

14 de marzo de 2011

Señores
TransCaribe S.A.
Crespo, Carrera 5° Calle 67 No. 66 – 91
Edificio Eliana
Cartagena D.T., Bolívar

Referencia: Licitación Pública No. TC-LPN-005 de 2010
Comentarios a las Observaciones presentadas al Informe de
Evaluación Preliminar

Respetados Señores:

Manuel Enrique Pretelt de la Vega, actuando en mi calidad de representante legal del **Consortio ColCard de Recaudo y Gestión de Flotas de Transporte Público**, por medio del presente escrito me permito someter a su consideración algunos comentarios a las observaciones presentadas por los otros proponentes, al Informe de Evaluación Preliminar.

Sea lo primero advertir que, dada la estructura del proceso de la licitación, los proponentes conocieron de manera anticipada que, sin lugar a dudas, el mejor ofrecimiento para la entidad pública contratante, es la propuesta presentada por el consorcio ColCard. Al ser conocida dicha circunstancia, los demás proponentes, incurriendo en una conducta por demás reprochable y apartándose de la verdad, pretenden descalificar nuestra propuesta valiéndose de todo tipo de argucias y falacias que rechazamos enfáticamente. No es aceptable que se manipule el proceso de selección con este tipo de argumentos, perdiendo de vista el fin último del proceso, el cual, se reitera, es seleccionar el mejor ofrecimiento para la entidad.

Observaciones presentadas por el proponente PROMESA DE SOCIEDAD FUTURA RECAUDO Y CONTROL DEL CARIBE SAS

1. El poder y el Acta de Junta Directiva de SMARTMATIC

Señala este proponente que el poder de SMARTMATIC otorgado al señor Edgar Fino Ballesteros fue otorgado para participar en la licitación No. TC-LPN-002 de 2010, declarada desierta por TRANSCARIBE y que por tanto el señor Fino actuó por fuera de sus atribuciones. El mismo comentario se hace en relación con el Acta de Junta Directiva de SMARTMATIC que autorizó la participación en la licitación.

Pongo de presente que SMARTMATIC, al allegar con la oferta el poder y el Acta de Junta Directiva, de fecha 6 de octubre de 2010, en los términos

mencionados, tuvo en consideración la respuesta No. 26 de TRANSCARIBE, a las observaciones presentadas a los prepliegos de la licitación pública de la referencia. Transcribo la pregunta y la respuesta correspondiente:

➤ **PREGUNTA No 26.**

Teniendo en cuenta que los interesados en participar en la licitación pública N° TC-LPN 005 del 2010, ya habían expedido documentos y certificados en el extranjero para dar cumplimiento a los requerimientos del pliego de condiciones de la licitación pública N° TC-LPN 001 del 2010. Cuyos documentos son válidos para dar cumplimiento a los requerimientos del pliego de condiciones de la licitación N° TC-LPN 005 del 2010, puesto que están vigentes y cumplen expresamente con dichas exigencias.

Los documentos que tenemos están dirigidos a Transcaribe y señalan claramente el número de la licitación N° TC-LPN 001 del 2010. Nuestra pregunta es si hay algún problema que estos documentos y certificados tengan la nomenclatura de la anterior licitación N° TC-LPN 001 del 2010 y si son válidos para presentarlos a la licitación N° TC-LPN 005 del 2010.

Agradecemos a Transcaribe la aclaración expresa en este punto, y la aceptación de dichos documentos con la anterior nomenclatura N° TC-LPN 001 del 2010, por tratarse del mismo proceso cuyo objeto es el mismo de la licitación N° TC-LPN 005 del 2010.

RESPUESTA. Se aclara que lo importante en los documentos que se alleguen con la propuesta es que los mismos identifiquen de manera fiel y exacta el objeto del proceso de contratación. No es sustancial la identificación del número del proceso de selección.-

Debo anotar que tanto el Poder como el Acta de Junta Directiva de Smartmatic, que obran a folios 168 a 182, "**identifican de manera fiel y exacta el objeto del proceso de contratación**", como lo exige TRANSCARIBE en la respuesta 26 transcrita. Dicho objeto consiste en la "**Concesión para el Diseño, Operación y Explotación del Sistema de Recaudo y Suministro del Sistema de Gestión y Control de la Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias-Transcaribe S.A.**". Por lo tanto, TRANSCARIBE actuó correctamente al haber aceptado el poder y el acta de Junta Directiva aportados por Smartmatic. Si no lo hubiera hecho hubiera ido contra sus "propios actos" y hubiera transgredido el principio de confianza legítima. Al respecto, valga la pena citar lo tanta veces reiterado por nuestra jurisprudencia:

"El principio del respeto del acto propio opera cuando un sujeto de derecho ha emitido un acto que ha generado una situación particular, concreta y definida a favor de otro. Tal principio le impide a ese sujeto de derecho modificar unilateralmente su decisión, pues la confianza del administrado no se genera por la convicción de la apariencia de legalidad de una actuación, sino por la seguridad de haber obtenido una posición jurídica definida a través de un acto que creó situaciones particulares y concretas a su favor.

De ello se desprende que el respeto del acto propio comprende una limitación del ejercicio de los derechos consistente en la fidelidad de los individuos a las decisiones que toman, sin que puedan revocarlas por sí mismos, más aún cuando el acto posterior se funde en criterios irrazonables, desproporcionados o extemporáneos.⁴

"[La Doctrina de los Actos Propios] En esencia, esta doctrina constituye un límite al ejercicio de un derecho subjetivo, de una potestad o de una facultad, como resultado de la aplicación del principio de la buena fe y de la exigencia natural de observar en el comportamiento jurídico una actitud consecuente, que, por otro lado, impida enervar o destruir de manera ilegítima la confianza debida entre las personas al actuar en el comercio jurídico."²

En la medida en que es la Entidad Pública la llamada a determinar la forma y los documentos con los cuales se acreditan los requisitos del Pliego de Condiciones, SMARTMATIC confió en la respuesta de TRANSCARIBE, a quien corresponde definir si SMARTMATIC tiene o no capacidad. Al dar respuesta a la pregunta número 26, TRANSCARIBE generó una situación particular, concreta y definida respecto a los documentos con los cuales se podía acreditar la capacidad del Proponente. En esa medida, debe la entidad actuar observando sus propios actos, y por lo tanto estoy seguro que reconocerá la capacidad de SMARTMATIC.

Se anexa en todo caso al presente escrito una declaración de SMARTMATIC que reitera lo aquí dicho en relación con el poder y el acta de Junta Directiva.

2. La supuesta falta de atribuciones para la celebración del acuerdo consorcial

Sostiene este proponente, de manera equivocada, que *"En el acta de fecha octubre 6 de 2010 aportada por COLCARD con su propuesta, así como en el respectivo poder especial otorgado a Edgar Fino (folios 177 a 183 de dicha propuesta), se faculta a la sociedad y al apoderado para celebrar contratos de joint venture, más no necesariamente contratos de consorcio"*.

Si el proponente hubiera leído el acta de Junta Directiva, folio 174, con un mínimo de cuidado, hubiera constatado que en el literal "c" de los "CONSIDERANDO", dice clara y expresamente:

"es voluntad de la Compañía otorgar un Poder de Abogado a las personas mencionadas en el Poder de Abogado adjunto, para que representen, actúen, suscriban, soliciten y entreguen toda la documentación necesaria y

¹ Corte Constitucional, Sentencia T-263/04 del 17 de Marzo de 2.004, expediente T-820862, Magistrado Ponente: Alfredo Beltrán Sierra

² Laudo Arbitral TRIBUNAL DE ARBITRAMIENTO DE GENSER GENERAL LIMITADA y LABORATORIOS SMART S.A. EN REESTRUCTURACIÓN VS. CAMILO BERNAL PRIETO Septiembre 21 de 2007
Árbitros: JAIME HUMBERTO TOBAR ORDÓÑEZ, CARLOS GUSTAVO ARRIETA PADILLA, HUMBERTO DE LA CALLE LOMBANA

celebren en nombre de la Compañía, ya sea presentando directamente la oferta o representándola en una sociedad, consorcio, joint venture, o de ser necesario celebrando contratos con otras partes que puedan presentar ofertas en relación con la licitación Pública (en adelante el "poder de Abogado"). (Resalto y subrayo)

No hay duda alguna que la voluntad de la Junta Directiva de Smartmatic, máximo órgano de administración de la compañía, es que la oferta se presente bien sea directamente o en sociedad, consorcio, joint venture o celebrando contratos con otras partes.

