

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS- TRANSCARIBE

ACTA DE AUDIENCIA DE ASIGNACION DE RIESGOS PREVISIBLES

De acuerdo con el cronograma fijado en el numeral 2.1., y las previsiones contenidas en el numeral 2.6., del pliego de condiciones, así como lo señalado en el artículo 39 del Decreto 1510 de 2013, el día 27 de febrero de 2014, a partir de las 10:00 AM se llevó a cabo la audiencia de asignación de riesgos, desarrollando el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

1. Apertura de la **AUDIENCIA DE ASIGNACIÓN DE RIESGOS PREVISIBLES** por parte del Gerente General de Transcaribe S.A. Ing. **JOSÉ LÓPEZ AMARIS**, Ordenador del Gasto.
2. Diligenciamiento de la hoja de asistencia por parte de las personas participantes, con indicación del nombre de la empresa y de su representante legal y número de teléfono. El control de asistencia hace parte integral del Acta que sobre esta reunión se levanta.
3. Presentación inicial de la Matriz de Riesgos Previsibles construida por la entidad para discusión.
4. Intervención de los asistentes a la Audiencia
5. Asignación definitiva
6. Terminación de la Audiencia

II. DESARROLLO DE LA AUDIENCIA

1. Apertura de la Audiencia

El Gerente General de Transcaribe S.A. Ing. **JOSE LOPEZ AMARIS**, saluda a los presentes y agradece la asistencia a la mencionada audiencia. Procede a dar inicio a la Audiencia, presentando a los servidores públicos y contratistas que asisten a la misma, a saber:

TANIA DÍAZ SABBAGH	Secretaria General
ÁLVARO CARABALLO	Jefe Oficina Asesora de Control Interno
ERCILIA BARRIOS FLÓREZ	Jefe Oficina Asesora Jurídica
JOSÉ ALFARO VILLADIEGO	Director del Departamento de Operaciones
ANGÉLICA PADILLA	P. E. Departamento de Operaciones
HEIDY GARCÍA MONTES	Directora Departamento Administrativo y Financiero
AQUILES RODRÍGUEZ	Asesor Externo de la Dirección Administrativa y Financiera
FELIPE DE VIVERO ARCINIEGAS	Asesores Jurídicos Externos

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS– TRANSCARIBE

MARÍA CATALINA GUERRERO CÁRDENAS	DE VIVERO & ASOCIADOS S.A.
FRANCISCO GÓMEZ	Asesores Financieros Externos
JORGE GÓMEZ	IKON BANCA DE INVERSIÓN SAS
GINA VALDERRAMA	

FUERON INVITADOS:

- **RAFAEL MERCHÁN.** Secretario Transparencia de la Presidencia de la República.
- **FANNY GONZÁLEZ.** Procuradora Delegada para la Función Pública.
- **MARTHA CALDAS.** Asesora del despacho del Vice ministro de Transporte.
- **CARLOS CORONADO.** Secretario General de la Alcaldía Mayor de Cartagena y Alcalde Encargado del Distrito
- **ENRIQUE GONZÁLEZ.** Director del DAT

En representación de la Dra. GONZALEZ asistió MARLENE ESCUDERO.

Advierte que durante el desarrollo de la presente audiencia los asistentes deberán observar una conducta respetuosa a los servidores públicos y los demás presentes. Durante el desarrollo de la audiencia podrán tomarse las medidas necesarias para preservar el orden, y correcto desarrollo de la misma, pudiendo excluir de ella a quien con su comportamiento altere su normal curso.

En acto seguido señala que la Dra. ERCILIA BARRIOS FLÓREZ, Jefe de la Oficina Asesora Jurídica de Transcaribe, es la persona designada para dirigir la audiencia.

Toma el uso de la palabra la Jefe de Oficina Asesora Jurídica, Dra. **ERCILIA BARRIOS FLÓREZ**, quien explica la metodología a seguir en la audiencia, manifestando que para establecer un orden primero se procede a hacer una presentación de la matriz de riesgos preliminar del proceso incluida en el Anexo No. 5 del pliego de condiciones y luego se procederá a recibir las observaciones sobre la misma. Con base en esta discusión la entidad llevará a cabo la asignación de los riesgos definitiva.

2. Verificación de los asistentes a la Audiencia.

Por parte de los interesados en el proceso de selección de la referencia participan las personas que suscriben el formato de firmas anexo a ésta, el cual será publicado con la misma.

Hace intervención el Dr. ALFREDO MOUTON, solicitando que no se llene un segundo formato para realizar las intervenciones, atendiendo que se todos los participantes tienen interés de participar no siendo por tanto necesaria una doble inscripción.

TRANSCARIBE S.A., accede a ésta petición y señala por tanto que las intervenciones se llevaran a cabo de acuerdo a la inscripción en el listado de asistencia.

3. Presentación de la Matriz de Riesgos Previsibles construida por la entidad

El representante de la firma asesora de TRANSCARIBE S.A., DE VIVERO & ASOCIADOS, Dr. FELIPE DE VIVEROS ARCINIEGAS, inicia la presentación del documento soporte elaborado por ésta

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS– TRANSCARIBE

entidad para llevar a cabo la tipificación, estimación y cuantificación de los riesgos del presente proceso; es decir la forma como se estructuró la matriz de riesgo.

Para el efecto se hace una distinción sobre los riesgos que son objeto de asignación, precisando que se trata de aquellos que pueden ser previsibles y que tiene la potencialidad de afectar le ejecución del contrato. Lo anterior, en los términos del artículo 4° de la Ley 1150 de 2007 y las disposiciones pertinentes contenidas en el Decreto 1510 de 2013.

Hace parte de la presente acta la presentación inicial de los riesgos identificados por la entidad para discutir con los asistentes.

Los asistentes solicitan que se permita la intervención frente a cada riesgo, frente a lo cual el Gerente responde que se explicará inicialmente la presentación y luego se permitirá la intervención, así sea necesario explicar riesgo por riesgo.

Continúa la intervención del Dr. De Viveros quien informa a los asistentes que se ha recibido de la Procuraduría General de la Nación un documento que contiene observaciones frente al documento preliminar de asignación de riesgos publicado con el pliego de condiciones definitivo. Copia del documento será publicado en la página Web, así como de las respuestas que se darán al órgano de control.

4. Intervención de los asistentes a la Audiencia y Respuestas a las Observaciones presentadas

Los asistentes manifiestan que participaran no por orden de la lista si no los que quieran intervenir.

Se acuerda explicar los riesgos y participaran los que quieran intervenir para ese riesgo. Se aprueba ésta última metodología.

