

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013
CUYO OBJETO ES 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**



Página 1 de 52

INTERVENCIÓN No. 1. CAMILO BADILLO, de SOTRAMAC, presenta 3 inquietudes.

1. *Cuando el proponente presenta una propuesta principal y subsidiaria se estarían duplicando los requisitos financieros, y solicita solo presentar una sola vez.*

Respuesta: De acuerdo con lo discutido en la audiencia de aclaraciones llevada a cabo, Transcaribe revisará y ajustará el texto en el sentido de dar viabilidad a la presentación de propuestas alternativas y subsidiarias, bajo la lógica que permita generar mayor competencia dentro del proceso, estableciendo condiciones que mejoren la cobertura de riesgo de declaratoria de desierta de una de las concesiones.

El sentido de la modificación será para efectos de determinar la siguiente combinación de alternativas de presentación de ofertas:

Propuesta Principal	Propuesta Subsidiaria
Una propuesta principal	-
Una propuesta principal	Una propuesta subsidiaria
Una propuesta principal	Dos propuestas subsidiarias
Dos propuestas principales	-
Dos propuesta principales	Una propuesta subsidiaria
Tres propuestas principales	-

La modificación también determinará acerca de las propuestas subsidiarias:

- Únicamente serán consideradas si la propuesta principal no es adjudicada,
 - Sólo puede adjudicarse una propuesta subsidiaria (para el caso en que se presenten dos subsidiarias se escoge solo una)
 - Los requisitos de las subsidiarias no se acumulan con los requisitos de las principales y se asumen cumplidos con la oferta principal, siempre que sean mayores
 - Los requisitos de dos o más propuestas principales si son acumulativos, deben cumplirse los requisitos habilitantes por tantas como sean las propuestas principales que se presenten.
2. *La Alternativa No. 1 deberá tener propietarios como requisito habilitante, porque así como está formulada, viola los documentos Conpes. La alternativa uno debe tener propietarios.*

Respuesta: Como se ha venido insistiendo, este nuevo proceso supone algunas modificaciones estructurales, particularmente en las alternativas que tienen los interesados para presentar propuesta, en tanto responde a la necesidad de generar espacios de participación para los transportadores locales, pero garantizando que pueda existir interés de otros actores, para también proteger el derecho de los cartageneros de contar con un servicio de transporte público eficiente, como derecho protegido por la Constitución Política.

Al respecto, cabe recordar que el artículo 365 de la Constitución Política, prevé lo siguiente en materia de prestación de servicios públicos:

*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".

De acuerdo con lo anterior, es claro que al Estado le corresponde el deber superior de garantizar la prestación del servicio público y, en particular para el caso que nos ocupa, de la prestación del servicio público de transporte a favor de los ciudadanos de Cartagena de Indias. Es derecho correlativo a este deber del Estado, el de los ciudadanos de ser beneficiarios de un servicio público de transporte eficiente.

En ese orden, tal como se explica en el estudio previo de la licitación pública 004 de 2013, y se reitera en este documento, la consecuencia de la ausencia de participación en el proceso licitatorio 003 de 2013, genera la obligación para el ente gestor y demás autoridades locales y nacionales, de buscar estrategias encaminadas a obtener la participación de entes públicos o privados, nacionales o internacionales que, bajo la estructura esencial del proceso, se interesen en su prestación.

Tal como consta en los documentos previos y las memorias de las sesiones sostenidas con la Junta Directiva de TRANSCARIBE S.A., los elementos esenciales del proceso no fueron modificados:

- (i) El proceso de desvinculación y desintegración sigue en cabeza de los futuros concesionarios
 - (ii) No existen recursos para hacer fondeo del Fondo de Contingencias, diferente a lo previsto con recursos de los posibles concesionarios a partir de la liberación de la carga tarifaria que corresponde a TRANSCARIBE S.A., de acuerdo con lo señalado tanto en el proceso anterior (Adenda No. 5), como en el nuevo proceso.
 - (iii) El costo de la infraestructura sigue a cargo de la tarifa, aun cuando, como se indicó en el proceso anterior y se reitera en el nuevo, existe un firme compromiso del Ente Gestor, del Gobierno Distrital y del Gobierno Nacional, de llegar a acuerdos frente a este concepto, mediante el aporte de recursos para el pago de la infraestructura y su consecuente exclusión de la tarifa.
-

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013
CUYO OBJETO ES 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**



Página 3 de 52

De manera contundente se afirma que la nueva estructura no supone modificaciones frente a los aspectos estructurales que fueron objeto de observación en desarrollo del proceso licitatorio 003 de 2013, los cuales, de acuerdo con las comunicaciones radicadas por los interesados, dieron lugar a la ausencia de propuestas el pasado 22 de noviembre de 2013.

Al respecto, debe decirse que TRANSCARIBE S.A. no cuenta con elementos adicionales que permitan hacer una estructuración diferente a la planteada en la anterior oportunidad, aun cuando avanza en la consecución de recursos, por ejemplo, para excluir de la carga tarifaria el valor correspondiente a la infraestructura.

Así las cosas, tanto la alternativa 1 como la alternativa 2 de presentación de oferta, prevén la vinculación de propietarios. Respecto de la alternativa 1, como instrumentos para la asignación de puntaje, y en la alternativa 2 como requisito habilitante para presentar propuesta, en adición a la obtención de puntaje.

Entonces, Transcaribe no desconoce la política prevista en el documento CONPES relacionada con la vinculación de propietarios, pero crea un mecanismo como alternativa para ampliar el espectro de interesados, para lograr contar con operadores que presten el servicio.

La estructuración actual mantiene las condiciones para promover la participación de todos los interesados, bajo condiciones que permitan la competencia entre actores que se interesen por prestar el servicio público de transporte.

3. *Relacionada con el orden de elegibilidad, respecto la metodología, no es claro el orden de elegibilidad, proponiendo una nueva metodología, para la presentación de las concesiones. Propone que se haga una asignación de acuerdo a lo que decida el proponente.*

Respuesta: Considerando que las combinaciones para presentar propuestas principales y subsidiarias serán modificadas, de igual manera debe ser ajustado el orden de elegibilidad. Se aclara, en todo caso, que el pliego de condiciones incluirá la previsión según la cual, un mismo proponente podrá resultar adjudicatario de tres concesiones con tres propuestas principales, bajo las reglas que sean modificadas mediante Adenda.

INTERVENCIÓN No. 2. REINALDO MARRUGO, AMITRANS. Da lectura al documento escrito que se transcribe a continuación:

El pliego de condiciones en los puntos 2.11, 2.11.1 y 2.13.2 no cumple los principios de justicia, transparencia, igualdad, oportunidad y pluralidad, por las siguientes razones:

1. *Permite que a un solo proponente les sean adjudicadas las tres (3) concesiones.*

Incumplen: *criterios de pluralidad en la prestación del servicio de transporte que Transcaribe dice propender.*

Respuesta: De acuerdo con lo señalado en la respuesta anterior, se ajustará el orden de

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

CUYO OBJETO ES 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



Página 4 de 52

elegibilidad tras ajustarse la forma de presentación de ofertas principales y subsidiarias.

Sin perjuicio de lo anterior, debe destacarse que el pliego de condiciones no resulta violatorio del principio de concurrencia, en tanto prevé la forma de participación que resulta más incluyente para garantizar el interés de muchos actores dentro del proceso de selección.

2. *Permite que a proponentes con la Alternativa No. 1 (con cero participación de industria local del transporte) resulten adjudicados con más de una concesión.*

Incumplen: Documentos CONPES 3259 de 2003 y 3260 de 2003, cuales establecen la obligatoriedad de darle participación activa a la industria local del transporte en los contratos de concesión adjudicados.

Respuesta: Como se ha venido insistiendo, este nuevo proceso supone algunas modificaciones estructurales, particularmente en las alternativas que tienen los interesados para presentar propuesta, en tanto responde a la necesidad de generar espacios de participación para los transportadores locales, pero garantizando que pueda existir interés de otros actores, para también proteger el derecho de los cartageneros de contar con un servicio de transporte público eficiente, como derecho protegido por la Constitución Política.

Al respecto, cabe recordar que el artículo 365 de la Constitución Política, prevé lo siguiente en materia de prestación de servicios públicos:

*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".

De acuerdo con lo anterior, es claro que al Estado le corresponde el deber superior de garantizar la prestación del servicio público y, en particular para el caso que nos ocupa, de la prestación del servicio público de transporte a favor de los ciudadanos de Cartagena de Indias. Es derecho correlativo a este deber del Estado, el de los ciudadanos de ser beneficiarios de un servicio público de transporte eficiente.

En ese orden, tal como se explica en el estudio previo de la licitación pública 004 de 2013, y se reitera en este documento, la consecuencia de la ausencia de participación en el proceso licitatorio 003 de 2013, genera la obligación para el ente gestor y demás

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013
CUYO OBJETO ES 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**



Página 5 de 52

autoridades locales y nacionales, de buscar estrategias encaminadas a obtener la participación de entes públicos o privados, nacionales o internacionales que, bajo la estructura esencial del proceso, se interesen en su prestación.