El poder menciona solamente la figura del *joint venture*, pero sobre el particular anoto lo siguiente:

- El pliego no exige que el poder que se otorgue para efectos de la presentación de la propuesta incluya una facultad expresa para suscribir el acuerdo consorcial. En efecto, el numeral 4.1.2.2.2.1 del pliego es del siguiente tenor:

4.1.2.2.2.1 Apoderado

Las personas jurídicas extranjeras sin domicilio en Colombia deberán acreditar en el país un apoderadoo domiciliado en Colombia, debida y ampliamente facultado para presentar la propuesta, participar y comprometer a su representado en las diferentes instancias de la Licitación,

suscribir los documentos y declaraciones que se requieran así como el Contrato de Concesión, suministrar la información que le sea solicitada, y demás actos necesarios de acuerdo con el presente Pliego de Condiciones, así como para representarlo judicial o extrajudicialmente.

El poder que otorga las facultades, en caso de ser expedido en el exterior, deberá cumplir todos y cada uno de los requisitos legales relacionados con la legalización, consularización y traducción de documentos otorgados en el extranjero, exigidos para la validez y oponibilidad en Colombia de documentos expedidos en el exterior, y que puedan obrar como prueba conforme a lo dispuesto en los artículos 259 y 260 del Código de Procedimiento Civil.

Dicho apoderadoo podrá ser el mismo apoderadoo único para el caso de personas extranjeras que participen en consorcio o unión temporal, y en tal caso bastará para todos los efectos, la presentación del poder común otorgado por todos los participantes del consorcio o unión temporal.

- La Corte Constitucional de Colombia ha asimilado la figura del Consorcio a la de Joint Venture:

"Conocido por la doctrina y la legislación comparada el Consorcio como asociación de empresarios para la realización conjunta de una obra, labor o actividad económica en un tiempo determinado, y por lo general considerado como carente de personalidad jurídica, puesto que de tenerla ya dejaría de ser Consorcio o Joint Venture, como se le conoce en el derecho anglosajón, no parece correcto que se le asimile a las sociedades comerciales y peor todavía sin precisar el tipo de sociedad correspondiente³. (Subrayo)

³ Sentencia C-414 de 1994. M.P. Antonio Barrera Carbonell

Por todo lo anterior, la observación hecha por este proponente no tiene fundamento alguno.

3. La supuesta falta de un apoderado domiciliado en Colombia

Sostiene el proponente que los apoderados de Smartmatic y Dataprom, Edgar Fino Ballesteros y Carlos Gustavo Brandt, respectivamente, no están domiciliados en Colombia y que por tanto no se cumple con el numeral 4.1.2.2.2.1 del pliego.

Me permito precisar y poner de presente que tanto Smartmatic como Dataprom dieron cabal cumplimiento al pliego, en el numeral 4.1.2.2.2.1. En efecto, los señores Edgar Fino Ballesteros y Carlos Gustavo Brandt, en representación de Smartmatic y de Dataprom respectivamente, otorgaron poder al suscrito, Manuel Enrique Pretelt de la Vega, ciudadano colombiano y domiciliado en Cartagena D.T., otorgándole todas las facultades exigidas por el numeral del pliego mencionado, en los siguientes términos:

"CLÁUSULA DÉCIMOPRIMERA: REPRESENTACIÓN LEGAL.- LOS CONSORCIADOS acuerdan que el CONSORCIO que aquí se conforma contará con un Representante Legal. LOS CONSORCIADOS acuerdan que el Representante Legal del CONSORCIO será Manuel Pretelt de la Vega, ciudadano colombiano, mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía No. 17.080.904 de Bogotá, domiciliado en Cartagena D.T. El Representante Legal del CONSORCIO lo representará para todos los efectos en todas las decisiones que tengan que tomarse y documentos que deban suscribirse, en relación con la LICITACIÓN y con el Contrato de Concesión en caso de resultar adjudicatarios.

El Representante Legal del CONSORCIO contará a partir de la fecha de suscripción del presente documento, con todas las facultades suficientes para la representación sin límites **de todos y cada uno de sus integrantes**, en todos los aspectos que se requieran para la presentación de la Propuesta y para la suscripción y ejecución del Contrato de Concesión. En desarrollo de lo anterior, por este medio, los apoderados de **SMARTMATIC INTERNATIONAL HOLDING B.V., y de DATAPROM EQUIPAMENTOS E SERVICIOS DE INFORMÁTICA INDUSTRIAL LTDA.,** identificados como aparece al pie de sus respectivas firmas y como integrantes del CONSORCIO que aquí se constituye, confieren poder especial, amplio y suficiente al Representante Legal del Consorcio aquí designado con facultades suficientes para la representación sin limitaciones de LOS CONSORCIADOS en todos los aspectos que se requieran para su participación a través de Consorcio en la LICITACIÓN y para que los representen sin limitación alguna para lo siguiente:

- *Para la presentación de la Propuesta -junto con todos los formularios, proformas y documentos anexos que se requieran- y comprometer a través de ella a LOS CONSORCIADOS en las diferentes instancias de la LICITACIÓN.*

- *Para recibir notificaciones, recibir y responder requerimientos de información en nombre de LOS CONSORCIADOS.*
- *Para suscribir y perfeccionar el Contrato de Concesión y los demás contratos complementarios y/o accesorios al mismo, así como para ejecutarlos y liquidarlos.*
- *En general para actuar en nombre y representación de LOS CONSORCIADOS en caso de resultar adjudicatarios, así como para representarlos judicial y extrajudicialmente.*

Manuel Pretelt de la Vega acepta la designación que LOS CONSORCIADOS integrantes del CONSORCIO le han conferido por medio del presente documento, así como el contenido del mismo, en aprobación de lo cual, lo firma."

El anterior poder fue otorgado por los apoderados de Smartmatic y Dataprom en el acuerdo consorcial que obra a folios 204 a 209, de conformidad con el numeral 4.1.2.2.2.1 del pliego, que establece que el apoderado que deben acreditar las compañías extranjeras sin sucursal en Colombia, con facultades para presentar la propuesta, firmar el contrato y representar a la compañía judicial y extrajudicialmente en Colombia, "**... podrá ser el mismo apoderado único para empresas extranjeras que participen en consorcio o unión temporal, y en tal caso bastará para todos los efectos la presentación del poder común otorgado por todos los participantes del consorcio o unión temporal**". De manera que Smartmatic y Dataprom dieron cumplimiento estricto a este numeral del pliego y en el acuerdo consorcial, otorgaron poder especial al representante Legal del Consorcio, Manuel Pretelt de la Vega, domiciliado en Colombia, para que los represente a cada uno de ellos para la presentación de la propuesta, la firma del contrato de concesión y para representar a las compañías judicial y extrajudicialmente en Colombia, entre otras cosas. Así las cosas, Manuel Pretelt de la Vega es el apoderado, domiciliado en Colombia, de Dataprom y de Smartmatic, que exige el pliego. Es también el representante legal del consorcio ColCard.

4. Copia del pasaporte de Carlos Gustavo Brandt

A este escrito adjunto copia auténtica del pasaporte de Carlos Gustavo Brandt, que en todo caso no constituye un factor de rechazo de la propuesta, pues no impide la comparación objetiva de la misma.

5. La supuesta no acreditación de la duración de Smartmatic

La duración de la sociedad mercantil Smartmatic International Holding B.V. está claramente prevista en el Artículo 3 de los Artículos de Incorporación de la sociedad de fecha 18 de marzo de 1985, el cual prevé lo siguiente:

"DURACIÓN

Artículo 3.