4.1. Intervención de los asistentes a la Audiencia

A. RIESGO DE DEMANDA

Primera Intervención – Héctor Blanco CARTAGENA EXPRESS

Pregunta: Con qué cámara le tomaron la foto al tema de la informalidad, en qué sitio y como determinaron el porcentaje que se está indicando, que constituye el 25%. En qué forma se va a medir la gradualidad a futuro de la informalidad, en qué tiempos y momentos se debe hacer esa medición

Segunda Intervención – Pablo Blanco APROBUSCAR

Pregunta: El control sobre la ilegalidad es un factor determinante para el cumplimiento de los objetivos. Señala que el DISTRITO es responsable de la demanda si se distorsiona por no escoger un adecuado método de pago. Señala que la responsabilidad debe tener causalidad con quien tenga capacidad de controlarlo. Ese riesgo debería ser asumido por TRANSCARIBE, por ser ésta quien tiene la posibilidad de controlar. Es el Distrito quien tiene los medios para que la informalidad desaparezca.

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS- TRANSCARIBE

Agrega que ayer salió una noticia sobre el fracaso en las diferentes ciudades frente a la implementación por la relación de la informalidad con el tema de la demanda.

Tercera Intervención – Alfonso Mendoza SOTRAMAC

Pregunta: Solicita que TRANSCARIBE lo convenza que esa demanda es acertada, toda vez que el modelo lo están corriendo, señalando que lo expresado por TRANSCARIBE no es veraz a su juicio, y que la informalidad supera ese 25%. Señala igualmente que debe ser una demanda graduable. Si no se revisa la implementación del sistema, los intervalos de la flota de TRANSCARIBE harían que el usuario haga migración hacia al transporte informal. El usuario que está acostumbrado a que pase el vehículo, los intervalos de tiempo hacen que el usuario migre hacia el transporte informal y lo que se hace es incrementar ese fenómeno, no irían al Sistema si no al transporte informal.

Cuarta Intervención – Camilo Badillo SOTRAMAC

Preguntas: Señala que ni TRANSCARIBE ni los operadores son autoridades de transporte, para tomar medidas contra la ilegalidad, y en el recinto no se encuentra la autoridad de transporte. Observa que el riesgo de la demanda debe estar vinculado por el pedido de la flota, no ha visto una forma que la vinculación de la flota sea progresiva. Los puntos de recaudo son insuficientes y no son autónomos, por tanto como un conductor va a negar el acceso a un usuario en horas de la madrugada le va a negar el acceso, sobretodo en barrios de la periferia.

Quinta Intervención – Manuel Salazar SOTRAMAC

Pregunta: señala que la demanda ha sido afectada por niveles de motorización. Señala que el impacto es medio alto y no bajo, por tanto la probabilidad no puede señalarse como baja.

La solicitud de flota en 3 años genera una probabilidad alta de migración hacia el transporte informal. Incapacidad de autoridades para controlar ese tipo de mecanismos. Lo que se afirma es que la demanda se va a ver afectada por causas externas y que no son atribuibles al Concesionario, sino a las autoridades. La probabilidad está mal estimada y el impacto es alto. Decreciente la ocupación de sistemas de transporte masivo. Proyecciones futuras de demanda. Se estima que la proyección de demanda no se tiene en cuenta.

Implementación: la autoridad no ha sido capaz de combatir la informalidad y no hay recursos para eso. La informalidad va a seguir, pero el efecto completo, por la experiencia seguramente va a afectar a cada concesión.

Sexta Intervención – Andrés Velasco SOTRAMAC

Pregunta: Dos aspectos: 1) respecto al control del transporte informal en la matriz se asigna al concesionario, en la medida que un 25% está en operación por el transporte informal, proponen que cualquier incremento en el 25% sea asumido por TRANSCARIBE S.A., 2) respecto a la prestación del servicio y competencia del transporte colectivo asignado al concesionario, éste riesgo debe ser compartido, en lo que le corresponde al concesionario respecto sus obligaciones, pero responsabilizar a Transcaribe frente a la cancelación de las tarjetas de operaciones.

Séptima Intervención - Alfredo Mouthon APROBUSCAR

Pregunta: Consideramos que en el texto del documento debe establecerse como la entidad va a responder cuando sucedan los hechos generadores del riesgo. Se debe determinar con claridad desde el tema económico cuánto va a reconocer la entidad cuando se presenten esas situaciones.

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS– TRANSCARIBE

Octava Intervención – Eduardo Bárcenas

Pregunta: Cartagena tiene alto riesgo de demanda y tiene que ver con la informalidad alta que tiene la ciudad, donde hay 60.000 mototaxistas y jeep camionetas y alta gama, y las autoridades no han hecho nada por solucionar el tema. Revisen el tema de Cartagena. Los recursos no van a llegar. Informalidad es del 50% del negocio.

Decretos del valor vehículos

Proyecto hay que aplazarlo

Novena Intervención – Héctor Sierra APROBUSCAR

Pregunta: Informalidad es muy alta. Continuar en el proceso con los mototaxistas. Los que no van a participar y van a esperar a que se expropian. Medición de que año. Por qué no los invitaron. No hay control de informalidad y si para el colectivo. ¿Cómo va a ser un éxito el Sistema si no está claro con eso? ¿Qué va a pasar con la informalidad?

Decima Intervención – Rubén Chacón – APROBUSCAR – SOMOS

Pregunta: Señala que la única garantía de llegar a la demanda es implementando el sistema en un 100%, por tanto no debe haber un disyuntiva en el pliego señalando que es posible que no se implementen todas las fases del sistema. Señala que presentará una propuesta. Debe haber un Cronograma claro de entrada de vehículos, hacer un cronograma de implementación claro para que determinen cuando va a entrar los vehículos, los faltantes de recursos los debe pagar el Distrito.

Undécima Intervención – Ever Salcedo - SOTRAMAC

Pregunta: ¿Qué norma jurídica se hizo la evaluación del riesgo de demanda?

Responde el asesor de la firma DE VIVEROS, que la normatividad aplicable es la Ley 80, Ley 1150, y Documento Conpes.

Continua el Sr. Salcedo manifestando que el artículo 17 del Decreto 1510 señala que la evaluación de riesgos debe hacerse de acuerdo a los manuales de Colombia compra eficiente; por tanto, la mayoría de las entidades han pedido un periodo de transición, por tanto TRANSCARIBE, debo fundamentar la presente audiencia en el manual de Colombia Compra Eficiente. La audiencia de riesgos está viciada de nulidad porque no se está siguiendo el Manual de Colombia Compra Eficiente para efectos de la asignación de riesgos.

