

INFORME TRANSCARIBE ROL OPERADOR - NOVIEMBRE 2025

Mediante el presente informe se detallada el estado actual de la operación de Transcaribe en su rol de operador de conformidad con el comportamiento de la operación, y seguidamente se expone la necesidad de llevar a cabo prórroga al plazo y adición en valor a los contratos celebrados por Transcaribe en su rol de operador para llevar a cabo la prestación del servicio conforme los requerimientos de la operación.

1. Antecedentes normativos y contractuales.

En relación con los contratos de concesión para la Operación del Sistema, resulta importante tener en cuenta que la ausencia de participación en el proceso licitatorio 003 de 2013, generó la obligación para TRANSCARIBE S.A., y las demás autoridades locales y nacionales, de buscar estrategias encaminadas a obtener la participación de entes públicos o privados, nacionales o internacionales que se interesaran en la prestación del servicio de transporte público en la ciudad de Cartagena.

Para el efecto, se decidió incorporar en la Licitación pública TC –LPN –004 –2013 dos alternativas de participación, a saber:

1. (i) La alternativa 1, previó la posibilidad de presentar propuesta sin contar con participación de actores actuales de la operación del transporte público colectivo en la ciudad de Cartagena con el cumplimiento de los requisitos técnicos y de experiencia descritos en el pliego de condiciones. En todo caso, plantea la vinculación de propietarios solo para efectos de garantizar la adquisición de puntaje por ese concepto, de modo que se garantiza el cumplimiento de la política de vinculación al nuevo Sistema, de los actuales actores.
2. (ii) La alternativa 2 previó la posibilidad de presentar propuesta contando con la participación de actores actuales de la operación del transporte público colectivo en la ciudad de Cartagena: propietarios de vehículos con los cuales se presta el Servicio de Transporte Público Colectivo y Empresas de Transporte Público Colectivo actualmente habilitadas, también con el cumplimiento de los requisitos técnicos y de experiencia descritos en el pliego de condiciones.

Sin embargo, en desarrollo del proceso de Licitación pública TC –LPN –004 –2013 solo se presentó un oferente para la Concesión No. 1, correspondiente a SOTRAMAC S.A.S. Las otras dos concesiones fueron declaradas desiertas. Como consecuencia de lo anterior, y en virtud de lo dispuesto en el literal d) del numeral 2o del artículo 20 de la Ley 1150 de 2007, se dio apertura al proceso de selección abreviada número SA –MC –007 –2014 para efectos de adjudicar las dos concesiones declaradas desiertas. En desarrollo de ese proceso de selección, nuevamente sólo se contó con una oferta, la cual fue presentada por TRANSAMBIENTAL S.A.S. para la Concesión No. 3.

Así, el proceso fue declarado desierto respecto de la Concesión No.2. De acuerdo con lo anterior, por medio de los múltiples procesos de selección y las condiciones favorables otorgadas a los proponentes para realizar una propuesta en los mismos, se acreditó que TRANSCARIBE S.A. garantizara que los particulares concurren a la prestación del servicio público de transporte. Ante la imposibilidad de adjudicar la Concesión No.2 para la operación del sistema, TRANSCARIBE S.A. exploró una alternativa de prestación directa del servicio, teniendo en cuenta que le corresponde al Estado garantizar la prestación eficiente de los servicios públicos, manteniendo su regulación, control y vigilancia, siempre que el servicio sea requerido, si los particulares no concurren a su prestación el Estado debe intervenir para garantizarlos.

A este respecto, frente a la competencia del Estado en materia de intervención en la prestación de servicios públicos, la Constitución Política reconoce lo siguiente:

“ARTICULO 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

*Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, **podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente**, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita”* (Resaltado fuera del texto)

Específicamente, respecto al sistema de transporte público el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 establece lo siguiente:

“Artículo 3o.-Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regira por los siguientes principios:

(...)

