

Bogotá D.C., 10 de septiembre de 2.010
GG-DC-377-10

Señores
TRANSCARIBE S.A.
Crespo. Carrera 5ª No. 66-91. Edificio Eliana
Fax: 666 4429 – 666 4568
Correo Electrónico: licitacionrecaudo@transcaribe.gov.co

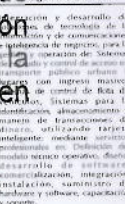
Referencia: Observaciones al Pre Pliego de Condiciones del proceso Licitatorio TC-LPN- 002- de 2.010

Respetados señores:

De manera atenta presento ante esa Entidad algunas observaciones al pre pliego de condiciones del proceso licitatorio citado en la referencia, de conformidad con el cronograma establecido en el proyecto de pliego numeral 2.1, a saber:

1. **PATRIMONIO.** De conformidad con lo requerido por la entidad en el numeral 4.2.1.1.1 del pre pliego de condiciones, respecto a la capacidad económica en función del patrimonio neto del proponente, el cual debe ascender a la suma de CUARENTA Y CINCO MIL MILLONES DE PESOS (\$45.000.000.000), es necesario señalar que:

- a. En el pliego de condiciones de la licitación TC-LPN-001-2010 que sin duda es un antecedente importante del proceso que nos ocupa, los proponentes debían acreditar capacidad financiera mínima en función del patrimonio en la suma de VEINTICINCO MIL MILLONES DE PESOS (\$25.000.000.000), requerimiento que en ninguna oportunidad a lo largo del proceso señalado, fue objeto de observación ni censura por parte de los posibles interesados, por lo cual resulta sorprendente e inesperada la determinación de la Administración de aumentar ostensiblemente el valor de este requisito habilitante.
- b. Dentro de los estudios previos publicados por la Entidad, numeral 5.2, se señala como fundamento para exigir este valor en patrimonio neto al proponente, que corresponde aproximadamente a la inversión a realizar, en una relación de paridad, pero olvida la Entidad que la capacidad económica, para realizar la importante inversión como la requerida por este proyecto, no se acredita suficientemente con el patrimonio neto, sino más bien con el cupo de crédito, el patrimonio no garantiza la consecución de recursos como si lo garantiza el cupo de crédito, la capacidad de apalancamiento y el capital de trabajo.
- c. Contrario a lo considerado por TRANSCARIBE S.A., en el numeral 5.2 de los estudios previos, establecer como requisito habilitante la acreditación por parte de los proponentes de un patrimonio neto semejante al valor de la inversión, de ninguna manera permite que se tenga mayor participación en



el proceso, con esta alta exigencia se limita y restringe la pluralidad de oferentes, evidentemente con una exigencia de esta magnitud se vulnera el derecho a la igualdad de los posibles interesados y de proponentes que cuentan con la capacidad para desarrollar el proyecto pero que no cuenta con tan alto patrimonio neto.

Al respecto ha señalado el H. Consejo de Estado:

*"El derecho a la igualdad en los contratos estatales se plasma en el derecho a la libre concurrencia u oposición, el cual garantiza la facultad de participar en el proceso licitatorio a todos los proponentes que tengan la real posibilidad de ofrecer lo que demanda la administración"*¹
(Negrillas fuera de texto)

Por lo tanto, solicitamos a TRANSCARIBE S.A., se modifique este requisito en el pliego definitivo y se exija un patrimonio menor a la posible inversión, como podría ser un patrimonio equivalente al 70% del valor aproximado de la inversión en aras de garantizar con el diseño de los pliegos la posibilidad de obtención de pluralidad de ofertas y, por ende, de una mejor selección del contratista y de la propuesta más favorable.

2. PLU. Es esta la oportunidad para que la Entidad ajuste de una vez por todas el rango del PLU dentro del cual pueden ofertar los interesados, como antecedente tenemos que se ha insistido e ilustrado con suficiencia la inconveniencia del rango del PLU establecido en el proceso licitatorio antecedente (TC-LPN-001-2010), y en el actual, pues no permite un cierre financiero ajustado a las realidades del proyecto.