La compañía fue incorporada por un periodo de tiempo indefinido."

En este sentido, la observación de este grupo proponente, en cuanto a que los Artículos de Incorporación de Hof en Frieling Onroerend Goed B.V., actualmente Smartmatic International Holding B.V., quedaron "derogados" con la modificación estatutaria de fecha 09 de marzo de 2006, carece de fundamento legal, dado que dicha modificación estatutaria únicamente cambió ciertos artículos del documento constitutivo estatutario (Artículos de Incorporación de 1985), como la denominación social por ejemplo, dejando inalterados y vigentes el resto de los artículos de los Artículos de Incorporación no modificados en los Artículos de Asociación de 2006.

En consecuencia no es cierto, como pretende hacerlo ver el proponente, que la duración de la sociedad haya sido abolida con la reforma a los estatutos de marzo 9 de 2006. Dicha reforma fue "**parcial**", como se puede ver claramente a folio 086 y por lo tanto no sustituyó en su integridad los estatutos de constitución. En ninguna parte se dice que el artículo 3 haya sido derogado o modificado. En la reforma del 2006 no se dice que el artículo 3 que allí aparece remplace o sustituya el artículo 3 de los estatutos de incorporación. Dicho artículo sigue vigente y por lo tanto el término de duración de la sociedad sigue siendo indefinido.

En adición a lo anterior, hago referencia a los Extractos de la Cámara de Comercio de Amsterdam correspondientes a la sociedad Smartmatic International Holding B.V., inscrita bajo el No. 04032259, específicamente a su primera sección que prevé la fecha de constitución 18 de marzo de 1985 y la fecha de la última **ENMIENDA** a los artículos de incorporación.

6. La supuesta falta de Acreditación de Capacidad Financiera

Sostiene este proponente, una vez más sin razón alguna, que la proforma 5 de Smartmatic fue suscrita por Edgar Fino Ballesteros, persona domiciliada en el exterior, sin acreditar el cumplimiento de los requisitos de ley en cuanto a autenticación de documentos otorgados en el exterior. A esta infundada observación, anoto que la proforma 5 fue firmada por Edgar Fino Ballesteros, en la ciudad de Cartagena, Colombia, el 7 de febrero de 2011, día de cierre de la licitación. En esa fecha, el señor Fino Ballesteros estaba en Cartagena y asistió a la audiencia de cierre de la licitación, como consta en la lista de asistentes a dicha audiencia, que obra en poder de TRANSCARIBE y que anexo al presente escrito. Anexo también copia del pasaporte del señor Fino Ballesteros en el que consta que ingresó al país el día 1º. de Febrero de 2011 y salió del país el día 9 de febrero de 2011.

7. La supuesta ausencia total de documentos que soportan la capacidad financiera

El proponente echa de menos el certificado de vigencia y antecedentes disciplinarios del contador de Dataprom, que adjunto al presente escrito, que por lo demás no constituye un factor de rechazo de la propuesta. Se anexa también una comunicación de Morrison Brown, auditores de Smartmatic, y licencia expedida por el Estado de la Florida.

8. La supuesta ausencia de experiencia técnica en Implementación de sistemas de recaudo

Sostiene el proponente que en la certificación de SINETRAM, cliente de DATAPROM, no se acredita que DATAPROM haya realizado el diseño del respectivo sistema. A ese respecto me permito manifestar que si bien la certificación aportada no menciona la palabra diseño expresamente, en la certificación a folio 523, al referirse al sistema de recaudo establece "*Que comprende también el proyecto, el montaje, la implementación (...)*". De suyo, el "proyecto" del sistema incluye en sí mismo la elaboración completa del diseño del sistema.

Reiteramos que el trabajo realizado por DATAPROM para SINETRAM sí incluyó el diseño, circunstancia que adicionalmente es declarada con la suscripción de la proforma No. 6 por el Representante Legal del Consorcio.

Pretender que las Certificaciones que soportan la acreditación de experiencia reflejen el tenor literal del texto incluido en el Pliego de Condiciones implicaría caer en el absurdo de negarle validez a las certificaciones que sirven de soporte a la declaración del representante legal del consorcio que no se expidieron específicamente dirigidas al presente proceso licitatorio. Es por ello mismo que el Pliego en su numeral 4.3 al referirse a los Factores Técnicos de Experiencia del Proponente establece que "*El proponente deberá acreditar en su propuesta todos los factores técnicos de experiencia relacionados en el presente numeral, mediante el diligenciamiento de la Proforma 6" (...) Las Proformas 6 deberán ser suscritas por el representante legal del proponente (...) con lo cual comprometerán tanto su responsabilidad personal como la responsabilidad del proponente y/o miembro del proponente plural respecto de la fidelidad y veracidad de la información que se suministra.*

En tales circunstancias y en virtud del principio de buena fe consagrado en el artículo 83° de nuestra Carta Política, en virtud del cual "*las actuaciones de los particulares se presumen de buena fe*", la declaración suscrita por el representante legal, mediante la cual certifica la veracidad de la información que relaciona en la proforma, sumada a la prueba que constituye el Certificado, son elementos suficientes de acreditación.

En todo caso, adjunto al presente escrito una certificación de SINETRAM que precisa la labor de diseño realizada.

9. La supuesta falta de experiencia en Diseño e Implementación de Centros de Control de Gestión de Flota

Sostiene de manera errada el observante, que la afirmación contenida en la Proforma 6 según la cual el número de buses controlados por el sistema es de 1087, carece de soporte documental. A folio 531 se establece en el certificado de experiencia:

*"Suministro, instalación y pruebas de 1087 (mil ochenta y siete) unidades de equipos validadores/lectores/cargadores (...) **localizados en los Buses.** Todas las informaciones registradas en los validadores son transmitidas (...) en tiempo real hasta la central de control."*

Vale la pena preguntarse entonces cuál es la interpretación que realiza el observante a dicho numeral de la certificación, de manera tal que logra inferir que el número de buses que controla el sistema no está soportado.

En cualquier caso, y en el evento en que la certificación no sea suficientemente clara, nos permitimos reiterar y aclarar que cada uno de los validadores a los que se refiere la certificación, se encuentra instalado en un Bus, y que tal y como lo manifestamos en la proforma 6, el número de buses controlados por el sistema, es de 1087.

El número de buses puede ser así mismo constatado en la página web del sistema de transporte, en el cual se relacionan cada uno de los buses que se encuentran en operación dentro del mismo, al igual que los datos de carga y descarga de datos registrados.

10. Experiencia en Recaudo con Tarjetas Inteligentes sin Contacto

Señala de manera errada el observante, que se pretende acreditar el número de tarjetas inteligentes sin contacto en el sistema, "*haciendo referencia a los acápite de las certificaciones en los cuales los clientes señalan el número de usuarios activos de su sistema de transporte.*", y va mas allá, al hacer la claridad que no pueden equipararse "usuarios activos" al número de tarjetas inteligentes sin contacto.

Al respecto, nos permitimos señalar que: (i) La certificación de experiencia de SINETRAM cuya traducción se aportó con la propuesta a folios 522 al 526, en su numeral tercero precisa el número de usuarios con tarjeta, de la siguiente forma: "*La cantidad de usuarios en el sistema con tarjeta: 815.000*", y (ii) La certificación de experiencia de SMTT cuya traducción se aportó a folios 530 a 534, en su numeral segundo precisa el número de usuarios activos con tarjeta, de la siguiente forma: "*La cantidad de usuarios activos en el sistema con tarjeta: 415.000*".

Se cae de su peso entonces, y cualquier lector desprevenido puede entender de manera clara y contundente, que los usuarios a los que hacen referencia la certificaciones son cada uno portadores de tarjeta, con lo cual se establece con claridad el número mínimo de tarjetas en el sistema.

Entendemos entonces que, o bien el observante pasó por alto el término con tarjeta, o incurrió, con o sin intención, en la absurda e insostenible interpretación de asignar la calificación "con tarjeta" al sistema, y no al número de usuarios, como lo hubiere hecho cualquier lector desprevenido.