2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE: La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Excepcionalmente la Nación, las Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando este no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares. Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico.” (Resaltado fuera del texto)

En este orden de ideas, resulta importante remitirse al punto en el que el Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias con el propósito de implementar un Sistema de Transporte Masivo para la ciudad, autorizó mediante el Acuerdo 004 de 2003 la constitución de la sociedad TRANSCARIBE S.A. Dicho Acuerdo, en materia de autorización para la creación del Ente Gestor, determinó lo siguiente:

“ARTÍCULO PRIMERO: Autorizar al Alcalde Mayor de Cartagena de Indias, por el término de nueve meses contados a partir de la publicación del presente Acuerdo para que participe conjuntamente con otras entidades del orden distrital en la constitución de una empresa que se encarguen de desarrollar el sistema integrado de servicio público urbano y de transporte masivo multimodal, que tenga por objeto la gestión, organización y planificación del sistema de transporte público colectivo, masivo y multimodal de pasajeros en el Distrito de Cartagena y su área de influencia”

Adicionalmente, el artículo 3 del Acuerdo 004 de 2003, frente a la competencia en la prestación del servicio previó lo siguiente:

*“La empresa de transporte no podrá ser operador, ni socio del sistema integrado de servicio público urbano y de transporte masivo multimodal de Cartagena por sí mismo o por interpuesta persona. **La empresa que regula el sistema integrado de servicio público, urbano y de transporte masivo multimodal de Cartagena será responsable de la prestación del servicio cuando se declare desierto un proceso de selección** o cuando se suspendan o terminen anticipadamente los contratos o se declare la caducidad de los mismos con los operadores por las causas previstas en la Ley o en los contratos” (Resaltado fuera del texto).*

Con fundamento en lo anterior se creó TRANSCARIBE S.A. como una sociedad industrial y comercial del Estado encargada de la implementación, operación y sostenimiento de sistema de transporte masivo del Distrito de Cartagena constituida mediante Escritura Pública 0654 de julio 18 de 2003, registrada en la Cámara de Comercio de Cartagena. Dentro de las funciones que desarrolla TRANSCARIBE S.A., de acuerdo con los estatutos sociales, se encuentran las siguientes:

*“5.1. **FUNCIONES:** 5.1.1. **La ejecución, directamente** o a través de terceros, de todas las actividades previas, concomitantes y posteriores, para construir, operar y mantener el Sistema Integrado de Transporte Masivo (...)*

*5.1.7. **Garantizar la prestación del servicio en el evento de ser declarado desierto un proceso de selección** o cuando se suspenda o se terminen anticipadamente los contratos con los operadores privados, o se declare la caducidad (...)” (Resaltado fuera del texto)*

En este sentido, de la lectura de los anteriores lineamientos, se observa que es claro que el Ente Gestor, cuando se declare desierto un proceso de contratación estatal, tiene capacidad para prestar el servicio, es decir, ser operador del mismo porque el acto de creación así lo determinó de cara a garantizar la efectiva y eficiente prestación del servicio público de transporte.

En ese orden de ideas, Transcaribe asumió la prestación del servicio de transporte de la porción No. 2 del SITM Transcaribe, para lo cual suscribió contratos con diferentes empresas que de acuerdo con su especialidad llevaran a cabo la gestión de cada una de las actividades de Transcaribe en su rol de operador, desprendiéndose los siguientes:

- Contrato No. TC-CD-001-15 cuyo objeto es: “El suministro de gas natural comprimido vehicular (GNCV) con destino a la flota del sistema integrado de transporte masivo de pasajeros de Cartagena - sistema Transcaribe”
- Contrato No. TC-CD-003-15 cuyo objeto es: *Prestación del servicio de operación de la porción No. 2 del Sistema Transcaribe, con la finalidad de cumplir todas aquellas obligaciones que se requieren para la operación del Servicio de Transporte Público Urbano Masivo de Pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias a cargo de TRANSCARIBE S.A. en su condición de operador directo del Sistema*
- Contrato No. TC-CD-002-19 cuyo objeto es: *“contratar la prestación del servicio de mantenimiento preventivo, correctivo y alistamiento de vehículos tipo busetón y padrón de la porción no. 2 de operación a cargo de Transcaribe en la condición de operador del sistema Transcaribe S.A.”*