Tal como consta en los documentos previos y las memorias de las sesiones sostenidas con la Junta Directiva de TRANSCARIBE S.A., los elementos esenciales del proceso no fueron modificados:

- (i) El proceso de desvinculación y desintegración sigue en cabeza de los futuros concesionarios
- (ii) No existen recursos para hacer fondeo del Fondo de Contingencias, diferente a lo previsto con recursos de los posibles concesionarios a partir de la liberación de la carga tarifaria que corresponde a TRANSCARIBE S.A., de acuerdo con lo señalado tanto en el proceso anterior (Adenda No. 5), como en el nuevo proceso.
- (iii) El costo de la infraestructura sigue a cargo de la tarifa, aun cuando, como se indicó en el proceso anterior y se reitera en el nuevo, existe un firme compromiso del Ente Gestor, del Gobierno Distrital y del Gobierno Nacional, de llegar a acuerdos frente a este concepto, mediante el aporte de recursos para el pago de la infraestructura y su consecuente exclusión de la tarifa.

De manera contundente se afirma que la nueva estructura no supone modificaciones frente a los aspectos estructurales que fueron objeto de observación en desarrollo del proceso licitatorio 003 de 2013, los cuales, de acuerdo con las comunicaciones radicadas por los interesados, dieron lugar a la ausencia de propuestas el pasado 22 de noviembre de 2013.

Al respecto, debe decirse que TRANSCARIBE S.A. no cuenta con elementos adicionales que permitan hacer una estructuración diferente a la planteada en la anterior oportunidad, aun cuando avanza en la consecución de recursos, por ejemplo, para excluir de la carga tarifaria el valor correspondiente a la infraestructura.

Así las cosas, tanto la alternativa 1 como la alternativa 2 de presentación de oferta, prevén la vinculación de propietarios. Respecto de la alternativa 1, como instrumentos para la asignación de puntaje, y en la alternativa 2 como requisito habilitante para presentar propuesta, en adición a la obtención de puntaje.

Entonces, Transcaribe no desconoce la política prevista en el documento CONPES relacionada con la vinculación de propietarios, pero crea un mecanismo como alternativa para ampliar el espectro de interesados, para lograr contar con operadores que presten el servicio.

La estructuración actual mantiene las condiciones para promover la participación de todos los interesados, bajo condiciones que permitan la competencia entre actores que se interesen por prestar el servicio público de transporte.

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013
CUYO OBJETO ES 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**



Página 6 de 52

3. *Permiten que los proponentes con la Alternativa No. 1, sencillamente bajando su oferta económica en un 10% compensen la participación de más de 141 propietarios, borrándolos de un solo plumazo.*

Incumplen: Nuevamente los documentos CONPES 3259 de 2003 y 3260 de 2003

Respuesta: Las normas de contratación estatal permiten a Transcaribe adoptar medidas cuando tiene dudas frente al valor de una oferta. Al respecto señala el artículo 28 del Decreto 1510 de 2013, lo siguiente:

“Artículo 28. Oferta con valor artificialmente bajo. Si de acuerdo con la información obtenida por la Entidad Estatal en su deber de análisis de que trata el artículo 15 del presente decreto, el valor de una oferta parece artificialmente bajo, la Entidad Estatal debe requerir al oferente para que explique las razones que sustentan el valor ofrecido. Analizadas las explicaciones, el comité evaluador de que trata el artículo anterior, o quien haga la evaluación de las ofertas, debe recomendar rechazar la oferta o continuar con el análisis de la misma en la evaluación de las ofertas.

Cuando el valor de la oferta sobre la cual la Entidad Estatal tuvo dudas sobre su valor, responde a circunstancias objetivas del oferente y de su oferta que no ponen en riesgo el cumplimiento del contrato si este es adjudicado a tal oferta, la Entidad Estatal debe continuar con su análisis en el proceso de evaluación de ofertas.

En la subasta inversa esta disposición es aplicable sobre el precio obtenido al final de la misma”.

Así las cosas, no corresponde la inclusión de un tope mínimo de oferta, dado el instrumento de verificación que tiene la entidad, el cual, en el evento de presentarse, será utilizado contrastando la propuesta económica, con el modelo financiero de Transcaribe que arroja un monto de costo eficiente mínimo.

4. *Dar por demostrado que la oferta que presenten menores ingresos esperados sean favorables para Transcaribe.*

Observación: Matemáticamente es totalmente incongruente, en razón a que los valores de precios por Kms recorridos se les pagaran iguales a todos los proponentes sin tener en cuenta su oferta económica, al final lo que les resultara, será un menos tiempo de su Concesión, pero financieramente Transcaribe no se favorece con nada, más bien podría propiciar la creación de un caos al aparecer Concesiones con diferentes tiempos de finalización.

Respuesta La estructuración financiera no establece posibilidad de ofertar el valor por kilómetro, dado que este se encuentra establecido en el contrato, al igual que su fórmula de reajuste por medio de canasta de costos. Realizar ofertas con ingreso esperado menor al tope establecido no genera variaciones en el pago por kilómetro. Los valores definidos contractualmente no son modificables por los proponentes, y están determinados para

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

**CUYO OBJETO ES 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—
TRANSCRIBE**



Página 7 de 52

cubrir los costos operacionales y de capital asumidos por los concesionarios. La reducción en el Ingreso Esperado Ofertable tiene como consecuencia que el concesionario termine la concesión de manera anticipada, antes de que los vehículos alcancen su vida útil, pero cubriendo como mínimo los costos operacionales asociados. La estrategia del proponente consiste en este caso en evaluar el monto total de utilidad recibido durante el plazo, con el momento en que lo obtiene. En este caso, el proponente evaluará su tasa de retorno interna considerando utilidades y tiempos y diseñará adecuadamente su propuesta.

Por otro lado, la estructuración actual prevé que las concesiones, independiente del Ingreso Ofertado por los proponentes, terminarán en momentos diferentes. La estructuración prevé que una vez se termine una concesión, se deberá adelantar un proceso licitatorio para otorgar una nueva concesión, por parte del Ente Gestor

5. *Los ingresos esperados (IEDO) establecidos para cada una de las concesiones les falta adicionarles un piso o valor mínimo.*

Observación: *por regla general en las diferentes contrataciones que realiza el Estado o entes privados se establecen valores piso que equivalen en su mayoría a un 10% de los presupuestos oficiales, para evitar ofertas infravaloradas que no permitan una competencia transparente entre los diferentes oferentes, vemos los casos en este tipo de licitaciones que a los valores de Kms recorridos se ponen valores TECHO y PISO, precisamente para evitar este tipo de conductas.*

Respuesta: La fijación de un piso para el ingreso esperado generaría como consecuencia la ausencia de competencia por la prestación eficiente del servicio a un valor que sea definido por el CONCESIONARIO tras las valoraciones que haga para el efecto. Así mismo, implicaría revelar el rango de ingreso esperado que fue determinado en el modelo financiero, aspecto que prohíbe de manera expresa el numeral 4° del artículo 20 del Decreto 1510 de 2013, al señalar:

*“4. El valor estimado del contrato y la justificación del mismo. Cuando el valor del contrato esté determinado por precios unitarios, la Entidad Estatal debe incluir la forma como los calculó y soportar sus cálculos de presupuesto en la estimación de aquellos. La Entidad Estatal no debe publicar las variables utilizadas para calcular el valor estimado del contrato cuando la modalidad de selección del contratista sea en concurso de méritos. **Si el contrato es de concesión, la Entidad Estatal no debe publicar el modelo financiero utilizado en su estructuración**”*
(Resaltado fuera del texto)

En adición a lo anterior, y para efectos de mitigar el riesgo de presentación de ofertas artificialmente bajas, las normas de contratación estatal permiten a Transcaribe adoptar medidas cuando tiene dudas frente al valor de una oferta. Al respecto señala el artículo 28 del Decreto 1510 de 2013, lo siguiente:

“Artículo 28. Oferta con valor artificialmente bajo. Si de acuerdo con la información obtenida por la Entidad Estatal en su deber de análisis de que trata el artículo 15 del presente decreto, el valor de una oferta

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

**CUYO OBJETO ES 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**



Página 8 de 52

parece artificialmente bajo, la Entidad Estatal debe requerir al oferente para que explique las razones que sustentan el valor ofrecido. Analizadas las explicaciones, el comité evaluador de que trata el artículo anterior, o quien haga la evaluación de las ofertas, debe recomendar rechazar la oferta o continuar con el análisis de la misma en la evaluación de las ofertas.

Cuando el valor de la oferta sobre la cual la Entidad Estatal tuvo dudas sobre su valor, responde a circunstancias objetivas del oferente y de su oferta que no ponen en riesgo el cumplimiento del contrato si este es adjudicado a tal oferta, la Entidad Estatal debe continuar con su análisis en el proceso de evaluación de ofertas.

En la subasta inversa esta disposición es aplicable sobre el precio obtenido al final de la misma" (Resaltado fuera del texto)

Así las cosas, no corresponde la inclusión de un tope mínimo de oferta, dado el instrumento de verificación que tiene la entidad, el cual, en el evento de presentarse, será utilizado contrastando la propuesta económica, con el modelo financiero de Transcaribe que arroja un monto de costo eficiente mínimo para el ingreso esperado.