Reiteramos entonces, en caso de que aún hubiese duda alguna, que el número mínimo de tarjetas en los sistemas es de 815.000 para el sistema de SINETRAM, y de 415.000 para el sistema de SMTT.

Ahora bien, por un error absolutamente involuntario, el número de tarjetas que se relacionó en la proforma 6, respecto de la experiencia de SINETRAM, fue de 950.000 cuando en realidad se debió relacionar el número de tarjetas que se encuentra en la certificación, es decir, 815.000. En consecuencia, nos permitimos

por medio del presente escrito aclarar que el número de tarjetas acreditado para dicha experiencia es de 815.000, número que cumple con un amplio margen con el mínimo de tarjetas requerido en el Pliego.

11. La supuesta falta de acreditación de reciprocidad

Finalmente este proponente manifiesta que Smartmatic no probó debidamente la reciprocidad existente entre Colombia y los Países Bajos. Sostiene que según el Ministerio de Relaciones Exteriores, la única persona capacitada para certificar la reciprocidad es el "Jefe de la Misión Diplomática", lo que no se cumplió, según el observante, porque la certificación aportada es una carta firmada por el encargado de negocios de la Embajada de Colombia en la Haya.

A esta observación, respondo así: La ley 816 de 2003 dispone que la reciprocidad se demostrará con Informe de la respectiva Misión Diplomática y en manera alguna establece que deba ser el Jefe de dicha Misión quien la expida.

Pero, dicho lo anterior, debo poner de presente que el señor Julián Guerrero, quien suscribió el certificado de reciprocidad, el 10 de enero de 2011, era en ese momento y sigue siendo el Jefe de la Misión Diplomática de Colombia en los Países Bajos. En el "argot" diplomático 'Encargado de Negocios' se refiere al funcionario de mayor jerarquía dentro de una representación diplomática, encargado interinamente de reemplazar al embajador. En efecto, anexo a este escrito copia de la Resolución No. 0050 del 6 de enero de 2011, emitida por la Ministra de Relaciones Exteriores de Colombia y mediante la cual resuelve "**ENCARGAR de Negocios a.i. de Colombia ante el Gobierno de los Países Bajos al doctor JULIAN GUERRERO OROZCO, Ministro Consejero, Código 1014, Grado 13, adscrito a la Embajada de Colombia ante ese país, a partir del 10 de enero de 2011, mientras se designa y posesiona el nuevo Embajador**". (Resalto y subrayo)

De manera que el argumento se cae de su propio peso y queda demostrada la falta de seriedad de las observaciones planteadas por este proponente.

12. Las proformas 10 y 6

Señala que la proforma 10 carece de validez ya que no está firmada por el representante legal o apoderado del Proponente. Solicito a TRANSCARIBE verificar la propuesta original que obra en su poder, la cual debe tener la proforma 10 debidamente firmada tanto por el suscrito, representante legal del Consorcio, como por el apoderado del Proveedor del Servicio de comunicación inalámbrica. Cuando se empezaron a tomar las copias de la carpeta 2 de la oferta, en la que obra la proforma 10, nos dimos cuenta que el suscrito no había terminado de firmar las proformas de dicha carpeta. Por lo tanto, se detuvo el copiado para completar la firma de todas las proformas. Sin embargo, se alcanzaron a copiar algunas proformas sin la firma del suscrito y ello explica que se haya quedado la copia de la proforma 10 sin mi firma.

Me permito recordar que según el numeral 3.2, literal f, del pliego, en caso de discrepancia entre el original y la copia de la propuesta, TRANSCARIBE tendrá en cuenta el original.

Para el remoto evento en que la proforma 10 original no esté firmada por el suscrito, representante legal del Consorcio, me permito poner de presente que la anexé, debidamente firmada por el suscrito y por Jairo Gómez, al escrito de fecha 11 de marzo de 2011, remitido por correo electrónico a TRANSCARIBE, el 12 de marzo de los corrientes. Debo señalar que en ese caso, no podría tenerse por no presentada puesto que está debidamente diligenciada y está firmada por Jairo Gómez, apoderado del Proveedor del Servicio de comunicación inalámbrica.

Sostiene también el proponente, de manera equivocada, que la proforma 6 carece de validez ya que no está firmada por el representante legal o apoderado del proveedor del sistema de comunicación inalámbrica. Pongo de presente que el pliego no exige, en aparte alguno, que la proforma 6 esté firmada por el apoderado del proveedor del sistema de comunicación inalámbrica.

Comentarios a Observaciones presentadas por el proponente PROMESA DE SOCIEDAD FUTURA Recaudo y Tecnología- RETEC SAS

1. La proforma 1

Sostiene este proponente que el Consorcio ColCard no diligenció correctamente la proforma 1 por cuanto no se discriminaron las actividades de cada uno de los miembros de dicha estructura plural.

Seguramente este proponente no asistió a la audiencia de aclaración de pliegos, el 14 de diciembre de 2010, en la que la entidad contratante respondió una pregunta que hizo referencia expresa a este tema. Transcribo la pregunta formulada por Ximena Zuleta, en representación de la firma Cárdenas & Cárdenas en dicha audiencia:

7. En relación con la PROFORMA No. 1 y tratándose de un consorcio, se solicita aclarar si el numeral (7) denominado "Actividad" debe ser diligenciado o no, pues es contrario a la naturaleza misma de los consorcios que las actividades que realizará cada uno de los miembros del consorcio deban ser discriminadas.

En el documento publicado por TRANSCARIBE denominado "Respuesta a observaciones presentadas en la audiencia de aclaración de pliegos" consta la formulación de esta pregunta y consta que la entidad dio respuesta a la misma en la audiencia. TRANSCARIBE respondió diciendo que, en efecto, en el caso de consorcios, no procedía diligenciar el numeral 7. En la grabación de la audiencia quedó prueba de esta respuesta. Esto es así, por cuanto la ley exige, solamente para las uniones temporales, que se identifiquen las actividades que llevará a cabo cada integrante de la asociación. En efecto, el párrafo del artículo 7 de la ley 80 de 1.993 establece lo siguiente: "*PARAGRAFO 1º. Los proponentes*

indicarán si su participación es a título de consorcio o unión temporal y, en este último caso, señalarán los términos y extensión de la participación en la propuesta y en su ejecución, los cuales no podrán ser modificados sin el consentimiento previo de la entidad estatal contratante."

Así lo explica el autor Rodrigo Escobar Gil⁴:

"5. Diferencias entre el consorcio y la unión temporal

"El instituto de la unión temporal corresponde al interés de los miembros de una unión empresarial, que cada uno se oblique a ejecutar una parte del trabajo o a realizar determinadas actividades, en atención a sus recursos, experiencias y especialidades, lo que aunado a las tareas y esfuerzos de los otros asociados permite el desarrollo total del proyecto común. De ahí que el artículo 7 de la ley 80 de 1.993, establece que los miembros de una unión temporal deben indicar los términos y extensión de su participación en la asociación, con el objeto que se determine en forma clara y expresa las actividades a las que se compromete cada uno."

2. El domicilio de los apoderados de las sociedades Smartmatic International Holding BV y Dataprom

Sostiene este proponente que Smartmatic y Dataprom no cumplieron con la exigencia del pliego de constituir un apoderado domiciliado en Colombia. A esta observación ya respondí y la conclusión es que tanto Smartmatic como Dataprom designaron como apoderado domiciliado en Colombia, al suscrito, Manuel Enrique Pretelt de la Vega, ciudadano colombiano y domiciliado en la ciudad de Cartagena. Como ya lo señalé, el poder mencionado fue otorgado por los apoderados de Smartmatic y Dataprom en el acuerdo consorcial que obra a folios 204 a 209, de conformidad con el numeral 4.1.2.2.2.1 del pliego, que establece que el apoderado que deben acreditar las compañías extranjeras sin sucursal en Colombia, con facultades para presentar la propuesta, firmar el contrato y representar a la compañía judicial y extrajudicialmente en Colombia, "**... podrá ser el mismo apoderado único para empresas extranjeras que participen en consorcio o unión temporal, y en tal caso bastará para todos los efectos la presentación del poder común otorgado por todos los participantes del consorcio o unión temporal**".