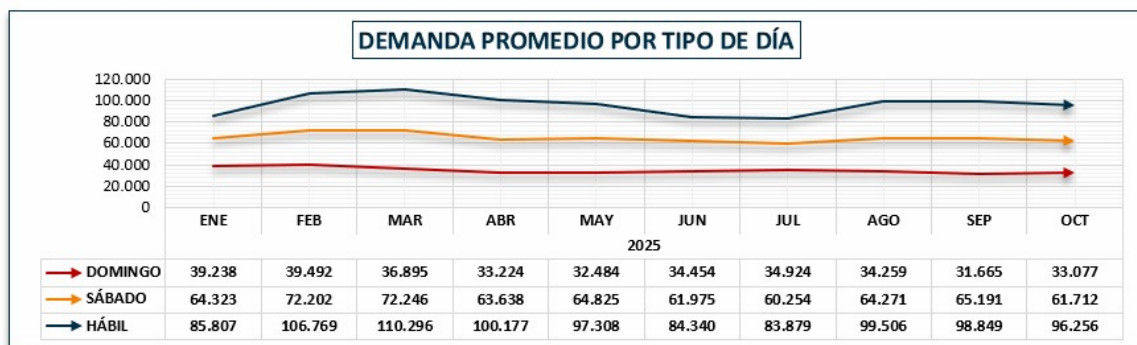
Los referidos contratos se encuentran vigentes y resultan ser de alta importancia para la ejecución de las actividades de Transcaribe en su rol de operador, por lo que a continuación se explicará brevemente el estado de ejecución y la necesidad que persiste a la fecha.

2. Estado de ejecución de los contratos de Transcaribe en su rol de operador

2.1. Cartagena Complementaria y Social de Indias – Contrato No. TC-CD-003-15

Transcaribe en su rol operador de la porción N°2 del Sistema cuenta con noventa y nueve (99) autobuses, correspondiéndole en el Plan de Servicios de Operación, una responsabilidad del orden del 30% en la prestación del servicio en rutas que pueden ser troncales, pre-troncales, alimentadoras o complementarias y que operan con tipología padrón y buseton.

En términos de demanda, en línea con la reactivación económica, el retorno en las actividades laborales, administrativas y educativas han marcado para el SITM Transcaribe una amplia tendencia de recuperación y consolidación de la demanda de transporte (Ver figura a continuación) lo que ha requerido, durante lo corrido de la vigencia 2025, ajustes la oferta de servicios para todos los días y el aumento en la programación de flota y kilómetros que sin la porción N° 2 del SITM **resulta imposible de cumplir** más aun teniendo en cuenta que el SITM Transcaribe lidera la recuperación de demanda tras la Emergencia Sanitaria declarada por el COVID 19 en el 2020, logrando tener a la fecha **más del 85% de recuperación en demanda**, tras el fortalecimiento del dispositivo de seguridad en las estaciones lo que ha permitido además recuperar la confianza en el Sistema, así como la vinculación de flota que se encontraba no operativa para mejorar la prestación del servicio.



Dirección de Operaciones - Planeación y programación

Que la presente dirección emitió diferentes informe de supervisión durante correspondiente a los tres trimestres del año consumados, es decir, hasta corte 30 de septiembre de 2025, en el que se señalaron las acciones que se venían adelantando para la operación del sistema desde el rol de transcaribe operador, incrementando la disponibilidad de vehículos y procurando por mejorar las condiciones de la operación desde la gestión que puede adelantar la porción No. 2 del sistema.

Durante meses la operación del sistema ha mejorado ostensiblemente llegando a históricos en el número de pasajeros movilizados, lo que representa resultados de las acciones adelantadas por la gerencia y la dirección de operaciones.

Transcaribe en su rol operador de la porción N°2 del Sistema cuenta con noventa y nueve (99) autobuses, correspondiéndole en el Plan de Servicios de Operación, una responsabilidad del orden del 30% en la prestación del servicio en rutas que pueden ser troncales, pre-troncales, alimentadoras o complementarias y que operan con tipología padrón y buseton.

A corte 30 de septiembre de 2025, se actualizó el estado de ejecución de los contratos y se emitió informe de supervisión en el que se señaló la necesidad de mantener en ejecución los contratos relacionados con Transcaribe en su rol de operador, con el objetivo de garantizar la continuidad del servicio público de transporte masivo en la ciudad de Cartagena.

Dado que Transcaribe desempeña un papel fundamental en la movilidad de los cartageneros, es prioritario mantener la operación de la porción No. 2 del sistema y procurar mejoras en las

condiciones del servicio, optimizando la frecuencia, cobertura y calidad del transporte. Adicionalmente, considerando la disponibilidad total de recursos, se hace necesario prorrogar el plazo de ejecución del contrato, asegurando la estabilidad operativa y evitando interrupciones en la prestación del servicio, lo cual podría afectar significativamente a los usuarios del sistema.