INTERVENCIÓN No. 3. ANDRES VELASCO, ASESOR FINANCIERO DE SOTRAMAC, tiene varias observaciones:

1. Respecto al orden de elegibilidad, muy ligada con las observaciones precedentes. Pretende demostrar que con dicho orden existen varios riesgos como lo son: 1) puede haber la posibilidad que las 3 operaciones quedaran en un solo operador; 2) puede quedar una licitación desierta existiendo inclusive 3 oferentes;

Respuesta: En estricto sentido, el pliego de condiciones prevé la posibilidad de que resulte un solo adjudicatario, de acuerdo con las reglas previstas por Transcaribe. Frente a la posibilidad de quedar desierta una concesión, en efecto se trata de un riesgo de cualquier proceso licitatorio que implica que no se presenten propuestas o que de presentarse no cumplan con las condiciones establecidas en el pliego de condiciones y deban ser rechazadas.

Sin perjuicio de lo anterior, de acuerdo con lo discutido en la audiencia de aclaraciones llevada a cabo, Transcaribe revisará y ajustará el texto en el sentido de dar viabilidad a la presentación de propuestas alternativas y subsidiarias, bajo la lógica que permita generar mayor competencia dentro del proceso, estableciendo condiciones que mejoren la cobertura de riesgo de declaratoria de desierta de una de las concesiones.

El sentido de la modificación será para efectos de determinar la siguiente combinación de alternativas de presentación de ofertas:

Propuesta Principal	Propuesta Subsidiaria
Una propuesta principal	-

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**
**CUYO OBJETO ES 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



Página 9 de 52

Una propuesta principal	Una propuesta subsidiaria
Una propuesta principal	Dos propuestas subsidiarias
Dos propuestas principales	-
Dos propuesta principales	Una propuesta subsidiaria
Tres propuestas principales	-

La modificación también determinará acerca de las propuestas subsidiarias:

- Únicamente serán consideradas si la propuesta principal no es adjudicada,
- Sólo puede adjudicarse una propuesta subsidiaria (para el caso en que se presenten dos subsidiarias se escoge solo una)
- Los requisitos de las subsidiarias no se acumulan con los requisitos de las principales y se asumen cumplidos con la oferta principal, siempre que sean mayores
- Los requisitos de dos o más propuestas principales si son acumulativos, deben cumplirse los requisitos habilitantes por tantas como sean las propuestas principales que se presenten.

2. *No existe incentivo para la industria local, porque hay una alternativa que no exige industria local, esto está por fuera de lo establecido en el Conpes.*

Respuesta: Como se ha venido insistiendo, este nuevo proceso supone algunas modificaciones estructurales, particularmente en las alternativas que tienen los interesados para presentar propuesta, en tanto responde a la necesidad de generar espacios de participación para los transportadores locales, pero garantizando que pueda existir interés de otros actores, para también proteger el derecho de los cartageneros de contar con un servicio de transporte público eficiente, como derecho protegido por la Constitución Política.

Al respecto, cabe recordar que el artículo 365 de la Constitución Política, prevé lo siguiente en materia de prestación de servicios públicos:

*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".

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

CUYO OBJETO ES 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



Página 10 de 52

De acuerdo con lo anterior, es claro que al Estado le corresponde el deber superior de garantizar la prestación del servicio público y, en particular para el caso que nos ocupa, de la prestación del servicio público de transporte a favor de los ciudadanos de Cartagena de Indias. Es derecho correlativo a este deber del Estado, el de los ciudadanos de ser beneficiarios de un servicio público de transporte eficiente.

En ese orden, tal como se explica en el estudio previo de la licitación pública 004 de 2013, y se reitera en este documento, la consecuencia de la ausencia de participación en el proceso licitatorio 003 de 2013, genera la obligación para el ente gestor y demás autoridades locales y nacionales, de buscar estrategias encaminadas a obtener la participación de entes públicos o privados, nacionales o internacionales que, bajo la estructura esencial del proceso, se interesen en su prestación.

Tal como consta en los documentos previos y las memorias de las sesiones sostenidas con la Junta Directiva de TRANSCARIBE S.A., los elementos esenciales del proceso no fueron modificados:

- (i) El proceso de desvinculación y desintegración sigue en cabeza de los futuros concesionarios
- (ii) No existen recursos para hacer fondeo del Fondo de Contingencias, diferente a lo previsto con recursos de los posibles concesionarios a partir de la liberación de la carga tarifaria que corresponde a TRANSCARIBE S.A., de acuerdo con lo señalado tanto en el proceso anterior (Adenda No. 5), como en el nuevo proceso.
- (iii) El costo de la infraestructura sigue a cargo de la tarifa, aun cuando, como se indicó en el proceso anterior y se reitera en el nuevo, existe un firme compromiso del Ente Gestor, del Gobierno Distrital y del Gobierno Nacional, de llegar a acuerdos frente a este concepto, mediante el aporte de recursos para el pago de la infraestructura y su consecuente exclusión de la tarifa.

De manera contundente se afirma que la nueva estructura no supone modificaciones frente a los aspectos estructurales que fueron objeto de observación en desarrollo del proceso licitatorio 003 de 2013, los cuales, de acuerdo con las comunicaciones radicadas por los interesados, dieron lugar a la ausencia de propuestas el pasado 22 de noviembre de 2013.

Al respecto, debe decirse que TRANSCARIBE S.A. no cuenta con elementos adicionales que permitan hacer una estructuración diferente a la planteada en la anterior oportunidad, aun cuando avanza en la consecución de recursos, por ejemplo, para excluir de la carga tarifaria el valor correspondiente a la infraestructura.

Así las cosas, tanto la alternativa 1 como la alternativa 2 de presentación de oferta, prevén la vinculación de propietarios. Respecto de la alternativa 1, como instrumentos para la asignación de puntaje, y en la alternativa 2 como requisito habilitante para presentar propuesta, en adición a la obtención de puntaje.

Entonces, Transcaribe no desconoce la política prevista en el documento CONPES relacionada con la vinculación de propietarios, pero crea un mecanismo como alternativa para ampliar el espectro de interesados, para lograr contar con operadores que presten el servicio.

La estructuración actual mantiene las condiciones para promover la participación de todos los interesados, bajo condiciones que permitan la competencia entre actores que se interesen por prestar el servicio público de transporte.

3. *Se está dando un 80% de los puntos asociados a la propuesta económica. Esto es riesgoso para el sistema. Solicita señalar un piso a la oferta económica, para no obtener ofertas artificialmente bajas.*

Respuesta: Para efectos de mitigar el riesgo de presentación de ofertas artificialmente bajas, las normas de contratación estatal permiten a Transcaribe adoptar medidas cuando tiene dudas frente al valor de una oferta. Al respecto señala el artículo 28 del Decreto 1510 de 2013, lo siguiente:

“Artículo 28. Oferta con valor artificialmente bajo. Si de acuerdo con la información obtenida por la Entidad Estatal en su deber de análisis de que trata el artículo 15 del presente decreto, el valor de una oferta parece artificialmente bajo, la Entidad Estatal debe requerir al oferente para que explique las razones que sustentan el valor ofrecido. Analizadas las explicaciones, el comité evaluador de que trata el artículo anterior, o quien haga la evaluación de las ofertas, debe recomendar rechazar la oferta o continuar con el análisis de la misma en la evaluación de las ofertas.

Cuando el valor de la oferta sobre la cual la Entidad Estatal tuvo dudas sobre su valor, responde a circunstancias objetivas del oferente y de su oferta que no ponen en riesgo el cumplimiento del contrato si este es adjudicado a tal oferta, la Entidad Estatal debe continuar con su análisis en el proceso de evaluación de ofertas.

En la subasta inversa esta disposición es aplicable sobre el precio obtenido al final de la misma” (Resaltado fuera del texto)

Así las cosas, no corresponde la inclusión de un tope mínimo de oferta, dado el instrumento de verificación que tiene la entidad, el cual, en el evento de presentarse, será utilizado contrastando la propuesta económica, con el modelo financiero de Transcaribe que arroja un monto de costo eficiente mínimo para el ingreso esperado.

4. *Concluye solicitando que se permita presentar una propuesta principal y una subsidiaria sin tener que duplicar los criterios de evaluación, y esa subsidiaria solo se tenga en cuenta cuando no se haya ganado la principal. Agrega que debe limitarse solo a 2 concesiones la adjudicación.*

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

CUYO OBJETO ES 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



Página 12 de 52

RESPUESTA: Como se indicó, Transcaribe ajustará el pliego de condiciones en el sentido de establecer combinaciones para la presentación de ofertas principales y subsidiarias, de manera que entre las principales y subsidiarias se compartan requisitos habilitantes y entren a competir —las subsidiarias— en el evento en que el proponente no resulte adjudicatario con una propuesta principal. Siempre conservando la posibilidad de resultar adjudicatario de más de una concesión, bajo precisas reglas.

5. *Finaliza que la última observación se refiere al contrato de concesión, y específicamente al riesgo de ajuste a la tarifa al usuario, por error involuntario se olvido incluir que ese riesgo era asignado 100% por Transcaribe S.A.; la propuesta que presenta es que como Transcaribe asume ese riesgo, solicita que en el contrato quede establecido que en caso que no haya ajuste a la tarifa de acuerdo a los montos contractuales, el operador tendrá derecho a una compensación por los perjuicios generados por ese no ajuste a la tarifa, y se establezca como será la forma de pago*

Respuesta: En el Anexo 5 se incluyó la precisión sobre la asignación del riesgo, identificando en el encabezado del literal F. Riegos de Variación de las Tarifas – Asignación a Transcaribe.