Duodécima Intervención – Hernán Roa SOTRAMAC

Pregunta: Manifiesta que ellos están interesados en que se lleve a cabo el negocio pero han aparecido extranjeros. Señala que los Decretos que saco la Alcaldía, tienen que ver con la demanda, y que si no modifican los decretos los propietarios no van a participar, y sin propietarios no hay sistema.

Decimotercera Intervención – Álvaro Arango – CARTAGENA EXPRESS

Pregunta: Es un riesgo en cabeza de Transcaribe el riesgo de demanda. Los riesgos deben estar en cabeza de quien está en capacidad de controlarlo y mitigarlo, por tanto no es riesgo del Concesionario en ningún evento.

Se pregunta qué va a ser TRANSCARIBE S.A., para evitar el aumento de ese 25%. Quiere conocer como se llego a esa cifra.

¿Dónde están los estudios? es un tema delicado que debe definirse como se llegó a esa cifra.

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS- TRANSCARIBE

Referencia del MIO el riesgo afecta la demanda de forma dramática. Existe un convenio interadministrativo que no ha servido. Solicita la existencia de un convenio entre TRANSCARIBE y la AUTORIDAD DE TRANSITO para evitar y controlar el riesgo. Expresa que no se encuentra presente la autoridad competente.

Documento que le de dientes al tema

Documento jurídico que exija el cumplimiento de esta obligación de control a la informalidad

Decimo catorceava Intervención – Vilma Arrieta CARTAGENA EXPRESS

Pregunta: Señala que hay un estudio del Ministerio de Transporte donde le preocupa la informalidad del mototaxismo, solicita que se modifique el riesgo y atribuirlo a TRANSCARIBE. Se debe tener en cuenta toda vez que hay pronunciamientos del Consejo de Estado sancionando a entidad pública por la disminución de la demanda.

Decimoquinta Intervención – Ana María Ruan FERREIRA RUAN ASOCIADOS

Pregunta: Temas claros que resumen dificultades de incumplimiento de los parámetros del documento CONPES. Antecedentes donde se han desarrollado por haber hecho esto, existiendo las experiencias del MIO, Pereira, no sería prudente continuar con la misma matriz de riesgos. Someto a consideración revisarlo, que es casi el mismo, que han resultado en procesos ineficientes que han afectado al sector privado. Prestación del servicio, esta matriz no sirvió, por un tema fundamental es un riesgo de implementación – riesgo de demanda se traslada

Modificación de la situación del riesgo de demanda. Asignado en función de obligaciones. Riesgo completamente mitigado y controlado. Solo así lo puede asignar. Situación asignado a la implementación. Desmontar - no puede ser mitigado, no tiene capacidad, ni funciones, ni competencia, por eso no puede ser asignado al Concesionario. Que sea cambiado a que solo se admite con la implementación. Sino es un proceso no exitoso.

Decimosexta Intervención – Reinaldo Marrugo, falta incluir la demanda con cumplimiento de la demanda, es decir propone una modificación al cuadro de matriz. Decir si está viciado o no el proceso de asignación de riesgo

B. RIESGO FINANCIERO

Primera Intervención – Víctor Córdoba CARTAGENA EXPRESS

Pregunta: ¿Los Bancos cómo están viendo este proyecto?

C. RIESGO IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA

Primera Intervención – Alfredo Mouthon APROBUSCAR

Pregunta: Implementación atada a la demanda

Conocer el tema de implementación en relación con las etapas del Sistema. La primera impresión que queda de la redacción del pliego, es que la tercera fase podría implicar que no se implemente. El proyecto es muy riesgoso con esa posibilidad de no implementar el Sistema en el porcentaje completo.

No sabemos en qué negocio nos estamos metiendo

Segunda Intervención – Andrés Velasco SOTRAMAC

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS- TRANSCARIBE

Pregunta: Inversiones del operador no está únicamente con la flota, hay una adicional que es para chatarrización, que no se limite a que sea cuando se pide la flota y se extienda al tema de desvinculación y desintegración.

Tercera Intervención – Rubén Chacón SOMOS

Pregunta: El Distrito asume compromiso de solicitud de flota, cuando lo haga tiene garantía, tiene plazos claros y responsabilidades. Si es sólo por la pedida de flota, es muy corto el riesgo.

Cuarta Intervención – Alfonso Mendoza SOTRAMAC

Pregunta: Le preocupa que quiere que los propietarios los acompañen en la inversión, por tanto si se equivocan en la implementación y no se tiene la demanda que se espera, como respondería a ese propietario, como va a decirle que tiene que colocar más dinero, por tanto le preocupa a los propietarios que estamos frente a un modelo prospero.

Quinta Intervención - Ana María Ruan

Pregunta: Deja constancia que el riesgo es exactamente el mismo elaborado para los otros Sistemas que tiene problema conceptual, la implementación es la base del Sistema mismo. Lo primero que se debe definir, es si se va a cumplir el CONPES, el riesgo implementar el Sistema, es un tema de integración, paralelismo que va unido al riesgo de demanda. Son obligaciones cronológicas en el tiempo pero que no están unidas a la implementación del Sistema, solicita manejar el riesgo arrancando por definirlo en lo que dicen los documentos CONPES, involucrar otros riesgos de implementación para entenderlo de manera sistemática con el riesgo de demanda.

Sexta Intervención – Vilma Arrieta CARTAGENA EXPRESS

Pregunta: Tiempo implementación del Sistema porque estaría en riesgo la similitud con otros Sistemas. Tiempo de implementación

Séptima Intervención – Camilo Badillo

Pregunta: ¿Segundo patio? ¿Qué pasa con ese? mención sobre el segundo patio capacidad de implementación la fase 2, pero no Fase 3. Incluir el segundo patio. Costo de la tierra muy elevado en Cartagena.

D. RIESGO AMBIENTAL

Primera Intervención - Manuel Salazar SOTRAMAC

Pregunta: Algunas ciudades han implementado obligaciones posteriores a la adquisición de los vehículos, que implican desembolsos, a lo largo del tiempo que debe reconocerse.

Segunda Intervención - Álvaro Arango CARTAGENA EXPRESS

Pregunta: No es un riesgo que se deba trasladar al Concesionario, porque debería estar en cabeza de Transcaribe es la obligación de Transcaribe la obtención del resultado.

E. RIESGO CAMBIARIO

No se presentaron observaciones frente a la asignación preliminar de este riesgo.