Por lo anterior, se justifica la ampliación del plazo del contrato, garantizando así la eficiencia y continuidad del sistema de transporte masivo en beneficio de la ciudadanía.

La operación de la porción No. 2 del sistema ha sido encomendada al contratista Cartagena Complementaria y Social de Indias conforme a lo establecido en el contrato No. TC-CD-003-15 en el que se establecieron las diferentes condiciones para la operación de los vehículos adquiridos por Transcaribe en su rol de operador, por consiguiente, de acuerdo con el otro sí No. 24 suscrito con el contratista, **EL CONTRATO FINALIZA EN FECHA 10 DE DICIEMBRE DE 2025**, por lo que la entidad no cuenta con la capacidad operativa para asumir directamente la prestación del servicio, así mismo, la ausencia del contratista en esta fecha significaría traumatismos excesivos para los usuarios y pudiere generarse afectación a la prestación del servicio.

En ese orden de ideas persiste la necesidad de contar con una persona jurídica externa que lleve a cabo la ejecución de ciertas actividades para la operación de la porción No. 2 del sistema.

Así las cosas, atendiendo el comportamiento de la programación de rutas del sistema en los últimos meses y de conformidad con las proyecciones de operación de la flota disponible, se llevó a cabo ejercicio de proyección de kilómetros a ejecutar, que permiten tener un panorama cercano al comportamiento que se espera del sistema.

En ese orden de ideas, es importante al fecha seguir contando con los servicios del operador Cartagena complementaria y social de indias, hasta tanto la entidad logre definir los aspectos relacionados con la asunción y operación de Transcaribe en su rol de operador y las condiciones conexas a esta, por lo que, según la proyección de kilómetros y en concordancia con el tiempo prudencial que tendría la administración para observar el comportamiento de esta porción del sistema e implementar las acciones que sean necesarias para la recuperación de la demanda y prestación del servicio frente a los usuarios, se estima conveniente extender el plazo de ejecución del contrato hasta el 31 de marzo de 2026.

Que atendiendo a que el plazo propuesto supera la vigencia fiscal, la dirección de operaciones emitió comunicación dirigida a la gerencia con la finalidad de someter a aprobación de la junta directiva comprometer recursos de la siguiente anualidad y continuar con la ejecución del contrato sin contratiempos.

Que en sesión 226 de 19 de noviembre de 2025, la junta directiva aprobó la vigencia futura para continuar con la ejecución del contrato en cuestión.

Que en consideración con lo anterior, el costo fijo vigente y el costo variable de la operación de la porción No. 2 del sistema, permiten la adición de recursos al contrato de operación la suma de hasta **SEIS MIL CINCO MILLONES SETECIENTOS OCHENTA Y TRES MIL CIENTO SESENTA Y SIETE PESOS M/CTE (\$6.005.783.167)**, lo cual responde a la disponibilidad de recursos con los que cuenta la entidad y permite una prórroga del plazo de **hasta tres (3) meses y veintiún (21) días de ejecución, es decir, hasta el 31 de marzo de 2026**, según el siguiente ejercicio:

MES	Total proyección Costo variable	Costo fijo	Total
21 DÍAS DE DICIEMBRE 2025	559.121.246	341.746.229,4	\$ 900.867.475

ENERO 2026	970.338.442,89	488.208.899,11	\$ 1.458.547.342
FEBRERO 2026	1.262.047.910,89	488.208.899,11	\$ 1.750.256.810
MARZO 2026	1.407.902.640,89	488.208.899,11	\$ 1.896.111.540
Total	4.199.410.241	1.806.372.926,73	\$6.005.783.167

En ese sentido, para determinar el plazo total de y el valor de la adición para los tres (3) meses y veintiún (21) días de la vigencia 2025, se relaciona:

PRÓRROGA EN PLAZO 2025	21 días
ADICION EN VALOR 2025	\$ 900.867.475
PRÓRROGA EN PLAZO 2026	3 meses
ADICION EN VALOR 2026	\$ 5.104.915.692
VALOR TOTAL DE LA ADICIÓN	\$6.005.783.167

A efectos de continuar la prestación del servicio esencial, se propone celebrar un modificatorio concebido mediante un **OTROSÍ**, cuyo propósito consiste en adicionar recursos y prorrogar la ejecución de este contrato en **TRES (3) MESES Y VEINTIUN (21) DÍAS, es decir, hasta el 31 de MARZO de 2026**; y la adición de recursos actualmente ascendería por el número total de los días de servicio a la suma de **SEIS MIL CINCO MILLONES SETECIENTOS OCHENTA Y TRES MIL CIENTO SESENTA Y SIETE PESOS M/CTE (\$6.005.783.167)**.