De manera que esta observación es absolutamente errada.

3. En cuanto a la certificación de la experiencia en Operación de Sistemas de recaudo

Sostiene este proponente que el Consorcio Colcard no cumplió el numeral 4.3.1.2 del pliego que exige que se acredite mínimo una experiencia exitosa en

⁴ Escobar Gil Rodrigo, Teoría General de los Contratos de la Administración Pública, LEGIS, Primera Edición, 1.999, Pág. 136.

operación de sistemas de recaudo en sistemas de transporte público colectivo y/o masivo urbano de pasajeros en donde mínimo se realice 1.000.000 de validaciones para el pago de tarifa por la prestación del servicio al día, con tarjeta inteligente sin contacto. Señala que la certificación de experiencia que obra a folio 522 menciona la cantidad de transacciones promedio diarias del sistema de transporte, con uso de tarjetas sin contacto: 1.455.000.

Para este proponente la experiencia no está debidamente acreditada por cuanto la certificación no indica el número de "validaciones". Pone de presente que las "validaciones" son apenas una clase de "transacciones".

Si bien es técnicamente correcta la apreciación realizada por el observante, y las validaciones son apenas una clase de transacciones, para el caso del sistema de transporte de SINETRAM, las únicas transacciones que son posibles de realizar con las tarjetas inteligentes sin contacto, son las validaciones realizadas en los equipos validadores que hacen parte del sistema. Por consiguiente, para que haya lugar a una transacción en el sistema, dicha transacción única y exclusivamente puede realizarse, a través de una tarjeta sin contacto, en los validadores de ingreso al sistema.

En consecuencia, en el caso particular del sistema de transporte de SINETRAM, todas las transacciones a las que hace referencia la certificación aportada, son validaciones realizadas en el sistema.

Observaciones presentadas por el proponente PROMESA DE SOCIEDAD FUTURA RECAUDOS SIT CARTAGENA SAS

1. La supuesta ausencia de capacidad jurídica

Este proponente manifiesta que Edgar Fino Ballesteros actuó sin personería para ello por cuanto el poder otorgado por SMARTMATIC hace referencia a la licitación pública No. TC-LPN-002 de 2010 y no a la No. TC-LPN-005 de 2010. La misma observación se hace en relación con el acta de Junta Directiva de la compañía. A esta observación ya respondí en el primer punto de este escrito.

Este proponente observa también que en el documento de existencia y representación legal de Smartmatic no se expresa la duración o vigencia de la sociedad. A esa observación respondo que por esa razón precisamente se allegaron con la propuesta los Estatutos de Constitución de la compañía en cuyo artículo 3 se establece claramente que "*La sociedad se constituyó por tiempo indefinido*". (Folio 053). Reitero que ese artículo de los estatutos está vigente.

2. La supuesta ausencia de capacidad financiera

Este proponente sostiene que no se acreditó la capacidad financiera de Smartmatic por cuanto presentó unos estados financieros consolidados con sus compañías subsidiarias.

Respuesta: los estados financieros consolidados reflejan la verdadera situación financiera de una compañía. Es por esa razón que la ley en Colombia exige la preparación de dichos estados financieros, los cuales presentan la situación financiera de la matriz o controlante y sus subordinados, como si fuesen un solo ente.

El artículo 23 del Decreto 2649 de 1993 define los estados financieros consolidados como *"aquellos que presentan la situación financiera, los resultados de las operaciones, los cambios en el patrimonio y en la situación financiera, así como los flujos de efectivo, de un ente matriz y sus subordinados, o un ente dominante y los dominados, como si fuesen los de una sola empresa."*

El artículo 35 de la ley 222 de 1995 dispone lo siguiente:

Artículo 35. ESTADOS FINANCIEROS CONSOLIDADOS.

La matriz o controlante, además de preparar y presentar estados financieros de propósito general individuales, deben preparar y difundir estados financieros de propósito general consolidados, que presenten la situación financiera, los resultados de las operaciones, los cambios en el patrimonio, así como los flujos de efectivo de la matriz o controlante y sus subordinados o dominados, como si fuesen los de un solo ente.

Los estados financieros de propósito general consolidados deben ser sometidos a consideración de quien sea competente, para su aprobación o improbación.

Las inversiones en subordinadas deben contabilizarse en los libros de la matriz o controlante por el método de participación patrimonial.

Los estados financieros consolidados muestran la real prenda general de los acreedores de la sociedad matriz o controlante, puesto que, entre otras cosas, dichos estados financieros reflejan las inversiones de la compañía en sus subordinadas. Es por eso que la parte final de la norma transcrita establece que *"Las inversiones en subordinadas deben contabilizarse en los libros de la matriz o controlante por el método de participación patrimonial."*

En Colombia, el artículo 95 de la ley 488 de 1998 (artículo 631-1) establece también que *"Para efecto de control tributario, a más tardar el treinta (30) de junio de cada año, los grupos económicos y/o empresariales, registrados en el Registro Mercantil de las Cámaras de Comercio, deberán remitir en medios magnéticos, a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales sus estados financieros consolidados, junto con sus respectivos anexos, en la forma prevista en los artículos 26 a 44 de la Ley 222 de 1995, y demás normas pertinentes. El incumplimiento de la obligación prevista en el presente artículo dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el artículo 651 del Estatuto Tributario."*

La legislación tributaria exige la presentación de estados financieros consolidados precisamente porque solamente dichos estados financieros muestran la verdadera situación financiera de la compañía.

Francisco Reyes Villamizar explica la obligación y la importancia de consolidar los estados financieros:

"Como consecuencia lógica de la necesidad de que los asociados o miembros de las distintas entidades vinculadas conozcan en detalle la situación económica de ellas, surge la obligación de consolidar los estados financieros de todas. Sólo de esta manera pueden los inversionistas identificar el efecto que la subordinación produce en los resultados económicos de controlantes y controladas. Esta obligación no es nueva en el sistema contable colombiano. Hace dos décadas el decreto 2160 de 1986, reglamentario de la contabilidad mercantil, prescribió la obligación de consolidar estados financieros en ciertas hipótesis. Así mismo, el decreto reglamentario 2649 de 1993 reiteró la importancia de aquella obligación en los casos de subordinación entre sociedades⁵. (Subrayo)

Además de la legislación nacional, la Norma Internacional de Contabilidad (NIC) 27, que es de aplicación en la elaboración y presentación de los estados financieros consolidados de un grupo de entidades bajo el control de una dominante establece lo siguiente:

"Presentación de los estados financieros consolidados

9. Una dominante, distinta de las descritas en el párrafo 10, elaborará estados financieros consolidados, en los que consolide sus inversiones en las dependientes, de acuerdo con lo establecido en esta Norma."

Lo que debe interesar a la entidad contratante es que la situación financiera real de la compañía SMARTMATIC, que responde solidariamente como integrante del Consorcio ColCard, es aquella que refleja sus estados financieros consolidados.

Observa este proponente también que SMARTMATIC no presentó la conciliación entre los estados financieros (en dólares y pesos) y la declaración de renta (en Euros), contrariando lo dispuesto en el pliego de condiciones en el párrafo 5 del numeral 4.2. Respecto de esta observación debo anotar que SMARTMATIC dio cumplimiento a la respuesta que le dio la entidad contratante sobre este particular, en los siguientes términos:

"Si la legislación del país de origen del proponente no establece la obligación de la presentación de la declaración de renta del año 2009 en el año 2010, podrá presentar la declaración de renta del año 2008, además deberá adjuntar documento (norma legal) que demuestre la afirmación expresada por usted y una certificación que exprese la no obligación de

⁵ Reyes Villamizar Francisco, Derecho Societario, Tomo II, Segunda Edición, Temis, Pág. 294

presentar dicha declaración en el año 2010, suscrita por el representante legal y el revisor fiscal, auditor o quien haga sus veces". (Respuestas a observaciones presentadas en la audiencia de aclaración de pliegos)

Smartmatic dio cumplimiento a lo exigido por TRANSCARIBE, como consta en los folios 442 y siguientes.