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS- TRANSCARIBE

F. RIESGO DE TARIFA

Primera Intervención – Andrés Velasco SOTRAMAC

Pregunta: señala que proponen se incluya el riesgo que se ha materializado en la mayoría de sistemas y es que la autoridad no ajuste la tarifa de acuerdo a lo establecido en el contrato. Dejarlo específico. Asignado a Transcaribe. Probabilidad de ocurrencia es medio – alto y el impacto alto.

Segunda Intervención – Ana María Ruan

Pregunta: Riesgo político a cargo de Transcaribe debería considerarse a cargo de Transcaribe. Lleva a la ciudadanía que obstaculiza el Sistema. Plan de aportes al Fondo de Contingencias para avaluar y estimar el riesgo.

G. RIESGO DE CONMOCION INTERIOR, HUELGAS Y PROTESTAS.

Primera Intervención – Ana María Ruan

Pregunta: Debería ser valorado de manera sistemática con el riesgo anterior, por tanto el 100% debería correr a cargo de TRANSCARIBE.

H. RIESGO DEL COMBUSTIBLE

Primera Intervención – Emiro Lara AMITRANS

Pregunta: Señala que habrá un convenio de 14 años, y expresa que ese combustible es destructible para los equipos.

Segunda Intervención – Víctor Córdoba CARTAGENA EXPRESS

Pregunta: Obligan a adoptar ese combustible, ¿por qué lo asigna a ellos? LA ALCALDÍA y TRANSCARIBE deben asumirlo por haberlo exigido.

Tercera Intervención - Ana María Ruan

Pregunta: Presentación de los estudios previos sobre capacidad y suficiencia del gas.

En este estado de la reunión el Gerente de Transcaribe manifiesta que se suspende la audiencia a fin de construir las respuestas a las observaciones que se han hecho sobre la matriz de riesgos presentada por la entidad, y se acuerda reiniciar la diligencia a las 3:30 p.m.

4.2. Respuestas a las Observaciones presentadas

Se reanuda la reunión tomando el uso de la palabra el Dr. Felipe de Viveros quien manifiesta que fueron Identificados cada uno de los puntos que fueron objeto de observaciones y a cada uno de ellos se les dará respuesta a continuación.

El Dr. De Viveros comenta que la Ley obliga a que al final de la diligencia se debe tener el documento de Matriz de Distribución de Riesgos, por lo que este documento será al final,

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS– TRANSCARIBE

precisando que este podría ser susceptible de ajustes, en el evento en que se deban realizar adendas.

Se incorpora a la mesa principal el Dr. Carlos Coronado Yances, Alcalde Mayor (e) y el Director del DATT Jorge Enrique González.

Antes de dar respuesta a las observaciones presentadas el Dr. De Viveros aclara que la Ley 1150 establece actualmente que se debe hacer una estimación, tipificación y asignación de riesgos previsibles, en consecuencia todo lo que no haga parte de lo previsible, sino que sea imprevisible, la ley lo soluciona indicando que la entidad oficial asuma tal riesgos, aplicando la reparación integral, para no sólo llevar la relación contractual a la no pérdida, sino a reparar. El Decreto 734 vigente hasta 2013 no es aplicable a la fecha de apertura del proceso, siendo aplicable actualmente el Decreto 1510, el cual en su art. 17 habla de la obligación de hacer una identificación y asignación de los riesgos del proceso, que no son lo mismo que los riesgos del contrato. El proceso de contratación, es decir el conjunto de actos y actividades que desarrolla la entidad en aras de la prestación del servicio. La audiencia de hoy se remite a los riesgos de la parte interna de la entidad y a los riesgos de la ejecución del contrato. Lo anterior se precisa con el ánimo de tranquilizar a la audiencia en torno a algunos señalamientos de que podría haber algún viso de ilegalidad en la presente diligencia. Agrega además que si esta diligencia estuviese viciada ya la funcionaria de la Procuraduría presente lo hubiese manifestado.

En cuanto al tema de la informalidad, aclara que dado que este es un asunto que no está ni en la esfera de competencia ni del contratante ni del contratista, mal podría ser este riesgo repartido entre estos. Desde el año 2010 en el documento del DNP, actualizado en 2012 por parte de Transcaribe, acerca de la demanda de transporte y la informalidad, permite evidenciar por vía de inferencia es que esta cubre alrededor del 25% de la demanda de transporte público de la ciudad. De no haber eventos diferentes a los que hay hoy, sino que se presentan hechos nuevos, deberá el concesionario asumirlo. Si hay hechos diferentes, nuevos, imprevisibles, tendrá el contratista derecho a solicitar el mantenimiento del equilibrio y a obtener además reparación del daño.

Se le cede la palabra al Dr. Carlos Coronado Yances, alcalde Mayor (e), quien en nombre del Alcalde Dionisio Vélez, presenta su saludo a la audiencia, a la delegada de la Procuraduría, a los asistentes internacionales y a los empresarios locales. En cuanto al tema que ha sido motivo de preocupación, cual es el transporte informal, informa que en breve el Sr. Alcalde Mayor expedirá un decreto en el cual se dejará expreso que una vez entre en operación el SITM se declara como ilegal el transporte informal y el transporte colectivo, y lo prohíbe, respetando el plan de implementación. Ello en virtud del compromiso que ha asumido frente al proyecto Transcaribe. Comenta que todas las dependencias Distritales que tienen algo que ver en el tema de la movilidad, trabajan como un solo equipo de trabajo. Señala que el 5 de marzo, a partir de las 8 a.m. en el DATT se instalara la primera mesa de trabajo para tratar el tema de la informalidad con todos los transportadores que decidan participar, con el fin de explorar y construir alternativas que permitan solucionar este problema y ejercer un control a la demanda. Expresa que los mismos transportadores pueden hacer un control a esta demanda, pues existen 37 rutas habilitadas, y de ellas hay 16 abandonadas, lo que propicia la informalidad.

Agradece la paciencia que han demostrado en la presente audiencia, y los invita a continuar participando con ánimo positivo.

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS- TRANSCARIBE

Continúa el Dr. Felipe de Viveros refiriéndose a las inquietudes expresadas por la concurrencia en torno a las acciones que está adelantando la autoridad. Explica que ni Transcaribe ni el contratista están en la facultad de ser autoridad de Transporte, por lo que se ha invitado a esta segunda parte de la diligencia al Director del DATT para que explique tales acciones.