En cuanto al ajuste de la minuta del contrato, debe precisarse que la obligación de la Alcaldía de ajustar la tarifa al usuario en los términos señalados por Transcaribe en el contrato de concesión, no se puede incluir en el contrato por cuenta del principio de relatividad de los contratos, considerando que **no es una competencia de Transcaribe** fijar la tarifa al usuario. Como mecanismo de mitigación se encuentra el acuerdo de respaldo, mediante el cual existe compromiso del Distrito frente a la fijación de la tarifa con fundamento en la revisión técnica que hace Transcaribe, de conformidad con lo previsto contractualmente.

Sin perjuicio de lo anterior, se revisará la posibilidad de establecer variables en la minuta del contrato de concesión, para cuantificar el perjuicio en el evento en que no se actualice la tarifa por parte del Distrito conforme a lo señalado por Transcaribe, que puedan ser consideradas al momento de materializarse ese riesgo.

INTERVENCIÓN No. 4. HERNAN ROA, AMITRANS, Da lectura al documento escrito que se transcribe a continuación:

Decreto 0132 – 07 feb. 2014. Decreto 0232 – 24 feb. 2014. Violación a la Constitución Nacional ya que en mi modesta opinión el Alcalde no tiene facultades para expedir estos decretos.

OBSERVACION: Muy respetuosamente solicito la actualización del censo del parque automotor del TPC de la ciudad de Cartagena ya que de no hacerlo afectan a los propietarios de la ciudad y a sus familias. En mi concepto los decretos en mención son lesivos ya que violan el artículo 150 de la Constitución Nacional, numerales 2 y 10 y además les recuerdo que las leyes no pueden ser retroactivas.

Respuesta: Como es de conocimiento de todos los interesados en el proceso la competencia sobre el transporte público colectivo la tiene el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena (DATT), pues es a esta entidad la que le corresponde expedir los actos administrativos necesarios para la correcta operación del sistema de transporte colectivo, en ese sentido recibimos del DATT el acto administrativo con el cual se adopta el inventario del parque automotor de la ciudad y con este estamos trabajando en el proceso licitatorio de la operación, razón por la cual cualquier solicitud encaminada a la modificación del inventario deberá ser remitido a la autoridad correspondiente.

Sin embargo, esta entidad le dio traslado a la solicitud hecha por usted, a la autoridad competente el día 17 de marzo del año que discurre, para que la misma sea atendida de manera integral.

INTERVENCIÓN No. 5. DANIEL RICO.

Independiente, se refiere al siguiente punto: En los documentos siempre se hace referencia para tener en cuenta el modelo del vehículo pero desde el año 2009 hay una reglamentación donde se dice que solo se pueden matricular vehículos hasta 2 meses después, pero en Cartagena existen vehículos más antiguos, presentándose casos de vehículos modelo 1993 pero matriculado en el año 1995, por tanto que modelo se tendría en cuenta? Solicita que no se tenga en cuenta el modelo de importación sino fecha de la matrícula. Menciona que hay vehículos dentro del Decreto 1252 que son modelo 1993 pero que fueron matriculados en el año 1995, con relación a esto cuando sería el vencimiento de la vida útil, cual año se tomaría, el del modelo o a partir de la fecha de matrícula.

Relacionado con el Decreto 1252 que se obliga a tener que reponer los vehículos y procede a leer el artículo 13. Porque se va a pagar el vehículo de acuerdo al listado del Decreto. No entiende como se realizó ese censo, y solicita si es necesario hacer un nuevo censo de los vehículos que existen en la actualidad. Señala que existe incongruencia porque se dice que se va a pagar el modelo viejo con el Decreto, y en otra tabla de Transcaribe s.a., se van a pagar los vehículos nuevos.

Solicita actualización del censo, porque hay 82 vehículos nuevos, 160 que han perdido la vida útil y no han sido repuestos, porque los propietarios temen por la incertidumbre del proyecto Transcaribe.

Vehículos que están en estas condiciones menciona: UVO525, UVO530, UAE142, UAH347, entre otros.

Respuesta: Como es de conocimiento de todos los interesados en el proceso la competencia sobre el transporte público colectivo la tiene el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena (DATT), pues es a esta entidad la que le corresponde expedir los actos administrativos necesarios para la correcta operación del sistema de transporte colectivo, en ese sentido recibimos del DATT el acto administrativo con el cual se adopta el inventario del parque automotor de la ciudad y con este estamos trabajando en el proceso licitatorio de la operación, razón por la cual

cualquier solicitud encaminada a la modificación del inventario deberá ser remitido a la autoridad correspondiente.

Sin embargo esta entidad le dio traslado a la solicitud hecha por usted, a la autoridad competente el día 17 de marzo del año que discurre, para que la misma sea atendida por tal autoridad.

INTERVENCIÓN No. 6. EVER SALCEDO, DE SOTRAMAC, habla de la Ley 105 la cual permitió dar más años de vida útil a los vehículos a gas, permitiéndose pagar el vehículo nuevo. Manifiesta que su observación es la siguiente: Señala que no entiende cual es la finalidad de que el vehículo llegue andando por sus propios medios, si el vehículo se va a chatarrizar y no sirve; entonces un propietario tiene que reparar el vehículo y gastar dinero por un simple capricho para que llegue andando a la chatarrización, perdiendo de vista que el legislador ha sido claro sobre todo en vehículos particulares y ha dictado ley al respecto. Señala que lo que le interesa al Estado es que los vehículos salgan de circulación. No ve utilidad ni practica ni jurídica.

Respuesta: La respuesta dada por la autoridad en la audiencia de aclaración de pliegos sobre la posibilidad de que el vehículo no llegue andando por sus propios medios, señaló que según el concepto emitido por el Ministerio de Transporte los vehículos si pueden entrar a la desintegradora en grúa, siempre y cuando cumplan con los requisitos y condiciones señaladas en los artículos 5, 6 y 7 de la Resolución 2680 del 3 de julio de 2007.

Sin embargo esta entidad le dio traslado a la solicitud hecha por usted, al competente el día 17 de marzo del año que discurre, para que la misma sea atendida por tal autoridad

INTERVENCIÓN No. 7. ALFONSO MENDOZA, de SOTRAMAC, Da lectura al documento escrito que se transcribe a continuación:

OBSERVACIÓN 1:

1.- Apéndice 9:

1.1- Fase 1. La cual tiene contemplado la salida de 634 Vehículos del TPC, durante 8 meses sin entrar en servicio un solo vehículo del SITM, dando paso así a que se incremente el transporte informal por la falta de vehículos para la movilización de los usuarios que son aproximadamente 150 mil.

PROPUESTA: QUE SE MODIFIQUE este punto y se establezca que esos vehículos sean desvinculados de común acuerdo entre los Propietarios, la Empresa de Transporte, el Concesionario y Transcaribe, por lo menos una semana antes de que empiece a operar el primer vehículo del SITM, y posteriormente se inicie el proceso de Chatarrización.

Respuesta: Se acepta su solicitud en el sentido de permitir que la desvinculación de los vehículos del colectivo de la Fase 1. se haga de común acuerdo con las empresa de transporte y el concesionario de operación; la desvinculación deberá ocurrir en un plazo razonable que no perjudique la cobertura de la demanda de la ciudad. La

desvinculación de los vehículos TPC (Transporte Público Colectivo), se hará de tal manera que no se perjudique al usuario y se dejen zonas desatendidas con lo que es necesario realizar un ajuste en los despachos de los vehículos e inclusive el aumento de las frecuencias en algunas rutas del TPC.

Se deberá realizar la desvinculación mínima de los vehículos establecidos en la fase 1 en el plazo establecido, pero se tendrán especial cuidado en no dejar desatendida ninguna zona de la ciudad. Para lograr esto es necesario realizar una redistribución de los vehículos del transporte público colectivo que queden en operación en la ciudad, esta labor deberá ser realizada entre Transcaribe, el DATT y los concesionarios seleccionados. Se ha establecido un programa de desembolsos de la fiducia de desvinculación, el cual comprende 5 salidas de caja, cada salida está determinada para la compra mínima de 320 vehículos las placas de los vehículos que deberán salir de circulación serán publicadas 5 días hábiles después de cada desembolso y estas están coordinadas con la autoridad competente (DATT), con las empresas de transporte público colectivo y con los concesionarios del nuevo sistema.

Es importante recalcar que la salida de los vehículos estará acompañada de un plan de modificación operativa de las rutas del colectivo que queden operando y este estará acompañado de la modificación de las frecuencias de las diferentes rutas y el traslado de vehículos del colectivo entre rutas para garantizar la prestación del servicio en toda la ciudad.

OBSERVACIÓN 2: Apéndice 13:

Punto 3.2.24. ELIMINAR la frase “Por sus propios medios” y permitir que los vehículos del TPC puedan ser llevados a la Empresa Desintegradora completos, pero utilizando una Grúa o equipo similar. Lo anterior con fundamento en el Artículo 2° de la Ley 1630 del 27 de Mayo de 2013, y deroga las disposiciones que le sean contrarias en su Artículo 6°, como las Resoluciones 2680 del 3 de Julio de 2007 y la 3705 del 7 de Septiembre de 2007.