3. El supuesto incumplimiento con la experiencia técnica en recaudo

Afirma de manera errada e irresponsable el observante, que el certificado emitido por SINETRAM, aportado a folios 522 al 526, falta a la verdad al certificar el *"suministro, instalación y pruebas de 82 (ochenta y dos) puntos de venta (PDV) On- Line en estaciones"*, pues relaciona una serie de artículos de noticias publicados en Internet, que hacen referencia al registro de estudiantes, los cuales producto de su propia imaginación, corresponden al número efectivo de puntos de venta en estación que se encuentran en el sistema de SINETRAM.

Reiteramos y reafirmamos la veracidad de la información contenida en el Certificado de experiencia emitido por SINETRAM y la información consignada en la proforma 6, y una vez más confirmamos que tal como se consignó en dicha proforma 6, la experiencia en implementación de sistemas de recaudo requerida en el numeral 4.3.1.1, se acredita con el contrato que suscribió Dataprom con el Sindicato das Empresas de Passageiros do Estado do Amazonas – SINETRAM – Brasil, y cuyo certificado se aportó con la propuesta.

El observante, producto de sus propias conjeturas y su imaginación, pretende tachar de falsa la información que tanto el Consorcio ColCard como Sinetram declaran como cierta, sin más argumentos que una serie de noticias publicadas en Internet que, se repite, se refieren al registro y venta de tarjetas para estudiantes, y que en modo alguno reflejan la realidad y totalidad del sistema de transporte de SINETRAM.

4. El supuesto incumplimiento con la experiencia técnica en control de flota

Sostiene el observante que la certificación de SMTT no acredita el (i) diseño e implementación del centro de control de flota, (ii) control el línea, (iii) el número de buses controlados, (iv) la cantidad de equipos instalados a bordo de los buses.

Al respecto, reitero lo ya dicho en la respuesta número 8 a las observaciones realizadas por el proponente PROMESA DE SOCIEDAD FUTURA RECAUDO Y CONTROL DEL CARIBE SAS, en cuanto a que no se puede pretender que las Certificaciones que soportan la acreditación de experiencia reflejen el tenor literal del texto incluido en el Pliego de Condiciones.

Sin perjuicio de lo anterior, consideramos que el certificado aportado a folios 530 y subsiguientes es suficientemente claro. Veamos: (i) en cuanto al diseño, el certificado establece *"Desarrollo, suministro, implementación (...)"*; vale la pena llamar la atención en especial sobre el término subrayado, pues el desarrollo no es otra cosa que la labor de diseño y creación; (ii) en cuanto al control en línea, dicha circunstancia se encuentra descrita en el numeral 3 de la certificación así: *"Suministro, instalación y pruebas de 1087 unidades de equipos (...) con tecnología GSM (Global System Mobile) que permite la comunicación bi-*

direccional de voz y datos (...) Todas las informaciones registradas en los validadores son transmitidas a través de una red sin cable, GSM, en tiempo real hasta la central de control”, y, (iii y iv) en relación con el número de equipos y de buses del sistema, el numeral 3 de la certificación es absolutamente claro al establecer que se trata de 1087 validadores, instalados en el mismo número de buses.

5. El supuesto incumplimiento con el plan de implementación

Aunque el Plan de Implementación, por decisión propia de la Entidad Pública Contratante, no es sujeto de evaluación y calificación en este proceso de selección, posición que fue reiterada por la Entidad durante el desarrollo del mismo, a continuación respondemos a cada uno de los cuestionamientos realizados al Plan de Implementación por el proponente Recaudos SIT Cartagena S.A.S.:

La observación es la siguiente:

La conectividad no cumple con el protocolo IP, puesto que el oferente propuso la implementación y el suministro del sistema de radio comunicaciones inalámbricas de voz y de datos, basado en el estándar Tetra. Por tanto ponemos a consideración del comité técnico evaluador, tener en cuenta que este tipo de tecnología puede presentar los problemas expuestos en detalle más adelante, respecto a los requerimientos solicitados en los pliegos de condiciones de dicha licitación. Los requisitos de la licitación, apéndice 2, son claros en el sentido de exigir que la información de todos los sistemas, puntos fijos y móviles, debe ser transmitida en TIEMPO REAL, sobre lo cual a continuación pasamos a referirnos a algunas de las funcionalidades del sistema que así lo exigen:

Respuesta: El sistema de radiocomunicaciones móviles digitales propuesto está basado en tecnología TETRA, y proporciona un servicio de transporte IP para dar soporte de aplicaciones de datos basadas en el protocolo TCP/IP; por lo tanto, ofrece una conectividad con el protocolo IP, permitiendo a su vez la transmisión de la información en tiempo real.

- **Especificaciones generales de los equipos de Recaudo: Numeral 2.3: “Modificación y creación de nuevas estructuras tarifarias” en los validadores de los buses.**

La modificación y creación de nuevas estructuras tarifarias está contemplada en la propuesta.

- **Arquitectura y solución tecnológica del sistema de recaudo: Numeral 3.6.1: “Detección de fraude del sistema”...a) Envío de listas negras diariamente a los validadores.”**

La detección del fraude del sistema mediante el envío de listas negras diariamente a los validadores está contemplada en la propuesta.

- **Arquitectura y solución tecnológica del sistema de recaudo: Numeral 3.6.1: "Detección de fraude del sistema", d) "...plataforma automática de monitoreo con alarmas que comuniquen cualquier inconsistencia ocurrida en la operación".**

[COMENTARIO]: La detección del fraude del sistema mediante una plataforma automática de monitoreo con alarmas que comuniquen cualquier inconsistencia ocurrida en la operación está contemplada en la propuesta.

Este tipo de información (alarma) se puede remitir mediante TETRA a través del servicio SDS (Short Data Service) cuando se presente una inconsistencia.

Además, el monitoreo constante del sistema y de sus alarmas nos permite detectar tanto fraudes al sistema como situaciones de fallas y emergencias.

- **Solución tecnológica del sistema de control: Numeral 5.1 "Sistema de control y gestión de flota en tiempo real con GPS". Numeral 5.1.1: "Descripción general y objetivos: "...Además de registrar la ruta efectivamente seguida por cada vehículo con precisión +/- 25 metros, el sistema GPS de localización y control vehicular debe permitir documentar y registrar posicionalmente otros eventos de interés para Transcribe S.A. tales como: lugar y hora de apertura de puertas, validación y giro de torniquetes, detención del vehículo, medición de velocidad en ruta, entre otros".**

Respuesta: El sistema GPS de localización y control vehicular permite documentar y registrar posicionalmente otros eventos de interés para Transcribe S.A. tales como: lugar y hora de apertura de puertas, validación y giro de torniquetes, detención del vehículo, medición de velocidad en ruta, entre otros.

Este tipo de información puede ser enviada / recibida mediante TETRA a través del servicio SDS (Short Data Service) cuando se requiera. Si alguna de estas informaciones se requiere con cierto periodo de refresco se podría actualizar mediante SDM. En base a los requisitos concretos del proveedor del sistema GPS de localización y control vehicular, Teltronic recomendará la mejor forma de implementar estas funcionalidades.

El Plan de Implementación incluye todo lo referente al Sistema de Control y Gestión de Flota en tiempo real con GPS.

- **Solución tecnológica del sistema de control: Numeral 5.3 "Sistema de gestión y control de flota". "...debe permitir monitorear automáticamente y en tiempo real la ejecución del servicio que está prestando cada autobús en su ruta, de acuerdo con la información de conductor y ruta digitada en la consola del autobús al momento de su despacho y con base en la información posicional que envían las unidades lógicas equipadas con GPS instaladas a bordo de cada autobús, para poder comparar lo que va realizando el autobús contra lo programado y poder generar alertas y mensajes automáticos que permitan a los operadores del centro de control intervenir cuando sea necesario en tiempo real para regular y controlar el servicio".**

Respuesta: el sistema de Gestión y Control de Flota propuesto permite monitorear automáticamente y en tiempo real la ejecución del servicio que está prestando cada autobús en su ruta, tal y como solicita el pliego.

