la ejecución de la infraestructura, a sabiendas de que estos operadores requieren tiempo para poder realizar todas las actividades propias del contrato.

Aun cuando a la fecha la infraestructura para la operación del SITM no se encuentra culminada eso no significa que no podamos tenerla lista para la fecha prevista.

La administración está realizando grandes esfuerzos para que la infraestructura básica necesaria para la operación de los buses se tenga disponible antes de finalizar el 2011, esto incluye (Carriles solo buses, estaciones de parada, portal y patio), por lo tanto es necesario que tanto el concesionario de recaudo como el de buses quede seleccionado lo antes posible, razón por la cual nuevamente repetimos no compartimos su apreciación. Por lo cual la licitación que hoy cursa para la selección del operador de recaudo siga con las fechas programadas.

2. Es menester informarle que la licitación para la selección de los operadores de buses se iniciara con su etapa de publicación de prepliegos a mediados del mes de febrero de los corrientes y terminara con la selección de los operadores en el mes de junio de los corrientes.

Por lo anterior no compartimos su apreciación y nos ratificamos en los plazos establecidos para el inicio de la etapa pedagógica del SITM.

3. Por definición de fondo de contingencia se tiene en el numeral 1.54 "Es un fondo cuya finalidad es acumular los residuos del sistema resultantes de la diferencia entre los ingresos y egresos del sistema a fin de absorber las contingencias específicas relacionadas con la estructura de la tarifa al usuario, que puedan poner en riesgo la estabilidad y viabilidad del Sistema Transcaribe. Permitir diferir el incremento de la tarifa al usuario en el tiempo por razones de conveniencia, de manera que se mantenga la estabilidad de la demanda del Sistema Transcaribe. Este fondo permite afrontar situaciones que se deriven de eventos que puedan ser considerados catastróficos que afecten al Sistema Transcaribe o alguno de sus componentes y que representen riesgos para la continuidad de la prestación del servicio y acumular recursos que permitan la implementación de estrategias que fomenten el uso del Sistema Transcaribe." Dada la definición del fondo, este se debe ir llenando a medida que se avanza en la operación del SITM por lo tanto es de entender que este fondo no cuente con recursos al inicio de la operación, ahora bien Los recursos del Fondo de Contingencias, que se tienen planeado emplear en caso de no ser suficiente el valor recaudado para distribuir entre los concesionarios y agentes del Sistema, provienen únicamente de la diferencia



entre la tarifa técnica (la cual está compuesta por la suma de las tarifas licitadas por los concesionarios y los agentes del Sistema) y la tarifa al público. Esta tarifa al público, será determinada libremente por el Distrito, haciendo una aproximación de la tarifa técnica al múltiplo de cincuenta pesos más cercano.

Esta diferencia permitirá alimentar el Fondo de Contingencias, siendo este el único medio de recolección de fondos. Actualmente ni el Distrito de Cartagena ni Transcaribe cuentan con fondos disponibles para alimentar el origen y crecimiento de este Fondo, por lo cual el único medio disponible para hacer un aporte previo al inicio de operación del Sistema provendría del sector privado, aumentando las inversiones y subiendo los niveles de tarifa técnica del Sistema lo cual iría en contra del objetivo principal del sistema de ser social y accesible a la ciudadanía.

Además no es sano comparar la operación del sistema Transmetro en Barranquilla con la posible operación que se daría en Cartagena dado que son ciudades completamente diferente, por ejemplo en Barranquilla el sistema Transmetro tiene una participación que no llega al 30% de la demanda de viajeros de la ciudad, mientras que en Cartagena la intervención va a ser total otro elemento diferenciador es la configuración de vías arteriales y de circulación de las rutas de transporte. Mientras que Barranquilla cuenta con una mayor oferta de vías para la circulación de rutas de transporte público Cartagena solo dispone de una arteria principal por la que circula el 90% de las rutas de transporte público de la ciudad.

Por todo lo anterior resulta ser más factible el cumplimiento de la captación de la demanda de pasajeros en las condiciones propuestas por Transcaribe que lo que se hizo en Barranquilla. Por lo tanto no compartimos su análisis sobre el fondo de contingencia puesto que resultara muy difícil llegar a la situación de utilizar la segunda fórmula establecida en la cláusula 44 del contrato.

FIN DEL DOCUMENTO