Respuesta: Sobre la posibilidad de que el vehículo no llegue andando por sus propios medios el DATT señala que según el concepto emitido por el Ministerio de Transporte los vehículos si pueden entrar a la desintegradora en grúa, siempre y cuando cumplan con los requisitos y condiciones señaladas en los artículos 5, 6 y 7 de la Resolución 2680 del 3 de julio de 2007.

De acuerdo a lo anterior, se acepta su solicitud y se procederá a realizar el ajuste a los documentos que corresponda con fundamento en la legislación vigente.

OBSERVACIÓN 3: Apéndice 13: Orden del proceso de Desvinculación y Desintegración Física

- a) Vehículos que hayan perdido su vida útil al Cierre Financiero.
 - b) Vehículos de los propietarios que no participaron en el proceso y entregaron los vehículos dentro de los 6 meses de acuerdo al Cronograma.
 - c) Vehículos que se le vence la vida útil dentro de los 2 años siguientes a la suscripción del CC.
-

d) Vehículos de los propietarios que no sean socios de los Concesionarios y se hayan vinculado con un compromiso irrevocable de Desvinculación y Desintegración.

e) Y termina con los vehículos de los propietarios que sean socios de los Concesionarios. ¿CUAL ES LA RAZÓN PARA ESTE ORDEN? ¿Porque se premia a los propietarios que le dan la espalda al proceso y no arriesgan absolutamente NADA?

SOLICITAMOS la revisión de este orden porque es ilógico, por lo siguiente: Estamos de acuerdo con el literal (a), pero a partir de allí lo lógico es que el proceso continúe de forma cronológica de los vehículos, es decir por antigüedad se debe seguir Desintegrando Físicamente los vehículos. De no hacerse así se puede presentar que se Chatarricen primero unos vehículos nuevos y uno modelo 2000 por ejemplo quede operando porque su propietario es socio de un Concesionario, lo cual **NO SERÍA JUSTO**.

Respuesta: De acuerdo con la estructuración y con los resultados de las mesas de trabajo que se realizaron con propietarios en el desarrollo del proceso, justamente que los propietarios que participaron en el proceso licitatorio se benefician en consideración a que pueden explotar por más tiempo el servicio de transporte colectivo, bajo la certeza del pago del vehículo de acuerdo con los valores señalados en el Apéndice 5. Si se tiene en cuenta que el proceso de implementación del SITM lleva implícito la reorganización de las rutas del TPC, no se entiende de dónde surge la queja de injusticia que demanda el observante.

OBSERVACIÓN 4: Pliego de Condiciones

4.1.1.3.3. Acreditación de la Composición de la Estructura del Proponente

Párrafo 9 Pag.61-87.

QUE SE ELIMINE la obligación de Adjuntar a la **Proforma 6**, el original del "Certificado de Tradición del vehículo", para aquellos que hayan cambiado de propietario con posterioridad a la expedición del Decreto 1252 del 27 de Septiembre de 2011. Lo anterior debe subsanarse con una certificación que expida el DATT que es el organismo competente y responsable de la Base de Datos del TPC de la ciudad. Así mismo se le evita al propietario trámites y costos innecesarios para demostrar la legitimidad sobre la propiedad del vehículo para los efectos del proceso de Desintegración Física y/o Desvinculación.

Respuesta: La solicitud no resulta procedente en tanto el mecanismo que acredita el título jurídico y la tradición del bien inmueble (vehículo) es el certificado de tradición y libertad del vehículo. De acuerdo con lo previsto en la Ley 769 de 2002:

"ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

(...)

Registro nacional automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación,

modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Registro terrestre automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

(...)

ARTÍCULO 46. INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO. Todo vehículo automotor, registrado y autorizado para circular por el territorio nacional, incluyendo la maquinaria capaz de desplazarse, deberá ser inscrito por parte de la autoridad competente en el Registro Nacional Automotor que llevará el Ministerio de Transporte. También deberán inscribirse los remolques y semi-remolques. Todo vehículo automotor registrado y autorizado deberá presentar el certificado vigente de la revisión técnico - mecánica, que cumpla con los términos previstos en este código.

ARTÍCULO 47. TRADICIÓN DEL DOMINIO. La tradición del dominio de los vehículos automotores requerirá, además de su entrega material, su inscripción en el organismo de tránsito correspondiente, quien lo reportará en el Registro Nacional Automotor en un término no superior a quince (15) días. La inscripción ante el organismo de tránsito deberá hacerse dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes a la adquisición del vehículo.

Si el derecho de dominio sobre el vehículo hubiere sido afectado por una medida preventiva decretada entre su enajenación y la inscripción de la misma en el organismo de tránsito correspondiente, el comprador o el tercero de buena fe podrá solicitar su levantamiento a la autoridad que la hubiere ordenado, acreditando la realización de la transacción con anterioridad a la fecha de la medida cautelar. Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-532 de 2003

ARTÍCULO 48. INFORMACIÓN AL REGISTRO NACIONAL. Las autoridades judiciales deberán informar al organismo de tránsito donde se encuentre matriculado un vehículo, de las decisiones adoptadas en relación con él, para su inscripción en el Registro Nacional Automotor, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su ejecutoria. Así mismo las Autoridades Judiciales deberán verificar la propiedad del vehículo antes de tomar decisiones en relación con él". (Resaltado fuera del texto)

OBSERVACIÓN 5.- Pliego de Condiciones

4.1.1.3.3. Composición de la Estructura Societaria del Proponente

Alternativa 1.- LIMITAR a los proponentes que participen con esta Alternativa, a que únicamente puedan resultar adjudicatarios de una sola Concesión, ya sea una Principal o una Subsidiaria, de acuerdo como lo estime el orden de elegibilidad que establezca Transcaribe y así evitar el desplazamiento de la industria local del transporte del TPC al nuevo sistema de transporte masivo. Lo anterior le asegura a Transcaribe que ninguna de las Concesiones pueda declararse desierta, implementando claro está una metodología que determine el orden de elegibilidad.

Respuesta: Como se indicó, Transcaribe ajustará el pliego de condiciones en el sentido de establecer combinaciones para la presentación de ofertas principales y subsidiarias, de manera que entre las principales y subsidiarias se compartan requisitos habilitantes y entren a competir —las subsidiarias— en el evento en que el proponente no resulte adjudicatario con una propuesta principal. Siempre conservando la posibilidad de resultar adjudicatario de más de una concesión, bajo precisas reglas. En línea con esta modificación se ajustará el orden de elegibilidad.

OTRA OPCIÓN sería exigir que la Alternativa 1, prevea la posibilidad de que los proponentes deben contar con la participación de por lo menos de 200 propietarios del TPC de la ciudad, como requisito habilitante y no ponderable lo cual asegura la inclusión de los Transportadores locales en armonía con los documentos Conpes y su Regulación.

Respuesta: De acuerdo con la explicación contenida en este documento, la Alternativa 1 no será modificada dada la razón que justificó su inclusión en el proceso licitatorio actual.

OBSERVACIÓN 6.- SOLICITAMOS la Actualización del censo del parque automotor establecido mediante Decreto No.1252 de 27 de Septiembre de 2011, con el objeto de que muchos propietarios cuyos vehículos están operando actualmente con Tarjeta de Operación, les sea reconocido su valor con base en las tablas y establecidas para tal fin. Lo anterior teniendo en cuenta que la base de dicho Decreto fueron los “Emplagues” que suministraron las Empresas de Transporte del TPC y en ellos no aparecen los vehículos que no están trabajando de manera regular por cualquier motivo.

Respuesta: Como es de conocimiento de todos los interesados en el proceso la competencia sobre el transporte público colectivo la tiene el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena (DAT), pues es a esta entidad la que le corresponde expedir los actos administrativos necesarios para la correcta operación del sistema de transporte colectivo, en ese sentido recibimos del DAT el acto administrativo con el cual se adopta el inventario del parque automotor de la ciudad y con este estamos trabajando en el proceso licitatorio de la operación, razón por la cual cualquier solicitud encaminada a la modificación del inventario deberá ser remitido a la autoridad correspondiente.

Sin embargo esta entidad le dio traslado a la solicitud hecha por usted, a la autoridad competente el día 17 de marzo del año que discurre, para que la misma sea atendida por tal autoridad

OBSERVACIÓN 7.- SOLICITAMOS *la revisión del Artículo 2º del Decreto 0232 del 24 de Febrero de 2014, Numeral 2 "Acceder al pago del vehículo remplazado de acuerdo con el valor determinado en las Tablas de FASECOLDA. ¿Pero de quien es el vehículo? ¿Quién conserva el derecho de la propiedad del vehículo, el Propietario o el Concesionario? No lo dice.*

Respuesta: El acto administrativo sobre el cual el observante solicita revisión, fue expedido por el alcalde mayor de la ciudad, por tanto la gerencia de Transcaribe carece de competencia para llevar a cabo la actuación que se solicita.

Ahora bien, de la lectura del acto es obligatorio colegir que el vehículo se paga por el valor de FASECOLDA, pero se desintegra, porque el Decreto en ese evento no prevé de manera expresa el cambio de modo o el traslado de cuenta.

OBSERVACIÓN 8.- CLAUSULA 58 del CC:

Traslado de funcionarios de Transcaribe del Área de Operaciones a las instalaciones de la Fábrica del proveedor de los vehículos seleccionados por el Concesionario dentro de los 5 días siguientes al Cierre Financiero.