Esto se logra mediante la actualización de la posición GPS de los terminales según el periodo de refresco que solicita el pliego. En la propuesta de Teltronic se logra esto mediante el SDM.

La función del canal de comunicaciones no debe confundirse con las responsabilidades del SAE.

El Plan de Implementación incluye todo lo referente al Sistema de Control y Gestión de Flota en tiempo real con GPS.

- **Solución tecnológica del sistema de control: Numeral 5.4 "Subsistema de control de la operación". Literal a) "Hacer el seguimiento de los autobuses en tiempo real". Literal d) "Controlar la llegada y salida de los autobuses alimentadores y auxiliares a las estaciones de integración, con la posibilidad de transmitir información en cualquier momento de la operación".**

Respuesta: El Subsistema de control de la operación propuesto permite el seguimiento de los autobuses en tiempo real y el control de la llegada y la salida de los autobuses alimentadores y auxiliares a las estaciones de integración, con la posibilidad de transmitir información en cualquier momento de la operación a través del sistema TETRA.

Esto se logra mediante la actualización de la posición GPS de los terminales según el periodo de refresco que solicita el pliego. En la propuesta de Teltronic se logra esto mediante el SDM.

La función del canal de comunicaciones no debe confundirse con las responsabilidades del SAE.

El Plan de Implementación incluye todo lo referente al Sistema de Control y Gestión de Flota en tiempo real con GPS.

- **Solución tecnológica del sistema de control: Numeral 5.5 "Funcionalidades mínimas requeridas para el sistema de control y gestión de flota". Literal a) "Capacidad de monitoreo centralizado de la posición y eventos de la flota en tiempo real desde el centro de control". b) "Capacidad de localización de los autobuses sobre su ruta y comparación automática y asistida por el computador central de control y gestión de flota de lo programado versus lo realizado en tiempo real por el bus, con la respectiva generación de alertas y mensajes que**

permitan realizar la regulación.” c) “Capacidad de medición del cumplimiento del horario y generación de informes asociados en tiempo real.” d) “Capacidad de seguimiento y control de los recorridos efectuados por los distintos autobuses en tiempo real con generación de informes y reportes de kilometraje efectivamente recorrido.” e) “Capacidad de identificación del lugar de parada y tiempo de apertura de puertas en tiempo real.” f) “Capacidad de monitoreo y documentación de eventos en tiempo real tales como accionamiento del botón de alarma, condición de sobrepeso o exceso de velocidad, frenada brusco, entre otros. Se debe prever como reserva como mínimo de cuatro (4) señales digitales adicionales.” g) “El sistema de Control y Gestión de flota debe estar integrado con el servicio de comunicación de voz disponible entre el Centro de Control y el conductor del autobús y tener capacidad de desplegar mensajes y ordenes en la pantalla de datos del conductor de los autobuses articulados, de tal forma que se puedan realizar por medio de voz y/o datos los ajustes y la regulación de la operación en tiempo real.” p) “El Sistema de Control y Gestión de Flota debe permitir el envío en tiempo real al Centro de Control de la información accionamiento por parte del conductor del botón de emergencia y de la apertura irregular de puertas fuera de las estaciones o puntos de parada establecidos para el sistema.”

Respuesta: El sistema de Gestión y Control de Flota propuesto permite todas estas funcionalidades, tal y como solicita el pliego.

El Plan de Implementación incluye todo lo referente al Sistema de Control y Gestión de Flota y sus Funcionalidades Mínimas Requeridas.

- **Solución tecnológica del sistema de control: Numeral 5.9 b) “...para poder generar en tiempo real los eventos posicionales que describen la llegada y salida de los autobuses troncales y los autobuses Alimentadores y Auxiliares a las Estaciones y Portales”.**

Respuesta: El sistema de control propuesto permite generar en tiempo real los eventos posicionales que describen la llegada y salida de los autobuses troncales y los autobuses alimentadores y auxiliares a las Estaciones y Portales, tal y como solicita el pliego.

Esto se logra mediante la actualización de la posición GPS de los terminales según el periodo de refresco que solicita el pliego. En la propuesta de Teltronic se logra esto mediante el SDM.

La función del canal de comunicaciones no debe confundirse con las responsabilidades del SAE.

El Plan de Implementación incluye todo lo referente al Sistema de Control y Gestión de Flota.

- **Sistema de Radiocomunicaciones Inalámbricas de Voz y Datos: Numeral 8.5.2 f)** *“Capacidad de transmisión de video de baja o alta resolución. El sistema permitirá transmitir en el momento que TRANSCARIBE S.A. lo requiera video de baja o alta resolución por demanda con diferentes formatos.*

Respuesta: El sistema TETRA propuesto tiene capacidad para la transmisión de video mediante el servicio de datos en modo circuito.

Por otra parte, al examinar el dimensionamiento de tráfico del proveedor Teltronic (TETRA) se observa lo siguiente:

- **La capacidad de transmisión y recepción de datos, se limita a una baja tasa de transferencia, recomendando implementar una solución alterna a la propuesta, para “el envío de datos estructurales (grandes volúmenes de información)”; como “por ejemplo WIFI”.**

Respuesta: En el dimensionamiento realizado se han tenido en cuenta los requisitos del pliego, cumpliendo los exigentes tiempos de refresco de la posición GPS de los terminales, gracias al SDM (polling optimizado). El dimensionamiento recomienda que aquellos datos estructurales que no requieren un exigente tiempo de refresco y para los cuales es suficiente con una actualización diaria sean actualizados en las cocheras al final o al inicio de la jornada.

- **El cálculo realizado por el proveedor se basa en máximo una transferencia de datos de 20 Bytes en modo síncrono, lo cual es demasiado pequeño frente a las necesidades de información solicitadas en tiempo real.**

Respuesta: El dimensionamiento considera el envío de 20 bytes para actualizar la posición GPS, ya que este tamaño de paquete es suficiente para aportar la información GPS. No obstante en el dimensionamiento también se ha tenido en cuenta el envío de hasta 10 KBytes mediante datos en modo paquete, hasta 100 Kbytes mediante datos en modo circuito y un gran número de datos cortos SDS (Short Data Service).

- **En los cálculos realizados y presentados en la oferta, estimaron para el ejercicio únicamente, el envío de la información de posicionamiento, y no tuvieron en cuenta la información adicional que también se requiere enviar por la infraestructura inalámbrica en tiempo real, a saber: información de Recaudo, Control de Flota y transmisión de video.**

Respuesta: En el estudio de dimensionamiento se ha tenido en cuenta el envío de la información de posicionamiento, así como el envío de información característica de un sistema SAE. Se aporta como ejemplo, que actualmente la red de TRANSMILENIO permite la gestión de control de la flota, que corresponde al **DOBLE** de la que será implementada en el proyecto de TRANSCARIBE.

El dimensionamiento incluye el envío de datos cortos (más de 100 SDS por terminal considerando sentido ascendente y descendente) que simulan los requisitos de envío de información de recaudo y control de flota. La transmisión de video está considerada en el dimensionamiento mediante el envío de información (hasta 100 kbytes) mediante datos en modo circuito.

Al comparar lo solicitado contra lo ofertado, se tienen los siguientes inconvenientes que hacen que la oferta no sea apta:

- (i) **El canal de datos del Sistema de Radiocomunicaciones Inalámbrico de Voz y Datos, tiene que ser lo suficientemente amplio para que toda la información requerida pueda ser transferida hacia el centro de control y viceversa; y el ofertado con la tecnología TETRA no tiene la capacidad necesaria, ya que solo tiene una capacidad de 7.2 Kbps en modo circuito y 9.6 Kbps, en modo paquete.**

Respuesta: El estudio de dimensionamiento presentado demuestra que el sistema TETRA propuesto cuenta con la capacidad suficiente para gestionar la información requerida en el proyecto. Se aporta como ejemplo, que actualmente la red de TRANSMILENIO permite la gestión de control de la flota, que corresponde al **DOBLE** de la que será implementada en el proyecto de TRANSCARIBE.