2.2. Terpel – Contrato No. TC-CD-001-15

El contrato de suministro de combustible es de vital importancia para la operación de los 99 vehículos de Transcaribe en su rol de operador, por lo que, en el siguiente análisis se relaciona el ejercicio que levanta la dirección de operaciones para calcular el comportamiento de consumo de combustible de dichos vehículos, así, tendremos parte como insumo principal el tablero de indicadores de Transcaribe Operador, donde tenemos los kilómetros recorridos de la flota históricamente.

En consideración al promedio de consumo, en el que se identifica un rendimiento de 1.07 km/m3 y 1.06km/m3 para padrón y busetón, respectivamente.

El promedio del costo de combustible para la vigencia 2025 es de \$2.257,51 m3/\$.

Los promedios de recorridos mensual por tipología son 2756 km para buseton y 3985 km para padrón, entonces con los datos iniciales de kilómetros recorridos mensuales, rendimiento de combustible, podemos proyectar el consumo de gas natural vehicular en metros cúbicos (m3).

Sin embargo, de acuerdo con las reuniones y compromisos adquiridos por el contratista de mantenimiento, UNION TEMPORAL MOVILIZAMOS CARTAGENA, y el contratista de operación, CARTAGENA COMPLEMENTARIS Y SOCIAL DE INDIAS, sobre la habilitación de la flota y las estrategias para sostener la flota disponible, se proyecta la siguiente disponibilidad de busetones y padrones. Y este incremento proyecta también un crecimiento mensual del consumo de gas natural comprimido vehicular.

Teniendo la proyección de consumo de gas natural vehicular y la tasa de incremento en la disponibilidad de la flota, se puede proyectar un consumo más ajustado a la realidad.

Teniendo los totales de consumo de gas natural por tipología proyectados, y el costo promedio del combustible del año 2025, entonces podemos proyectar los costos asociados al combustible para los últimos 21 días del mes de diciembre y los meses de enero, febrero y marzo de 2026, lo anterior, teniendo en cuenta los recursos disponibles en el presupuesto de la entidad y la aprobación de vigencias futuras efectuada por la junta directiva en sesión No. 226 de 19 de noviembre de 2025.

	21 DÍAS DE DICIEMBRE 2025	ENERO 2026	FEBRERO 2026	MARZO 2026
TOTAL, COSTO COMBUSTIBLE MESSUAL	466.666.667	\$ 755.555.556	\$ 906.666.667	\$ 982.222.223

En consideración a las obligaciones que tiene Transcaribe en su rol de operador, el contrato celebrado con la organización Terpel No. TC-CD-001-2015 cuyo objeto es el suministro de combustible para los vehículos de transcaribe, resulta ser transversal y necesario para garantizar el funcionamiento y operación de los vehículos, situación que debe mantenerse de manera ininterrumpida a efectos de propender por la operación de los vehículos de transcaribe y garantizar la prestación del servicio de transporte en la ciudad de Cartagena, así las cosas, en atención a que el contrato de la referencia **VENCE EL 10 DE DICIEMBRE DE 2025** conforme el otro sí No. 15 celebrado entre las partes.

La entidad ha verificado la disponibilidad de recursos, hallando que los recursos hoy disponibles en el presupuesto permiten solventar un plazo máximo de tres (3) meses y veintiún (21) días de ejecución, por lo que la entidad continuará realizando las gestiones pertinentes para la consecución de los recursos que logren solventar el resto de meses de la presente anualidad, atendiendo a que el contrato de operación de vehículos se proyecta hasta el mes de septiembre de la presente anualidad según los recursos con que cuenta dicho rubro presupuestal.

De conformidad con las proyecciones realizadas de manera mensualizada para identificar un comportamiento cercano a la realidad de la operación del sistema según las contingencias o situaciones propias de esta, se requiere realizar un promedio del último mes de ejecución, con la finalidad de determinar un valor mensualizado aterrizado a la realidad de la ejecución contractual.