El Sr. Jorge Enrique González, Director del DATT, toma la palabra y detalla en cifras las principales acciones del DATT: En los últimos 6 meses, el DATT ha inmovilizado 12.000 motocicletas, y se ha sancionado a 32.725 conductores de motocicletas, tomando como referencia que el mayor punto de afectación al transporte formal proviene del mototaxismo. En cuanto a vehículos colectivos que funcionan por fuera de la legalidad, se han sancionado 4.600 conductores, e inmovilizado 683 vehículos. Lo cual prueba el compromiso de la Administración Distrital. Se ha venido haciendo un trabajo armonizado incluso con los mismos transportadores. Hace un llamado a las empresas para que se retomen las rutas abandonadas, y poner a funcionar el total de los buses que están autorizados para ello, para equilibrar los esfuerzos de la Administración Distrital. Finaliza reiterando la invitación para el 5 de marzo, y les recuerda a los empresarios presentes que las puertas de su oficina siempre están abiertas para ellos.

El Dr. Coronado concede la palabra al Sr. HECTOR BLANCO quien afirma que si bien en la ciudad existe una autoridad única de transporte (GEPMU), la cual no ha estado presente en las reuniones que Transcaribe ha adelantado en torno a esta licitación. Indica que él ha asistido a la totalidad de las reuniones, y el gerente de esa dependencia sólo ha participado en una de ellas. Por otra parte indica que no es sano dejar en el ambiente que los transportadores tienen abandonadas 16 rutas, pues tal situación obedece a que se han solicitado modificaciones a las rutas de transporte de Cartagena, ya que ellas son dinámicas y cambian de acuerdo al crecimiento de la ciudad, mientras que las rutas autorizadas no han seguido esta evolución. Indica que ellos han solicitado al DATT estas modificaciones, pero que sus solicitudes han sido ignoradas, por lo que invita a tener en cuenta estas solicitudes.

El Dr. Coronado se compromete a garantizar la presencia del Gerente de Espacio Público en las reuniones que se iniciarán el 5 de marzo. Acepta la invitación hecha por el Sr. Blanco para retomar las propuestas de modificación de las rutas.

El Sr. ALFREDO MOUTHON comenta una inquietud que le dejó la manifestación del Dr. De Viveros en torno a que se debe tener en cuenta que en la actual matriz de riesgos se fija un riesgo previsible del 25% de la demanda atribuible al transporte informal, y lo que supere ese porcentaje deberá asumirla el Distrito. Invita a todos a poner su granito de arena para que el proyecto sea viable para todos.

El Sr. HÉCTOR SIERRA saluda con beneplácito el anuncio de las mesas de trabajo que abrirá la administración distrital. Solicita que también se tome como uno de los temas a tratar el censo de vehículos, pues el censo que actualmente se está contemplando en el esquema del proyecto está desactualizado. Respalda lo dicho por el Dr. González en cuanto a los operativos de control a la informalidad, pero precisa también que se deben tener en cuenta sus inquietudes acerca del censo. También en cuanto a las rutas que hoy están abandonadas, expresa que muchas de ellas están así porque han sido objeto de amenazas por los informales, y en otros casos porque algunas no presentan la misma demanda. Apoya lo expresado por el Sr. Blanco en el sentido de que las actuales rutas se basan en estudios hechos en el año 1985, y que además desde el año 1989 se cerró el parque automotor. Solicita ser flexibles en cuanto al tema de las tarjetas de operación.

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS- TRANSCARIBE

El Dr. Coronado resalta la importancia de estas apreciaciones y recoge que las mismas serán tema obligado en las mesas de trabajo. El Dr. González también apoya esta apreciación, e invita a todos a cooperar y a buscar las posibles soluciones.

EVER SALCEDO, Flota de Lujo, solicita que se invite al comandante de la Policía para que también integre estas mesas de trabajo, pues han sido víctimas de destrucción e incendio de sus buses.

Finalizado este tema, toma la palabra el Ing. JOSE ALFARO, Director Operativo de Transcaribe. Explica los estudios de demanda del transporte público en la ciudad. Cita los estudios técnicos como el Plan Maestro de Movilidad de 2011, que se basó en encuestas a hogares, en los que se indagó en las familias el tipo de transporte utilizado, e igualmente en aforos de observación visual, se hizo el estimado de transporte público informal. En relación al transporte público colectivo, a finalizar 2012 se hizo una actualización de la matriz de transporte público de la ciudad de Cartagena, con la metodología de encuestas a bordo de los vehículos, observaciones, estudios de velocidades, ascensos y descensos, lo que lleva a concluir que el número de viajes es de 452.000 pasajeros. Con tal análisis se hicieron los cálculos de demandas. Precisa que dichos estudios están en la entidad y pone a disposición de los presentes los mismos para cuando deseen consultarlos.

A continuación se procede a dar respuesta a las observaciones presentadas:

A. RIESGO DE DEMANDA

Primera Intervención – Héctor Blanco CARTAGENA EXPRESS

Respuesta: El parámetro con el cual se toma el registro es el estudio del DNP de 2010. La medición de demanda se hace sobre las revisiones que hizo Transcaribe en 2012 frente a la demanda del TPC.

En estricto sentido no se asigna la informalidad y se ajustará la redacción.

El sentido del riesgo es el siguiente: se estima que el Sistema genera 600.000 viajes por día, de los cuales el TPC recoge 450.000, la informalidad asume 150.000. Lo previsible es que mantengan la eficiencia del TPC y eso es lo que se le asigna como riesgo previsible. Los hechos que afecten esa normalidad por fuera de la responsabilidad del CONCESIONARIO es un riesgo imprevisible.

De acuerdo con lo anunciado por el Alcalde (E) en la audiencia, el 5 de marzo se llevará a cabo la instalación de mesas de trabajo para el control de la informalidad para que se expongan las iniciativas que se tengan frente a este tema, como acción inicial para mitigar el impacto que ese factor puede tener en la prestación del servicio actual del Transporte Público Colectivo, y la incidencia en el Transporte Masivo.

En la intervención del DATT, se resumieron las acciones que se han tomado.

Segunda Intervención – Pablo Blanco APROBUSCAR

Respuesta: El sentido del riesgo es el siguiente: se estima que el Sistema genera 600.000 viajes por día, de los cuales el TPC recoge 450.000, la informalidad asume 150.000. Lo previsible es que

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS– TRANSCARIBE

mantengan la eficiencia del TPC y eso es lo que se le asigna como riesgo previsible.