SOLICITAMOS *que se revise el contenido de esta Cláusula por lo siguiente: a) Después del Cierre Financiero el Concesionario tiene 8 meses para traer la flota para el inicio de la etapa de Operación Pedagógica. b) ¿A que fabrica van a ir los funcionarios de Transcaribe (Chasises o Carrocerías)? ¿Porque el Concesionario debe asumir los costos (Transporte, alojamiento, alimentación y viáticos) de ese traslado de funcionarios de Transcaribe y cuantos serían?*

Respuesta: El contrato de concesión será modificado en el sentido de excluir esa obligación a cargo del concesionario, generándose el deber de que Transcaribe directamente con cargo a su presupuesto, gestione la visita de verificación.

INTERVENCIÓN No. 8. HECTOR SIERRA, *en nombre propio y de los propietarios, señala que los propietarios son los importantes y no pueden quedarse por fuera. Señala que el propietario para participar tiene que tener un socio estratégico. Solicita que a los propietarios no se les limite. Los pliegos tal como están diseñados no están dirigidos a los pequeños transportadores.*

Respuesta: Se reitera lo dicho frente a la inclusión de propietarios como requisito habilitante respecto de la Alternativa 1 de presentación de ofertas.

INTERVENCIÓN No. 9. PABLO JULIO, DE APROBUSCAR, presenta 3 inquietudes:

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013
CUYO OBJETO ES 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**



Página 20 de 52

1, Relacionado con el plan de implementación, el cual según su criterio en esa implementación se pueda dar por terminado el contrato por vencimiento de la vida útil de los vehículos, y que no se haya alcanzado el ingreso esperado, solicita que alternativa tiene Transcaribe frente a éste suceso?;

Respuesta: El mecanismo de Ingreso Esperado de Operación se adoptó en este proceso para evitar que el concesionario tenga que vincular flota extra o reponer la flota inicial. El objetivo de fondo es que precisamente la vida útil de los vehículos se alcance mucho antes del plazo total del contrato. Según el diseño operacional que determina el número de kilómetros a recorrer por cada vehículos del nuevo sistema y la implementación del mismo, este evento coincide con el momento en el cual el concesionario alcanza el ingreso esperado de operación ofertado (IEDO), por lo tanto su concesión termina y no es necesario extenderla dado que no se prevé que se reponga la flota.

En caso de que por deficiencias en la implementación los vehículos alcancen la vida útil y el concesionario no haya alcanzado el IEDO, la entidad podrá incrementar el número de vehículos a recorrer por cada tipología con el fin de permitirle años adicionales de operación que coincidan con la terminación del plazo de la concesión, revisando de igual forma el factor de mantenimiento a remunerar en el VEK.

2, Relacionado con la proforma 7ª existe un vacío porque hay vehículos que ya fueron reemplazados pero no sabe cuáles deben ir en esa proforma.

Respuesta: En el evento de reemplazo se deberá incluir la información del vehículo reemplazado, haciendo referencia a la cadena de sucesión que existió entre el inventario del Apéndice 5 hasta llegar al vehículo con el cual fue reemplazado. Así se incluirá en las consideraciones para diligenciar la Proforma 7 A, sin modificar el texto mismo del documento.

3, Necesita conocer si existe prioridad de pagos a los distintos concesionarios en el sistema.

Respuesta: Se reitera que no existe prioridad de pagos a ningún agente, y en caso que los recursos disponibles en la bolsa sean insuficientes para cubrir los egresos teóricos, se aplicará la metodología prevista en el contrato, aplicando proporcionalidad de pagos a todos los agentes sin priorización.

INTERVENCIÓN No. 10. GENERAL MOTOR. La Dra. ERCILIA BARRIOS, procede a leer observaciones presentadas por GENERAL MOTOR. **El documento escrito se transcribe a continuación:**

1. *COSTOS DE INFRAESTRUCTURA Y RIESGOS DE IMPLEMENTACION. Respuesta a la observación No. 121.*

La respuesta dada por el alcalde de Cartagena (24 de enero de 2014) a la solicitud presentada por la ANDI (14 de agosto de 2013) no responde a todos los aspectos indicados en la solicitud realizada por GM Colmotores el 14 de enero de 2014 como fue presentado por TRANSCARIBE, dado que solo responde frente a la selección como único combustible el GAS NATURAL y no menciona el impacto en la Infraestructura Vial (PRETRONCALES), como tampoco los ajustes de Fondo en el Modelo Operacional.

Respuesta: Se dará traslado de esta observación a la Alcaldía de Cartagena para efectos de que se pronuncie sobre el alcance y suficiencia de la respuesta dada en enero pasado.

2. 5.1. ESTIMULO A LA INDUSTRIA NACIONAL DE ACUERDO CON LA LEY 816 DE 2003.
Respuesta a la observación No. 122

Porque no se tuvo en cuenta en los pliegos de licitación la respuesta dada con anterioridad "Esta condición se puede considerar".

Respuesta: Se aclara que cuando se dio la respuesta, ésta estuvo orientada a indicar que dentro de los que se está considerando en la industria nacional, las ofertas que resulten adjudicatarias deberán vincular servicios profesionales de origen nacional tal como se establece en criterio del pliego de condiciones.

El pliego de condiciones contempla el privilegio que representa la oferta de origen nacional frente a la extranjera. En efecto, comoquiera que se trata de la prestación del servicio público, se prefiere el origen del proponente, así como del personal que estará a disposición del cumplimiento de las obligaciones contractuales, de ahí que se contemple la protección de la industria nacional frente al componente de ofrecimiento del servicio, regulado como se indicó.

Por lo anterior no se acoge la solicitud de modificación del pliego de condiciones, incluyendo puntaje por el origen de los bienes con los cuales se prestará el servicio de operación del Sistema, en tanto la condición de evaluación actual se ajusta al contenido de la Ley 816 de 2003, generando la asignación de puntaje por el origen de los servicios.

INTERVENCIÓN No. 11. CAMILO BADILLO, reitera una solicitud formulada por escrito del párrafo de la cláusula 14 del contrato. Solicita el modelo financiero para poder saber en qué momento se está a puesta del contrato.

Respuesta: No es necesario revelar el modelo financiero para sustentar el párrafo en mención, el cual tiene un sustento básico: si el CONCESIONARIO obtiene el ingreso esperado en un plazo inferior al de la modelación, se deberá determinar cuál es el impacto económico para Transcaribe, en términos de verificar la rentabilidad del negocio, la cual debe oscilar en los que actualmente arroja para Transcaribe el modelo.

Lo anterior, por cuanto se trata de la prestación de un servicio público que debe cumplirse en términos de eficiencia para el concedente y para los usuarios del servicio.

Quiere decir lo anterior que, en el evento en que se obtenga de manera anticipada el ingreso esperado, significa que el retorno de la inversión se obtiene en un menor tiempo disminuyendo los costos y aumentando el índice de rentabilidad (Valor del dinero en el tiempo). Esa será la condición que verificará Transcaribe de cara a garantizar la obtención de un rendimiento razonable dada la razón incluida en el párrafo anterior.

Sobra recordar que las reglas de restablecimiento económico del contrato aplican para las partes que intervienen en el negocio jurídico, de acuerdo con lo señalado en los artículos 4º y 27 de la Ley 80 de 1993, los cuales precisan lo siguiente:

“ARTÍCULO 4º. DE LOS DERECHOS Y DEBERES DE LAS ENTIDADES ESTATALES. Para la consecución de los fines de que trata el artículo anterior, las entidades estatales:

(...)

3o. Solicitarán la actualización o la revisión de los precios cuando se produzcan fenómenos que alteren su contra el equilibrio económico o financiero del contrato (...)”

“ARTÍCULO 27. DE LA ECUACIÓN CONTRACTUAL. En los contratos estatales se mantendrá la igualdad o equivalencia entre derechos y obligaciones surgidos al momento de proponer o de contratar, según el caso. Si dicha igualdad o equivalencia se rompe por causas no imputables a quien resulte afectado, las partes adoptarán en el menor tiempo posible las medidas necesarias para su restablecimiento.

Para tales efectos, las partes suscribirán los acuerdos y pactos necesarios sobre cuantía, condiciones y forma de pago de gastos adicionales, reconocimiento de costos financieros e intereses, si a ello hubiere lugar, ajustando la cancelación a las disponibilidades de la apropiación de que trata el numeral 14 del artículo 25. En todo caso, las entidades deberán adoptar las medidas necesarias que aseguren la efectividad de estos pagos y reconocimientos al contratista en la misma o en la siguiente vigencia de que se trate” (Resaltado fuera del texto)

Como se ve, las normas de contratación regulan la previsión contenida en el párrafo que es objeto de observación por parte de interesado, sin perjuicio de lo anterior, se excluirá de la minuta del contrato, aun cuando la ley, conforme lo señalado en esta respuesta, permite el ejercicio de esa facultad por parte de Transcaribe S.A., la cual podrá ejercer por virtud de la ley, conforme lo señalado en las normas transcritas.

Respecto las multas no pueden tener un techo tan alto como es el 10%, y solicita que esos recursos provenientes de las multas, sean destinados al fondo de contingencia o al fondo del servicio. Esta observación fue aceptada pero no se consigno dentro del contrato.