A efectos de continuar la prestación del servicio esencial, se propone celebrar un modificatorio concebido mediante un **OTROSÍ**, cuyo propósito consiste en adicionar recursos y prorrogar la ejecución de este contrato en **TRES (3) MESES y VEINTIUN (21) DÍAS, es decir, hasta el 31 de marzo de 2026.**

La adición de recursos actualmente ascendería por el número total de los días de servicio a la suma de **TRES MIL CIENTO ONCE MILLONES CIENTO ONCE MIL CIENTO TRECE PESOS CON SEIS CENTAVOS (\$ 3.111.111.113) M/CTE.**, conforme la siguiente discriminación por mes:

	21 DÍAS DE DICIEMBRE 2025	ENERO 2026	FEBRERO 2026	MARZO 2026
TOTAL, COSTO COMBUSTIBLE MESSUAL	466.666.667	\$ 755.555.556	\$ 906.666.667	\$ 982.222.223

2.3. Unión Temporal Movilizamos Cartagena – Contrato No. TC-CD-002-19

Atendiendo las razones expuestas en líneas anteriores, la entidad identifica que el contrato de mantenimiento de vehículos celebrado para la realización de las actividades de alistamiento, mantenimiento preventivo y correctivo de los 99 vehículos de Transcaribe en su rol de operador,

por lo tanto, se hace necesario exponer el comportamiento del contrato y la necesidad que surge sobre el particular.

2.3.1. Alistamiento

Para este análisis, se tiene en cuenta que, de acuerdo con las reuniones y compromisos adquiridos por el contratista de mantenimiento, UNION TEMPORAL MOVILIZAMOS CARTAGENA, y el contratista de operación, CARTAGENA COMPLEMENTARIS Y SOCIAL DE INDIAS, sobre la habilitación de la flota y las estrategias para sostener la flota disponible, se proyecta la siguiente disponibilidad de busetones y padrones.

2.3.2. Mantenimiento Preventivo

Se realiza corrida de la proyección de mantenimientos preventivos que se van a ejecutar desde el 10 de diciembre hasta el 31 de marzo de 2026, para esta simulación se tiene en cuenta las siguientes consideraciones:

- Novedad con respecto a la baja disponibilidad de la empresa Sotramac S.A.S que nos hace replantear el kilometraje de Transcaribe rol operador y de realizan más mantenimientos preventivos para el buen funcionamiento de la flota.
- El kilometraje promedio de busetones en 2025 es de 2478 Km.
- El kilometraje promedio de padrones en 2025 es de 3985 Km.

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, la proyección de los mantenimientos preventivos de buseton y padrón se vienen comportando de manera estable en los últimos meses atendiendo a las diferentes externalidades que afectan la operación.

2.3.3. Mantenimiento Correctivo

Para este análisis, extraemos del tablero de indicadores de Transcaribe Operador, el costo promedio por kilómetro correctivo de la vigencia 2025, para lo cual queda un CPK Correctivo Padrón de \$3985 y \$2478 para el buseton.

Siendo consecuentes con las consideraciones indicadas en el mantenimiento preventivo, sobre el recorrido mensual de flota, se calcula que los kilómetros recorridos para padrón y buseton mensuales serian 2478 Km en busetones y en padrones de 3985Km y teniendo en cuenta la proyección de alistamiento de flota para los últimos 21 días del mes de diciembre 2025 y meses de enero, febrero y marzo de 2026, entonces podemos proyectar el CPK para esa vigencia.

2.3.4. RESUMEN

Una vez calculados los mantenimientos alistamientos, mantenimientos preventivos y correctivos para los últimos 21 días del mes de diciembre de 2025 y meses de enero, febrero y marzo de 2026, podemos cuantificar los costos mensuales de mantenimiento, de acuerdo con la disponibilidad de recursos con que cuenta la entidad para este servicio a la fecha, por lo que, se continuará con el ejercicio de consecución de recursos para asegurar la prestación del servicio y ejecución del contrato en consideración a la necesidad de mantener en operación la porción No. 2 del SITM Transcaribe.