Tercera Intervención – Alfonso Mendoza SOTRAMAC

Respuesta: Los tiempos que se establecen para los despachos obedecen a demanda de pasajeros. En horas pico para la Troncal hay un intervalo en hora pico que oscila entre 2 y 5 minutos por vehículo despachado, la demanda total que captura la troncal en hora pico es el 18.82%, de acuerdo con los cálculos. Respecto de las pretroncales el intervalo en hora pico oscila entre 3 y 6 minutos y captura 31,16% de la demanda total. Las rutas alimentadoras, en hora pico, el despacho oscila entre 2 y 15 minutos que captura el 22,41% de la demanda, es importante aclarar que en esta ruta, los intervalos según el diseño debería oscilar en 29 minutos, sin embargo se toman 15 minutos para hacer el despacho en hora pico y establecer mejor prestación del servicio. La rutas auxiliares, en hora pico, el despacho oscila entre 2 y 15 minutos y la participación porcentual de la demanda es del 27,61%, es importante aclarar que en esta ruta, los intervalos según el diseño debería oscilar en 24 minutos, sin embargo se toman 15 minutos para hacer el despacho en hora pico y establecer mejor prestación del servicio.

Hecha la claridad técnica se tiene que la eficiencia del Sistema demanda que se generen intervalos de servicio de manera diferente a la del TPC, garantizando dos aspectos: prestación del servicio y eficiencia financiera. Justamente una mejor prestación del servicio es lo que hace que se mitigue el riesgo de demanda.

Cuarta Intervención – Camilo Badillo SOTRAMAC

Preguntas:

- *Pregunta: Acciones afirmativas contra la informalidad. Ni Transcaribe ni los Concesionario son responsables. El control de los vehículos que hacen transporte ilegal no es claro.*

Respuesta: En efecto, como se ha indicado, Transcaribe no es la entidad competente para controlar la informalidad. Como consecuencia de lo anterior, se solicitará a las entidades competentes que informen el estado de avance de la implementación de medidas relacionadas con el control del transporte informal, sin perjuicio de lo indicado por las autoridades distritales en el desarrollo de la audiencia

- *Pregunta: Riesgo de demanda vinculado con el pedido de la flota. Ocupación del 75% de los vehículos, el "o según necesidad del servicio" genera riesgos para el concesionario.*

Respuesta: La CLÁUSULA 64 de la minuta del contrato de concesión, prevé que la incorporación de flota por necesidad del servicio debe obedecer al análisis económico, técnico y jurídico que permita establecer que no se afecta el equilibrio del contrato por la adopción de esa decisión. De esa manera queda cubierto el concesionario frente a la decisión de la Administración, la cual necesariamente debe estar precedida de los estudios indicados.

- *Pregunta: Contrato de recaudo: puntos de venta y recarga de tarjetas, son insuficientes y no dependen del concesionario Ojo con la revisión del contrato de recaudo y cobertura y disponibilidad de tiempo ajustada a las necesidades del Sistema*

Respuesta: Se previó en el contrato de recaudo un número mínimo de puntos equivalente a 200, los cuales fueron definidos por el estudio previo elaborado por Transcaribe. El adjudicatario

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS- TRANSCARIBE

ofreció en su propuesta la instalación de 400 puntos en la ciudad.

Quinta Intervención – Manuel Salazar SOTRAMAC

Respuesta: La proyección de demanda prevé que los usuarios pueden migrar a otro tipo de transporte como afectación normal, sobre esa migración está calculada la demanda estimada del Sistema. La afectación anormal de la demanda tendrá el tratamiento de un riesgo imprevisible. Sin embargo, la matriz se ajustará, en el sentido de establecer que la probabilidad de ocurrencia es alta.

Sexta Intervención – Andrés Velasco SOTRAMAC

- *Pregunta: Control informalidad asignado al Concesionario las estimaciones actuales se asume que un 25% está en informalidad. Cualquier incremento es imprevisibilidad.*

Respuesta: En estricto sentido no se asigna la informalidad y se ajustará la redacción.

El sentido del riesgo es el siguiente: se estima que el Sistema genera 600.000 viajes por día, de los cuales el TPC recoge 450.000, la informalidad asume 150.000. Lo previsible es que mantengan la eficiencia del TPC y eso es lo que se le asigna como riesgo previsible.

- *Pregunta: Prestación del servicio desintegración y desvinculación TPC. Hay responsabilidades del Distrito debería ser compartido porque el Distrito tiene obligaciones. Incumplimiento de obligación de cancelación de tarjetas de operación.*

Respuesta: Se incluirá como obligación a cargo de Transcaribe informar al DATT sobre los vehículos a los cuales se les debe cancelar la tarjeta de operación, una vez el propietario incumpla con la postulación y/o entrega del vehículo al patrimonio autónomo. Esto no es un riesgo previsible, sino una obligación contractual del Ente Gestor que se incluirá en el contrato mediante Adenda.

Séptima Intervención - Alfredo Mouthon APROBUSCAR

Respuesta: Se deberá verificar la magnitud de la ruptura del equilibrio del contrato y la prueba de éste. El juez de conocimiento determinará la magnitud de la ruptura y la forma de reconocimiento que se deba implementar. Como se desconocen los eventos y la magnitud de la afectación, no es posible definir desde ya en el contrato a cuánto ascenderá el reconocimiento.

Octava Intervención – Eduardo Bárcenas

Respuesta: Como se ha indicado, Transcaribe no es la entidad competente para controlar la informalidad. Como consecuencia de lo anterior, se solicitará a las entidades competentes que informen el estado de avance de la implementación de medidas relacionadas con el control del transporte informal. Lo anterior, sin perjuicio de los compromisos asumidos por las autoridades distritales competentes frente a este particular para desarrollar mesas de trabajo que permitan adoptar medidas tendientes al control de este flagelo.

Novena Intervención – Héctor Sierra APROBUSCAR

Respuesta: Como se ha indicado, Transcaribe no es la entidad competente para controlar la informalidad. Como consecuencia de lo anterior, se solicitará a las entidades competentes que informen el estado de avance de la implementación de medidas relacionadas con el control del transporte informal. Lo anterior, sin perjuicio de los compromisos asumidos por las autoridades distritales competentes frente a este particular para desarrollar mesas de trabajo

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS- TRANSCARIBE

que permitan adoptar medidas tendientes al control de este flagelo.

Decima Intervención – Rubén Chacón – APROBUSCAR – SOMOS

Respuesta: La minuta del contrato prevé las fechas probables de incorporación de flota. Ahora bien, la implementación del Sistema supone dos (2) actividades que se implementan conjuntamente: (i) desvinculación y desintegración del TPC y (ii) incorporación de flota del SITM, y ambas se realizan en 2 fases.

La desvinculación y desintegración del TPC se hace en el 100% porque se trata de la implementación de un sistema integrado de transporte que contempla la exclusión plena del transporte colectivo.