Es así como remitiéndonos a las reglas de la experiencia, en proyectos de similares características implementados en el ámbito nacional me permito informar que el promedio nacional del PLU se encuentra en 180 pesos, es decir que el PLU en su rango máximo en el presente proceso licitatorio se encuentra un 15.55 % por debajo del promedio nacional.

Necesariamente debemos acudir a los ejemplos que rodean este proceso licitatorio y de los cuales debemos capitalizar los aciertos y experiencias, verbigracia, en la ciudad de Cali el término de duración del contrato de buses es idéntico al plazo del contrato propuesto en Cartagena, el número de buses es superior en tan solo un 23% al número de vehículos de Transcaribe, y la demanda en la capital vallecaucana es superior en aproximadamente un 50% a la demanda estimada por TRANSCARIBE S.A., lo que nos llevaría a pensar, de acuerdo con la filosofía que TRANSCARIBE S.A. ha aplicado, que el PLU en Cali debe ser bajo por tener mayor demanda. Pero, contrario a este equivocado pensamiento, el PLU en Cali es de 190 pesos, es decir, mayor demanda no es inversamente proporcional al valor del PLU, como lo ha dado a entender dicha entidad.

¹ CONSEJO DE ESTADO, Sección Tercera, Auto de 30 de enero de 2003, Exp. 23508. Reiterado en sentencia del 3 de diciembre de 2007, M.P. Ruth Stella Correa Palacio. Igualmente, Corte Constitucional, Sentencia C-815 de 2001: "(...) El derecho a la igualdad de oportunidades, aplicado en la contratación de la administración pública, como en el caso del contrato de concesión, se plasma en el derecho a la libre concurrencia u oposición, por virtud del cual, se garantiza la facultad de participar en el trámite concursal todos los posibles proponentes que tengan la real posibilidad de ofrecer lo que demanda la administración."



Código N° SC 3384-1

Integración y desarrollo de soluciones de tecnología de la información y de comunicaciones e independencia de negocios para la gestión y operación de sistemas de control y control de acceso en transporte público urbano y lugares con acceso masivo, sistemas de control de flota de vehículos, sistemas para la identificación, almacenamiento y manejo de transacciones de dinero, utilizando técnicas inteligentes mediante sistemas posicionales en Definición del modelo de negocio, diseño de arquitectura de software, consultoría, integración, instalación, suministro de hardware y software, capacitación y soporte.

NTC-ISO 9001:2000

De acuerdo con el numeral 4 de los estudios previos, que corresponde al análisis técnico y económico que soporta el valor estimado del contrato, en el ítem referente a la rentabilidad del concesionario se establece que *"Esta modelación contempla todos los costos, así como todas las inversiones requeridas para un sistema estándar..."*, si es cierto que se está tomando como fundamento un *"modelo estándar"* es de nuestro interés conocer en que parte del mundo se aplica el *"modelo estándar"* señalado y aplicado por la Entidad, pues evidentemente no corresponde a ninguno de nuestro país, pues como se dijo en precedencia, el PLU está por debajo del promedio nacional si de *"modelo estándar"* se trata.

Finalmente, nuestro interés radica no solo en ser un posible proponente que sin lugar a dudas tiene la capacidad suficiente para ofrecer lo que la Administración requiere, sino también en nuestra calidad de veedores ciudadanos del proceso, pues de no ajustarse adecuadamente los rangos del PLU es este oportuno momento, hacerlo más adelante, en desarrollo de la ejecución contractual, so pretexto de un desequilibrio económico del contrato, es abiertamente contradictorio con los estudios previos realizados por la Entidad y se apreciaría una omisión importante frente a los mandatos legales como a las reiteradas y razonadas observaciones de los interesados.