Respuesta: La observación no había sido formulada en el sentido indicado en la audiencia de aclaraciones al pliego de condiciones: tope del 10% muy alto. Sin perjuicio de lo anterior, se revisará la minuta del contrato para efectos de establecer si amerita la inclusión de alguna modificación frente al tope de las multas a imponer.

Adicionalmente, de acuerdo a la sugerencia anterior se redactaron nuevamente en el contrato todas las cláusulas referentes a los diferentes Fondos que están contemplados en el sistema. Al respecto, se mantiene la obligación de destinar el valor recaudado de multas al fondo de niveles de servicio, pero se especifica que los recursos permanecen en

dicho fondo durante un periodo de pago (una semana) y luego son transferidos al fondo de contingencias.

INTERVENCIÓN No. 12. LUIS TUIRAN, VEHITRANS, solo para la alternativa 2 se exigen 2 empresas y por tanto quedarían 9 empresas por fuera que legalmente se encuentran habilitadas en Cartagena para operar. Solicita se incluya tanto en la alternativa 1 y 2 como factor habilitante las empresas. Se debe ir a las condiciones establecidas en el proceso anterior.

Respuesta: La observación guarda relación con las razones que justifican a la entidad para haber incluido la Alternativa 1 de presentación de ofertas, las cuales han sido suficientemente ilustradas en las diferentes respuestas dadas por Transcaribe frente a este asunto.

Ahora bien, frente a la exclusión de nueve (9) empresas del Transporte Público Colectivo, se tiene que no es acertada la interpretación porque justamente el mecanismo busca implementar alternativas que permitan a las empresas del TPC asociarse entre sí, generando la posibilidad de presentar hasta cinco propuestas principales, siempre que se cumplan con los demás requisitos habilitantes previstos en el pliego de condiciones.

INTERVENCIÓN No. 13. RUBEN CHACON, APROBUSCAR, DOCUMENTO DE OBSERVACIONES PRESENTADO POR RUBEN CHACON en representación de SOMOS K, mediante correo electrónico del 7 de marzo de 2014. Este documento fue leído en la audiencia de aclaración de pliegos celebrada en la misma fecha.

OBSERVACIÓN:

1. La operación pre troncal con vehículos articulados es un error debido a la no preparación de la infraestructura para operar por vías mixtas, lo que generará pérdida de velocidad debido a la ineficiente operación de abordaje y desabordaje de estos vehículos por el costado derecho.

RESPUESTA: De las seis rutas pretroncales solo 2 son con vehículos articulados, y es debido a la demanda de pasajeros que movilizarán y a la importancia de las vías por donde circularán estas rutas, sin embargo hemos sido conservadores en nuestro diseño operacional y por eso se le ha colocado a los vehículos una capacidad de diseño de 130 pasajeros. Por otro lado es importante aclarar nuevamente que las vías por donde circularan las rutas pretroncales han sido rehabilitadas en su infraestructura para permitir la circulación de los buses de alta capacidad.

Las paradas en donde operaran los servicios pretroncales con buses articulados, son puntos definidos en donde debe darse el abordaje y desabordaje de los usuarios del sistema. Por último las velocidades que se han establecido en estos servicios son velocidades en flujo compartido.

OBSERVACIÓN:

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013
CUYO OBJETO ES 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-
TRANSCRIBE**



Página 24 de 52

2. Según comunicó Transcaribe en la cláusula 74, numeral 74.4 de la minuta de contrato. El kilometraje máximo que podrán alcanzar los vehículos Articulados y padrones es 1.100.000 Km, y busetones 880.000 Km. El kilometraje diario que se espera recorrer por cada bus, arroja un resultado de agotamiento de los límites planteados en un lapso menor a 17 años de operación, ver Tabla 1 Años de operación regular por cumplimiento de kilometraje por bus., condición insuficiente para llegar al tope de ingreso esperado propuesto para cada concesión, Por lo cual se hace necesario establecer un rango de IPK (Índice de pasajeros por Kilometro) para garantizar que los kilómetros recorridos por la flota, serán acordes a un nivel de demanda que garantice que las concesiones podrán obtener el ingreso esperado sin tener que hacer reposición de vehículos. Esto debido a que la minuta de contrato prevé que los vehículos que lleguen al límite de kilómetros deberán ser desvinculados de la operación, pero las causales de terminación de contrato son: Alcanzar el ingreso esperado o un plazo máximo de 19 años y 5 meses.

AÑOS DE VIDA ÚTIL POR TIPOLOGÍA VEHÍCULAR			
Km Máximo x tipología	1.100.000	1.100.000	880.000
Km Día	213	208	169
Días de operación	5.164	5.288	5.205
Años de Operación	16,39	16,79	16,52

Tabla 1 Años de operación regular por cumplimiento de kilometraje por bus.

Respuesta: La tabla incluida en la observación demuestra el punto que Transcaribe ha reiterado a lo largo del proceso: Los vehículos alcanzan su vida útil en un periodo menor al plazo máximo del contrato. Si en este mismo plazo, alcanzan el IEDO, entonces no deben reponerse y el contrato finalizara, habiendo el concesionario logrado su ingreso esperado de operación.

La estructuración financiera del modelo base indica que el plazo para alcanzar el ingreso esperado ocurrirá alrededor del año 15 de operación, y en todo caso mucho antes de que los vehículos alcancen el tope de vida útil definido en la cláusula 74.2.1. Éste resultado es consecuencia de las tarifas publicadas y los kilómetros recorridos según el diseño operacional base y la curva de implementación.

Al respecto, nos permitimos presentar el siguiente ejemplo¹, para el caso de la concesión 3:

Concesion 3	Fase 2	Fase 3	Total	Reserva (5%)	Total	Vida Util	Total Kilometros	Tarifa	Total Pago
Padron	89	-	89	5	94	1,100,000	103,400,000	4,705	486,497,000,000
Buseton	39	84	123	7	130	880,000	114,400,000	4,125	471,900,000,000
Total	128	84	212	12	224		217,800,000		958,397,000,000
								IEDO Techo	865,700,000,000
								Factor Kilometraje	90%

¹ Las cifras utilizadas en el ejercicio son cifras de ejemplo y no corresponden a los supuestos o valores utilizados en el modelo financiero. Los proponentes deben realizar sus propios cálculos a partir de sus propios supuestos.

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013
CUYO OBJETO ES 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-
TRANSCRIBE**



Página 25 de 52

La tabla anterior indica que la flota de referencia de la concesión 3, incluyendo el 5% de flota de reserva, recorrerá en total 217,800,000 kilómetros para agotar su vida útil. Al multiplicar los kilómetros totales a recorrer por las tarifas publicadas, se obtiene el ingreso de la concesión. Al comparar este resultado con el IEDO techo, se observa que se requiere solo recorrer el 90% de la vida útil teórica de los vehículos para alcanzar el IEDO Techo. Lo anterior demuestra claramente que el IEDO se obtiene en un plazo anterior al momento en que la flota agote su vida útil máxima.

Ahora, al comparar los kilómetros programados según el diseño operacional, se obtiene la siguiente tabla:

Concesion 3	Vida Util	Kms Diarios	Días De Operacion	Anos
Padron	990,000	190	5,211	16.81
Buseton	792,000	169	4,684	15.11

La tabla anterior indica que de recorrer los kilómetros diarios programados en el diseño operacional base, la flota cumpliría el 90% de la vida útil en un periodo entre 15 y 17 años, alcanzando el ingreso esperado: (i) antes del plazo máximo del contrato y (ii) antes de agotar la vida útil contractual de los vehículos. Incluso, el tiempo previsto según este ejercicio es menor dado que el factor de kilometraje diario no se ha incrementado por los kilómetros en vacío.

Sin embargo, previendo que ocurran eventos que alteren los cálculos anteriores, se han establecido plazos máximos de contrato y de vida útil de los vehículos, con el fin de que el concesionario obtenga su IEDO. El plazo máximo de 19 años y 5 meses se determina como un tiempo adicional para que el concesionario alcance su Ingreso Esperado de Operación (IEDO) ofertado, sin necesidad de reponer vehículos, considerando que éstos no han alcanzado su máximo de vida útil en kilómetros.

OBSERVACIÓN:

- 3. La implementación del 100% del sistema debe darse en un lapso no superior a 18 meses, debe establecerse un plan de implementación que permita actuar de manera ágil en pro de captar la demanda estimada en el menor tiempo posible y con riesgo mínimo para que los operadores puedan mantener un modelo de negocio sostenible.*

Respuesta: El riesgo de implementación se mitiga con la estrategia de desvinculación. Se reitera que la desvinculación se realizará en un 100% y depende de las fechas de desembolsos al Fondo. En este sentido, en la medida que se retira la oferta actual de transporte se evalúa la captura de demanda por parte de Transcaribe y se solicita la entrada de flota adicional. Este mecanismo reduce el riesgo de que el concesionario deba incorporar flota sin la demanda suficiente para cubrir los costos.