Que de conformidad con los recursos disponibles que cuenta hoy la entidad, se adicionará hasta el 31 de marzo de 2026, conforme la aprobación de junta directiva en sesión 226 de 19 de noviembre de 2025, por lo que el valor a adicionar se discrimina así:

PRÓRROGA EN PLAZO 2025	21 días diciembre 2025
-------------------------------	------------------------

ADICION EN VALOR 2025	\$ 647.760.789
PRÓRROGA EN PLAZO 2026	3 meses 2026
VALOR MES ENERO 2026	\$1.048.755.563
VALOR MES FEBRERO 2026	\$1.258.506.676
VALOR MES MARZO 2026	\$1.363.382.232
ADICION EN VALOR 2026	\$ 3.670.644.471

La entidad identifica que el contrato de mantenimiento de vehículos celebrado para la realización de las actividades de alistamiento, mantenimiento preventivo y correctivo de los 99 vehículos de Transcaribe en su rol de operador es de alta importancia para continuar con la operación de transcaribe en su rol de operador y garantizar la prestación del servicio de transporte en la ciudad de Cartagena, lo anterior, atendiendo que el presente **CONTRATO VENCE EL 10 DE DICIEMBRE DE 2025** conforme el otro sí No. 15 celebrado entre las partes.

De acuerdo con las obligaciones pactadas en este contrato el contratista tiene a su cargo la ejecución de los mantenimientos correctivos, preventivos y alistamiento de los vehículos de transcaribe en su rol de operador, servicio que es indispensable para mantener la flota operativa y en funcionamiento, permitiendo cumplir con la programación de las rutas y kilometrajes proyectados, situación que impacta directamente en la calidad del servicio para los cartageneros.

Así las cosas, se ha tomado como referente el comportamiento de ejecución del contrato de los últimos 3 meses para determinar una proyección que acerque a la entidad a los costos de ejecución de los últimos meses y se asegure su ejecución hasta el 31 de marzo de 2026.

A efectos de continuar la prestación del servicio esencial, se propone celebrar un modificatorio concebido mediante un **OTROSÍ**, cuyo propósito consiste en adicionar recursos y prorrogar la ejecución de este contrato en **TRES (3) MESES Y VEINTIUN (21) DÍAS, es decir, hasta el 31 de marzo de 2026.**

La adición de recursos actualmente ascendería por el número total de los días de servicio a la suma de **CUATRO MIL TRESCIENTOS DIECIOCHO MILLONES CUATROCIENTOS CINCO MIL DOSCIENTOS SESENTA PESOS (\$4.318.405.260) M/CTE**, lo anterior, atendiendo los recursos disponibles en el presupuesto de la entidad para la contratación del presente servicio.

3. Balance económico del contrato.

Conforme a lo señalado en líneas anteriores, la dirección de operaciones en ejercicio de la supervisión llevó a cabo la verificación del comportamiento económico del contrato atendiendo lo dispuesto en los compromisos presupuestales vigentes, a fin de determinar la posible disponibilidad de recursos existentes a la fecha de emisión del presente informe.


Que de acuerdo con el estado de ejecución de los contratos a la fecha, se hace necesario la apropiación de recursos en un nuevo Certificado de Disponibilidad Presupuestal que amparen los recursos requeridos para contrato.

En consideración con las justificaciones técnicas emitidas en el presente informe al contrato celebrado por Transcaribe en su rol de operador a cargo del contratista **1. Terpel** (Suministro de gas vehicular), conforme a los valores expuestos en el presente informe y atendiendo las proyecciones de comportamiento de cada contrato.

Que los valores a adicionar están amparados en un ejercicio de proyección mensualizado que comprende al comportamiento de los contratos en los últimos dos meses y encaminado a


identificar el comportamiento y condiciones de la operación a fin de lograr la adición de recursos que permitan la ejecución oportuna de cada uno de los contratos expuestos, manteniendo su ejecución durante la vigencia 2025 a efectos de garantizar la continuidad del servicio público de transporte en el distrito de Cartagena de indias.

Se emite el presente informe a los 27 días del mes de noviembre de 2025.



ÁLVARO TAMAYO JIMENEZ.
Director de Operaciones.
TRANSCARIBE S.A.

Insumo técnico: Arnulfo Ospino
Contratista contable – D.O – TC

Proyectó jurídicamente: 
Yisad Gastelbondo M.
Asesor Jurídico Externo D.O - TC