Insistimos, al tenor de lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 26 de la Ley 80 de 1993 *"Los Servidores públicos están obligados a buscar el cumplimiento de los fines de la contratación, a vigilar la correcta ejecución del objeto contratado y a proteger los derechos de la entidad, del contratista y de los terceros que puedan verse afectados por la ejecución del contrato"*. (subrayado fuera de texto), Es claro entonces, que el Ente Gestor no solo debe velar por los fines e intereses estatales sino también debe proteger los derechos del contratista, derechos estos que pueden verse afectados por un modelo financiero que difiere significativamente de la realidad del proyecto y consecuencia de ello, lo cual redundará en detrimento de la prestación del servicio de transporte que es de carácter público y esencial.

Por ello, esperamos que TRANSCARIBE S.A., pues es esta, la oportunidad pertinente, evalúe y replantee el modelo financiero, específicamente el rango del PLU.

3. **ACREDITACIÓN DE EXPERIENCIA.** De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 4.3.1.1., del pre pliego de condiciones, y con las respuestas consolidadas de la Entidad en el proceso licitatorio TC-LPN-001-2010 antecedente, debemos entender entonces, que como quiera que dicho numeral admite *"como mínimo una solución exitosa en sistemas de recaudo..."*, en efecto, esa Entidad acepta que la acreditación de dicha experiencia la realice el proponente con más de un contrato en el literal b.

En el documento *"Respuestas observaciones a los pliegos de condiciones 15:"*, del proceso licitatorio TC-LPN-001-2010, respuesta 207, la entidad precisó: *Se aclara que solo se permite la sumatoria en el literal b del 4.3.1.1. de acuerdo a lo exigido en dicho numeral de los validadores en buses, estaciones de parada y puntos de venta y recargas externas*



Industria y desarrollo de sistemas de tecnología de la información y de comunicaciones e inteligencia de negocios, para la gestión y operación del Sistema de recaudo y control de acceso al transporte público urbano y logares con ingresos masivos, sistemas de control de flota de vehículos, Sistemas para la identificación, abastecimiento y manejo de transacciones de dinero, utilizando tarjeta inteligente mediante servicios profesionales en: Detención del modelo técnico operativo, diseño, desarrollo de software, comercialización, integración, instalación, suministro de hardware y software, capacitación y soporte.

- 4. FECHA DE CIERRE.** En razón a las diferentes modificaciones que puede sufrir el cronograma del proceso licitatorio que nos ocupa, de cara a los tramites que debe adelantar el proponente con relación a los documentos emitidos en el exterior e inclusive en el interior del país, correspondientes a las personas naturales o jurídicas que llegaren a conformar un proponente plural o en tratándose de proponente extranjero, y toda vez que algunos documentos requeridos por la Entidad para acreditar la capacidad legal de los futuros proponentes tienen relación directa con la fecha de cierre de la licitación, de manera cordial, me permito solicitar a TRANSCARIBE S.A., se sirva establecer en los pliegos definitivos que en caso de prorrogarse dicha fecha, estos documentos tendrá validez con la primera fecha de cierre.
- 5. FACTOR DE DESEMPATE.** De acuerdo con el numeral 5.2 del proyecto de pliego de condiciones, consideramos que son muy limitados los criterios de desempate, pues de encontrarse las propuestas empatadas con igualdad de oferta económica, lo cual es totalmente posible en atención al establecimiento de un piso por parte de la Entidad, la escogencia del contratista queda sujeta al azar, situación ésta desafortunada, en tanto que se trata de un proceso de singular envergadura que debe adjudicarse al proponente que le brinde mayores garantías al Ente Gestor, de cara a su experticia y conocimiento en el tema.