La mayor cantidad de tráfico de este proyecto es gestionada a través del polling optimizado (SDM) y del servicio de datos cortos (SDS), ambos servicios de datos son mucho más eficientes que datos en modo paquete o datos en modo circuito para abordar los requisitos de este proyecto. No obstante, también se consideran estos servicios para el envío de paquetes grandes de información (10 kbytes en datos en modo paquete y 100 kbytes para datos en modo circuito).

- (ii) **En el ítem B del numeral 8 "SISTEMAS DE RADIOCOMUNICACIONES INALAMBRICAS DE VOZ Y DATOS", se especifica que debe soportar comunicación de datos I.P.; en este caso se debe tener en cuenta que la implementación de este tipo de comunicación de datos orientado a protocolo I.P. sobre la plataforma Tetra, limita aún más la disponibilidad de recurso de ancho de banda, en tanto que este protocolo maneja cabeceras, banderas, dirección de origen, destino, datos, método de corrección de errores, etc, lo que aumenta el tamaño de la información a enviar por la plataforma y ésta solo puede hacerlo en modo paquete a velocidades de 9.6 Kbps. Además se debe tener en cuenta que hoy en día las redes IP más básicas, se manejan sobre enlaces físicos de 100 Mbps y se enrutan a nivel WAN sobre canales de 512 Kbps.**

Respuesta: El sistema de radiocomunicaciones móviles digitales propuesto está basado en tecnología TETRA, y proporciona un servicio de transporte IP para dar soporte de aplicaciones de datos basadas en el protocolo TCP/IP, por lo tanto ofrece una conectividad con el protocolo IP, permitiendo a su vez la transmisión de la información en tiempo real.

(iii) La transmisión de video de alta resolución sobre este tipo de redes, no funciona, incumpliendo así los requerimientos del proyecto a contratar.

Respuesta: El sistema TETRA propuesta tiene capacidad para la transmisión de video mediante el servicio de datos en modo circuito.

Por último, respetuosamente consideramos que el Comité Evaluador debe tener en cuenta que el hecho de implementar una infraestructura de radiocomunicaciones inalámbrica de voz y datos propietaria como es en este caso Tetra, limita al futuro concesionario a mantener durante los quince (15) años de operación el mismo servicio con la presencia sistemática de los problemas ya mencionados, en forma deficiente, mientras que una plataforma subcontratada con un operador local, se tiene la opción de ajustarse a la optimización de mejora continua sobre el servicio contratado y a migrar a nuevas tecnologías de punta, ofreciendo cada vez mayores anchos de banda y calidad en el servicio, lo cual permitirá ofrecer un valor agregado a los servicios en línea y tiempo real.

Respuesta: Hay que indicar que TETRA no es una tecnología propietaria, sino más bien al contrario, una de las principales ventajas que cuenta TETRA es que se trata de una tecnología abierta, interoperable y multifabricante, cumpliendo por tanto el punto 8.b) del pliego.

Hay que destacar que la implantación de una red propia para dar servicio a TRANSCARIBE S.A. tiene la ventaja de que es diseñada desde un principio para cumplir con los requisitos de este cliente. De este modo se ha dimensionado en cuanto a capacidad de tráfico, cobertura y disponibilidad de acuerdo a los requisitos de TRANSCARIBE S.A. Una solución basada en un operador local es compartida con otros usuarios, lo que generalmente afecta a la operativa de TRANSCARIBE S.A., además la red no ha sido diseñada especialmente para cumplir los requisitos de TRANSCARIBE S.A. sino que se re-aprovechará buena parte del el equipamiento y la arquitectura existente actualmente.

Las redes celulares se colapsan cuando suceden acontecimientos excepcionales, tales como inundaciones, terremotos o revueltas callejeras. Todo el mundo llama al mismo tiempo y entonces el operador no puede garantizar el servicio. Las redes celulares pueden ser inhabilitadas por la policía para evitar que los terroristas utilicen el servicio para sus propósitos (recordar que a raíz de los ataques terroristas en Madrid el 11-M de 2004, en muchas ciudades de todo el mundo la policía utiliza perturbadores radioeléctricos para evitar que las bombas puedan detonarse con celulares).

Los operadores celulares no personalizan el servicio a la medida de las necesidades de los usuarios, de forma que Transcaribe estaría dependiendo de decisiones que se basan en su modelo de negocio, pero no en sus requerimientos especiales. En definitiva, una red de comunicaciones para sistemas de transporte, hoy en día, se considera un elemento crítico de seguridad, y está por tanto destinada a funcionar precisamente cuando se producen situaciones de emergencia como las descritas (que es cuando los celulares dejan de funcionar)

Para esto se adjunta carta enviada por el club deportivo Real Madrid en la cual se evidencia las ventajas al tener una red privada y que demuestra lo que pasa cuando se producen amenazas terroristas.

Con base en todo lo anteriormente analizado y explicado claramente frente a la propuesta del CONSORCIO COLCARD DE RECAUDO Y GESTIÓN DE FLOTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO, es imperativo para el comité evaluador rechazar de plano la propuesta de dicho proponente, como quiera que incurrió en las conductas previstas en el numeral 5.3 del pliego de condiciones, que establece que en general las propuestas serán rechazadas cuando por su contenido, impidan la selección objetiva, que es lo que aplica en este caso y además " Cuando se omita alguno de los documentos de acreditación de la existencia y representación legal del proponente o miembro del proponente."

Finalmente NJ TRANSIT (empresa de buses y ferrocarril de Nueva Jersey, USA) acaba de realizar un piloto con TETRA para las comunicaciones con los buses. En estos enlaces se puede ver lo que opinan los diferentes responsables del tema:

<http://www.radioresourcesmag.com/onlyonline.cfm?OnlyOnlineID=224>

y

http://www.rmediagroup.com/newsArticle.cfm?news_id=6726

Si NJ TRANSIT, que es el mayor operador de buses de Estados Unidos, opina que TETRA cumple con sus necesidades, no se entiende que esto se cuestione en este proceso licitatorio.

Anexos:

1. Copia simple de la lista de asistentes a la audiencia de cierre de la Licitación No. TC-LPN-005 de 2010, el 7 de febrero de 2011, en la que aparece el señor Edgar Fino Ballesteros.
2. Copia del pasaporte del señor Fino Ballesteros en el que consta que ingresó al país el día 1º de Febrero de 2011 y salió del país el día 9 de febrero de 2011.
3. Copia auténtica del pasaporte de Carlos Gustavo Brandt.
4. Declaración de Smartmatic del 11 de marzo de 2011, notariada y apostillada.
5. Copia de la Resolución No. 0050 del 6 de enero de 2011, emitida por la Ministra de Relaciones Exteriores de Colombia y mediante la cual se encargó ante el Gobierno de los Países Bajos al doctor JULIAN GUERRERO.
6. Copias auténticas de los Certificados de Regularidad Profesional del contador de Dataprom, consularizadas, traducidas y legalizadas.
7. Copia auténtica y legalizada de la comunicación del 11 de marzo de 2011 suscrita por el Director Financiero/Administrador del Morrison Brown Argiz & Farra, LLC y copia de la licencia de dicha compañía, expedida por el Departamento de Negocios y Regulación Profesional del Estado de la Florida.
8. Copia auténtica, traducida y debidamente legalizada, de certificación de SINETRAM del 10 de marzo de 2011.
9. Comunicación del Director de Tecnología y Sistemas del REAL MADRID del 20 de diciembre de 2004.

Dejo así expresados **los comentarios del Consorcio ColCard de Recaudo y Gestión de Flotas de Transporte Público** a las observaciones presentadas por los otros proponentes, al Informe de Evaluación Preliminar.

Atentamente,



Manuel Enrique Pretelt de la Vega
C.C.: 17.080.904 de Bogotá