Por su parte, la incorporación de la flota del SITM supone que la demanda del Sistema realmente requiera para la operación el 100% de la flota. Ese 100% de la flota se mide en dos periodos (i) Fase 2 de incorporación del 50% de la flota y (ii) Fase 3 sólo si se alcanza el 75% de la demanda referente de las rutas implementadas.

Lo que implica que la inversión sólo se hará en el 50% respecto de la incorporación de flota, sin perjuicio de que se haga la desvinculación del 100% de la flota de TPC que tiene su pago autónomo.

Undécima Intervención – Ever Salcedo - SOTRAMAC

Respuesta: El procedimiento se está cumpliendo de acuerdo con lo señalado en la Circular de Colombia Compra Eficiente, la cual contiene recomendaciones generales frente a la estructuración de riesgos del proceso de contratación y del contrato mismo a celebrar. El fundamento jurídico de la asignación de riesgos está previsto en el artículo 4º Ley 1150 de 2007 y la definición del proceso de contratación está previsto en el artículo 3º del Decreto 1510 de 2013.

De otro lado, debe precisarse que la intervención de la Procuraduría garantiza que el procedimiento se está llevando a cabo de acuerdo con lo señalado en las normas que rigen la contratación estatal.

Duodécima Intervención – Hernán Roa SOTRAMAC

Respuesta: Observación en relación con los Decretos por medio de los cuales el Distrito regula el pago de los vehículos contenidos en el Apéndice 5. Es un tema de aclaración del pliego de condiciones y no relacionado con la asignación de riesgos.

Decimotercera Intervención – Alvaro Arango – CARTAGENA EXPRESS

Respuesta: En cuanto a los estudios, el parámetro con el cual se toma el registro es el estudio del DNP de 2010. La medición de demanda se hace sobre las revisiones que hizo Transcaribe en 2012 frente a la demanda del TPC.

En efecto, como se ha indicado, Transcaribe no es la entidad competente para controlar la informalidad. Como consecuencia de lo anterior, se solicitará a las entidades competentes que informen el estado de avance de la implementación de medidas relacionadas con el control del transporte informal. Lo anterior, sin perjuicio de los compromisos asumidos por las autoridades distritales competentes frente a este particular para desarrollar mesas de trabajo que permitan adoptar medidas tendientes al control de este flagelo.

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS– TRANSCARIBE

El riesgo será redefinido precisando que no se traslada la informalidad, sino la obligación de mantener por lo menos la ocupación actual del TPC.

Decimo catorceava Intervención – Vilma Arrieta CARTAGENA EXPRESS

Respuesta: Como se ha indicado, Transcaribe no es la entidad competente para controlar la informalidad. Como consecuencia de lo anterior, se solicitará a las entidades competentes que informen el estado de avance de la implementación de medidas relacionadas con el control del transporte informal. Lo anterior, sin perjuicio de los compromisos asumidos por las autoridades distritales competentes frente a este particular para desarrollar mesas de trabajo que permitan adoptar medidas tendientes al control de este flagelo.

Decimoquinta Intervención – Ana María Ruan FERREIRA RUAN ASOCIADOS

Respuesta: Como se ha indicado, Transcaribe no es la entidad competente para controlar la informalidad. Como consecuencia de lo anterior, se solicitará a las entidades competentes que informen el estado de avance de la implementación de medidas relacionadas con el control del transporte informal. Lo anterior, sin perjuicio de los compromisos asumidos por las autoridades distritales competentes frente a este particular para desarrollar mesas de trabajo que permitan adoptar medidas tendientes al control de este flagelo.

Decimosexta Intervención – Reinaldo Marrugo

- *Pregunta: Cumplimiento de la demanda 25% en la asignación del riesgo al concesionario al Distrito o a Transcaribe.*

Respuesta: La respuesta a la observación se hace en los mismos términos indicados anteriormente, se redefinirá el alcance del riesgo previsible asignado, precisándolo de acuerdo con lo señalado en este documento.

- *Pregunta: Decir si está viciado o no el proceso de asignación de riesgo*

Respuesta: El procedimiento se está cumpliendo de acuerdo con lo señalado en la Circular de Colombia Compra Eficiente, la cual contiene recomendaciones generales frente a la estructuración de riesgos del proceso de contratación y del contrato mismo a celebrar. El fundamento jurídico de la asignación de riesgos está previsto en el artículo 4º Ley 1150 de 2007 y la definición del proceso de contratación está previsto en el artículo 3º del Decreto 1510 de 2013.

De otro lado, debe precisarse que la intervención de la Procuraduría garantiza que el procedimiento se está llevando a cabo de acuerdo con lo señalado en las normas que rigen la contratación estatal.

B. RIESGO FINANCIERO

Primera Intervención – Víctor Córdoba CARTAGENA EXPRESS

Respuesta: No tiene relación con la asignación de riesgos. En cuanto a los costos del cierre financiero, el contrato prevé alternativas para acreditar el cierre financiero, es facultativo del CONCESIONARIO determinar cuál se adecua mejor a la estructura de costos, por lo que es un riesgo asignado a él el incremento de costos que suponga su consecución.

C. RIESGO IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS– TRANSCARIBE

Primera Intervención – Alfredo Mouthon APROBUSCAR

Respuesta: La implementación del Sistema supone dos (2) actividades que se implementan conjuntamente: (i) desvinculación y desintegración del TPC e (ii) incorporación de flota del SITM, y ambas se realizan en 2 fases.

La desvinculación y desintegración del TPC se hace en el 100% porque se trata de la implementación de un sistema integrado de transporte que contempla la exclusión plena del transporte colectivo.

Por su parte, la incorporación de la flota del SITM supone que la demanda del Sistema realmente requiera para la operación el 100% de la flota. Ese 100% de la flota se mide en dos periodos (i) Fase 2 de incorporación del 50% de la flota y (ii) Fase 3 sólo si se alcanza el 75% de la demanda referente de las rutas implementadas. Lo que implica que la inversión sólo se hará en el 50% respecto de la incorporación de flota, sin perjuicio de que se haga la desvinculación del 100% de la flota de TPC que tiene su pago autónomo.

Es una forma de mitigar el riesgo de inversión en el Sistema, disminuye el riesgo de inversiones que no se van a pagar por el Sistema en caso de no llegarse a una adecuada demanda.

Segunda Intervención – Andrés Velasco SOTRAMAC

Respuesta: Disponibilidad de infraestructura e implementación de rutas, se complementará el riesgo indicando que lo asume Transcaribe si pide flota y si solicita desintegrar y desvincular vehículos del TPC.