Existen multiplicidad de criterios de desempate a los cuales puede acudir TRANSCARIBE S.A. para cerciorarse que el proponente adjudicatario sea el mejor, por lo que consideramos necesario incluir factores de desempate de conformidad con el objeto del contrato, tales como aquel que le asigne mayor puntaje a la empresa que haya implementado un software nacional en sistemas de recaudo y/o control de flota y/o integración tecnológica en sistemas de transporte público de pasajeros en donde se utilice TISC como medio de pago y cuyas dimensiones obedezcan a las experiencias de que trata la presente licitación. Ello encaminado a que verdaderamente existan criterios objetivos de desempate adicionales a los requerimientos propios de la esencia del proyecto que le den un valor agregado al mismo, evitando así que sea el azar o el alea el que predomine como factor para determinar quién será el concesionario.

Esta petición se sustenta en el principio de selección objetiva consagrado en el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007.

- 6. ESTÍMULO A LA INDUSTRIA NACIONAL.** Ahora, ocupémonos de la calificación de los requisitos ponderables, en atención al literal B del proyecto de pliego de condiciones.

Es evidente que si bien el Ente Gestor está teniendo en cuenta las disposiciones legales de la Ley 816 de 2003 y la Ley 80 de 1993, en cuanto a promoción a la industria nacional se refiere, se limita a otorgar puntaje de ponderación a aspectos que por sí no le dan un valor agregado al proyecto, tal como es el caso de la conformación del equipos de trabajo nacional. En este caso particular que traemos como ejemplo, consideramos se debe asignar puntaje a éste, pero siempre cuando acrediten que los perfiles de éstos, cuentan con el conocimiento y la capacidad necesaria para desarrollar el proyecto, pues de lo contrario se está siendo muy facilista y flexible en la aplicación de la norma.



Integración y desarrollo de sistemas de transporte de la información y de comunicaciones. Consultoría de negocios, planeación y operación de sistemas de transporte público urbano y lugares con ingreso masivo, sistemas de control de flota de vehículos, Sistema para la identificación, almacenamiento y manejo de transacciones de dinero, utilizando técnica inteligente mediante servicio profesional en División del modelo técnico operativo, diseño, desarrollo de software, consultoría, integración, instalación, suministro de hardware y software, capacitación y soporte.

Un proceso de trascendental importancia como lo es el que nos ocupa, debe contar con criterios de ponderación directamente relacionados con el objeto a contratar.

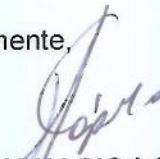
7. **EVALUACIÓN PROPUESTA ECONÓMICA.** De otra parte, y en relación con el numeral 4.6.3., evaluación de la propuesta económica, de igual forma consagra un procedimiento estricto y limitado, obedeciendo a una ponderación en función de una regla de tres simple, lo cual consideramos debe ser revaluado, en aras de contar con un factor de ponderación que contenga una metodología mucho más elaborada.

Por ejemplo se puede establecer la fórmula de promediar los valores ofertados de los proponentes empatados, buscando establecer una variable media y, con fundamento en ella, realizar entonces la ponderación con arreglo a la regla de tres.

En las diferentes experiencias nacionales, se han aplicado metodologías exitosas que además garantizan mayor transparencia y objetividad en el otorgamiento de puntajes ajustados a la filosofía de estos procesos licitatorios.

Por lo anterior, invitamos respetuosamente a la Entidad a acudir a dichas prácticas en materia de ponderación de las ofertas económicas.

Cordialmente,



JORGE IGNACIO LOPEZ C.
Representante Legal.



Código N° SC 33841

Integración y desarrollo de soluciones de tecnología de la información y de comunicaciones e inteligencia de negocios, para la gestión y operación de: Sistemas de recaudo y control de acceso en transporte público urbano y lugares con ingreso masivo, sistemas de control de flota de vehículos, Sistemas para la identificación, almacenamiento y manejo de transacciones de dinero, utilizando tarjeta inteligente, mediante servicios proporcionados en Definición del modelo técnico operativo, diseño, comercialización, integración, instalación, suministro de hardware y software, capacitación y soporte.