Tercera Intervención – Rubén Chacón SOMOS

Respuesta: Disponibilidad de infraestructura e implementación de rutas se complementará indicando que el riesgo lo asume Transcaribe si pide flota y si solicita desintegrar y desvincular vehículos del TPC.

Cuarta Intervención – Alfonso Mendoza SOTRAMAC

Respuesta: No es un tema de asignación de riesgos.

Quinta Intervención - Ana María Ruan

Respuesta: Se debe afirmar que a diferencia de otros Sistemas, este contempla la implementación de un Sistema Integrado que excluya completamente al TPC y por lo tanto, el riesgo de paralelismo se mitiga. Las rutas del masivo se van implementando a medida que se van excluyendo las rutas del colectivo, por lo tanto el TPC no será competencia del Masivo.

El contrato prevé obligaciones frente a la desvinculación de los vehículos del colectivo.

La implementación del Sistema supone dos (2) actividades que se implementan conjuntamente: (i) desvinculación y desintegración del TPC e (ii) incorporación de flota del SITM, y ambas se realizan en 2 fases.

Sexta Intervención – Vilma Arrieta CARTAGENA EXPRESS

Respuesta: La demora en la desvinculación será un incumplimiento de las obligaciones, en función de lo que es competencia de cada actor de acuerdo con sus competencias, no es un riesgo.

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS– TRANSCARIBE

Séptima Intervención – Camilo Badillo

Respuesta: Como se ha insistido, la construcción del segundo patio no está contemplado, de ahí que en la estructura de costos se remunera los patios temporales. En el evento de ingresar recursos adicionales para la construcción de un patio alterno, se modifica la tarifa de remuneración del kilómetro, de acuerdo con lo incluido en la minuta del contrato de concesión.

D. RIESGO AMBIENTAL

Primera Intervención - Manuel Salazar SOTRAMAC

Respuesta: Es un riesgo asignado al concesionario quien deberá hacer los cálculos que supone la puesta en operación de los vehículos con los cuales se prestará el servicio.

Segunda Intervención - Álvaro Arango CARTAGENA EXPRESS

Respuesta: Se trata de autorizaciones para poner a operar los vehículos, y eso es responsabilidad del concesionario, por lo que es un riesgo que está en capacidad de soportar.

E. RIESGO CAMBIARIO

No se presentaron observaciones frente a la asignación preliminar de este riesgo.

F. RIESGO DE TARIFA

Primera Intervención – Andrés Velasco SOTRAMAC

Respuesta: Se ajustará la matriz de riesgos en el sentido de indicar que el evento se relaciona con el ajuste de la tarifa al usuario de manera diferente a lo definido en el contrato de concesión, por parte de la autoridad Distrital.

Segunda Intervención – Ana María Ruan

Respuesta: Se ajusta la matriz de riesgos en el sentido de indicar que el evento se relaciona con el ajuste de la tarifa al usuario de manera diferente a lo definido en el contrato de concesión, por parte de la autoridad Distrital.

G. RIESGO CONMOCIÓN INTERIOR, PROTESTAS

Primera Intervención – Ana María Ruan

Respuesta: El daño emergente es un riesgo asegurable por el Concesionario, por eso no se modifica la asignación a él.

H. RIESGO COMBUSTIBLE

Primera Intervención – Emiro Lara AMITRANS

Respuesta: No tiene relación con la asignación de riesgos, sino con la adopción de la decisión por parte del Gobierno Distrital y el efecto en los elementos que se utilizarán para la prestación del servicio.

Segunda Intervención – Víctor Córdoba CARTAGENA EXPRESS

Respuesta: Se tiene certeza sobre la provisión de gas por un término de 14 años, de ahí que el riesgo se traslade al Concesionario quien está en mejor condición de conseguir fuentes de abastecimiento para la provisión respecto de la cual se tiene certeza sobre su existencia, tal

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS- TRANSCARIBE

como se sustenta en el Decreto Distrital en virtud del cual se adoptó la medida.

Tercera Intervención - Ana María Ruan

Respuesta: El Decreto Distrital contiene la materialización de la política pública, la cual se sustenta en los estudios que tuvo en cuenta el Distrito para adoptar la decisión. Transcaribe da cumplimiento a la decisión adoptada en virtud del Decreto.

5. Asignación definitiva

De acuerdo con las respuestas dadas por la entidad, se adjunta a este documento la presentación que contiene la asignación de riesgos final, la cual podrá ser objeto de revisión por parte de los interesados, dentro del plazo fijado en el pliego de condiciones para presentar observaciones.

El documento ajustado (Anexo No. 5) será publicado el próximo lunes 3 de marzo de 2014.

Dentro de la asignación definitiva surgieron intervenciones adicionales que dan lugar a revisar los documentos precontractuales.

El Señor ALFONSO MENDOZA solicita que se señale la fecha para realizar la audiencia de aclaración de pliegos, haciendo uso del artículo 39 del Decreto 1510 de 2013.

6. Terminación de la Audiencia

El Gerente General de TRANSCARIBE S.A., Dr. **JOSE LOPEZ AMARIS**, agradece una vez más la asistencia de los presentes, interesados y Organismos de Control, invitándolos a estar atentos a las etapas e informes que suceden.

Se informa a los participantes que las respuestas serán publicadas en la página web de la entidad y en el SECOP, así como la presente acta y la eventual Adenda que sea necesario expedir, como fruto de las aclaraciones solicitadas.

De otra parte, y de acuerdo con la solicitud de los interesados en el proceso y el artículo 39 del Decreto 1510 de 2013, se fija el día 7 de marzo de 2014 a partir de las 10:00 AM para llevar a cabo la audiencia de aclaración del pliego de condiciones.

Finalizada la audiencia de asignación de riesgos siendo las 6:50 PM, se levanta la sesión y se suscribe por quienes participaron en ella.

Para constancia firman los asistentes,

JOSE LOPEZ AMARIS	Gerente General
-------------------	-----------------

TANIA DIAZ SABBAGH	Secretaria General
--------------------	--------------------

OBJETO DEL PROCESO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS- TRANSCARIBE

ERCILIA BARRIOS FLOREZ	Jefe Oficina Asesora Jurídica
ALVARO CARABALLO	Jefe Oficina Asesora de Control Interno
JOSE ALFARO VILLADIEGO	Director del Departamento de Operaciones
ANGELICA PADILLA	P.E. Departamento de Operaciones
HEIDY GARCIA MONTES	Directora Departamento Administrativo y Financiero
AQUILES RODRIGUEZ	Asesor Externo de la Dirección Administrativa y Financiera