*Debido a que en la audiencia de asignación de riesgos se nos **explicó** que la vinculación de la nueva flota depende del avance en el proceso de chatarrización y además se nos **confirmó** que TransCaribe asumiría el riesgo de implementación en el caso de no realizar*



**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

**CUYO OBJETO ES 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**



Página 26 de 52

el proceso de desintegración en los plazos establecidos, por causas atribuibles a que autoridades de tránsito y entidades del distrito sean laxas con el compromiso de cancelar tarjetas de operación, no realizar actos administrativos oportunos, o por cuellos de botella ocasionados por la empresa desintegradora, se materializará el riesgo de implementación, por lo cual me permito solicitar:

- **Se registre adecuadamente en la matriz de asignación de riesgos lo mencionado en el párrafo anterior** dado que fue lo que confirmó verbalmente el asesor de TransCaribe que intervino para dar claridad acerca del riesgo de demanda e implantación, ya que en la matriz de riesgos actualizada registraron: "así como el riesgo asociado a empezar a ordenar disponer los recursos en el patrimonio autónomo para surtir el proceso de desvinculación y desintegración de los vehículos del sistema de transporte público colectivo a pesar de la ausencia de disponibilidad de la infraestructura"

Respuesta: Para efectos de la respuesta se hacen varias precisiones. Transcaribe asume el riesgo de implementación (i) siempre que haya solicitado la flota y ésta no empiece a operar y (ii) haya empezado a ordenar la disposición de recursos en el patrimonio autónomo para cumplir el proceso de desvinculación y desintegración de vehículos del Sistema de Transporte Público Colectivo.

Dentro del texto del contrato de concesión, tal como se anunció, se incluirá la obligación a cargo de Transcaribe de informar al DATT sobre los vehículos a los cuales les debe cancelar la tarjeta de operación, como consecuencia del proceso de desvinculación y desintegración.

Ahora bien, en cuanto a la solicitud de incluir la responsabilidad Transcaribe por la gestión de tercero, es importante precisar que, tal como se indicó en la audiencia de aclaración del pliego de condiciones, Transcaribe no puede asumir compromisos respecto de obligaciones que debe cumplir un tercero, en este caso el DATT. Así las cosas, en el evento en que el DATT incumpla con las obligaciones relacionadas con el proceso de desvinculación y desintegración, que impacten la implementación del Sistema de Transporte Masivo, se tratará de un riesgo imprevisible, no atribuible a ninguna de las partes contractuales: Transcaribe y Concesionario, porque se trata de la voluntad de un tercero.

De ahí que el alcance de los eventos que materializan el riesgo previsible se sintetizan en lo siguiente: "Que el sistema tenga sobrecostos por factores externos al concesionario de operación, como la falta de disponibilidad del patio, falta de disponibilidad del sector de Bazarito de acuerdo con las condiciones de operación que ha previsto TRANSCARIBE, la demora del concesionario de recaudo para la instalación de los equipos, red de venta, información al usuario, orden de entrada de las rutas". Son los únicos eventos respecto de los cuales Transcaribe tiene potencialmente la posibilidad de mitigarlos mediante los contratos actualmente suscritos para esos efectos.

- **Se establezca un cronograma de chatarrización de la flota del TPC de Cartagena**, esto debido a que el pliego y la minuta de contrato solo
-

presenta un cronograma de desembolsos que los concesionarios de operación deben hacer al FUDO (ver Ilustración 1. Cronograma de aportes de operadores al FUDO), lo cual hace evidente y medible el compromiso de estos respecto de los aportes al fondo de chatarrización, pero **los documentos mencionados no presentan un cronograma de unidades a chatarrizar en el tiempo, el cual debe existir para hacer medible la responsabilidad que TransCaribe asumió en la audiencia de asignación de riesgos realizada el pasado 27 de febrero de 2014.**

Respuesta: Se informa que la desvinculación de los vehículos del TPD, ira coordinada de acuerdo a los desembolsos y las fases de implementación del sistema. Por ejemplo:

En la Fase 1 del sistema que tiene una duración de 8 meses deberán chatarrizarse un mínimo de 634 vehículos, realizando en esta fase dos desembolsos de recursos, de las entidades financieras a la fiducia de desvinculación, después de cada desembolso y pasado 5 días hábiles se publicarán las placas que serán incluidas en cada paquete de desembolso.

Para el inicio de la Fase del sistema deberá realizarse un tercer desembolso de recursos desde las entidades financieras hacia la fiducia de desvinculación, en esta etapa se deberán desvincular 320 vehículos del TPC, igual que durante la etapa dos, cinco días después del desembolso de los recursos se dará a conocer las placas que deberán salir de circulación del TPC. El cuarto desembolso deberá realizarse a la mitad del periodo de la fase 2 para con este comenzar la desvinculación de 320 vehículos del TPD, igual que en el tercer desembolso, las placas de los vehículos a desvincular se hará 5 días hábiles después del desembolso y el Quinto desembolso se realizará 6 meses después del desembolso número cuatro y con este deberán chatarrizarse 316 vehículos del TPD.

Con este último desembolso y con la desintegración del último paquete de vehículos del TPD, se puede proceder a vincular la flota de la fase 3 del SITM, siempre que se cumplan las condiciones a las cuales está atada.

Con lo anterior se logra establecer el plazo para la implantación del Sistema y la desvinculación de los vehículos del TPD.

- *El numeral 4.7 Compromisos asumidos por el proponente, del pliego de condiciones en el literal A, menciona que es el concesionario tiene el: COMPROMISO DE REDUCCIÓN DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL DISTRITO DE CARTAGENA: De conformidad con lo previsto en los **APÉNDICES 5, 11 y 13**, y en el contrato de concesión. Es necesario aclarar que los concesionarios deben comprometerse con realizar los aportes al fondo de desintegración en el momento en que TransCaribe lo requiera, y facilitar el proceso de chatarrización de los propietarios que presentó en su propuesta. Quien tiene la capacidad de emitir actos y tomar acciones frente al no cumplimiento del compromiso de los propietarios, tal como lo propone en el pliego de condiciones.*

Es necesario resaltar que el pliego de condiciones ya no contempla la

cancelación de tarjetas de propiedad en las aclaraciones con respecto a las **REGLAS FRENTE A LOS PROPIETARIOS Y VEHÍCULOS PRESENTADOS PARA DESVINCULACIÓN Y DESINTEGRACIÓN.**

Mes	% Desintegración	% Fondo Operación
0 (Cierre Financiero)	21.07%	
+6	21.07%	
+8		56.25%
+14		8.75%
+20	19.29%	8.75%
+26		8.75%
+30	19.29%	
+32		8.75%
+38	19.28%	8.75%
Total	100.00%	100.00%

Ilustración 1. Cronograma de aportes de operadores al FUDO

Respuesta: De acuerdo con lo que se ha indicado sobre el principio de relatividad del contratos, en efecto el CONCESIONARIO sólo tendrá obligación frente a la reducción de la oferta de transporte público colectivo, en relación con dos (2) aspectos: (i) la disposición de los recursos para surtir todo el proceso de desvinculación y desintegración, en la proporción que le corresponde y (ii) el cumplimiento de las obligaciones de desvinculación y desintegración respecto de los vehículos que postule con la propuesta.

De ahí que el pliego de condiciones y demás documentos prevén las consecuencias para los propietarios que no se vinculan con ninguna propuesta, de forma ajena a las obligaciones del CONCESIONARIO.

- **Establecer la manera de resarcir a los operadores si se presentan incumplimientos del ente gestor con respecto al cronograma de desintegración.** Proponemos que en el caso de presentarse retrasos en el proceso, el ente gestor restituya la viabilidad de los concesionarios garantizando el punto de equilibrio de la operación a causa de la no captación de demanda como efecto de la no oportuna chatarrización del TPC de Cartagena.

Respuesta: El efecto contractual es el incumplimiento del Ente Gestor, y el contrato y la ley prevé el mecanismo de protección que tiene el CONCESIONARIO para lograr el resarcimiento ante ese evento. El juez de conocimiento será quien determine la consecuencia del incumplimiento y la forma de resarcirlo.

- **Realizar la chatarrización del 100% del TPC de Cartagena, teniendo en cuenta imprevistos, en un periodo no superior a 24 meses.** Haciendo el cálculo de 634 buses chatarrizados en 240 días de duración de la FASE 1, obtenemos una capacidad instalada de 2,7 vehículos diarios chatarrizados por la empresa destinada para este fin, por lo cual el proceso podría surtir idealmente en 20 meses.

Respuesta: Debemos tener en cuenta que la desvinculación de los vehículos de TPD, no es un cálculo directo como el que usted asume, esto obedece a la forma como se determina la captación de la demanda del nuevo sistema. Sin embargo si se analiza su cálculo podemos decir que la implementación tiene una holgura que nos permite mitigar las contingencias que se puedan presentar con la implantación del sistema.

- **Replantear el método de priorización para la chatarrización (Antigüedad o rutas a reestructurar),** lo cual permitirá realizar los aportes necesarios para que el proceso se surta sin contratiempos. Sugerimos sea por antigüedad, lo cual permitirá la chatarrización de 634 vehículos en la FASE 1, como lo registra el apéndice 9 protocolo de solicitud de incorporación de flota, y representará un costo de \$59.000 millones de pesos, equivalente al 26% del fondo de desintegración. Paralelamente podremos vincular 200 busetones a la operación de TransCaribe, lo cual permitirá mitigar la migración de usuarios a medios de transporte informal y empezar a percibir ingresos más rápidamente.

Respuesta: Se reitera que la obligación de los concesionarios es aportar los recursos según el cronograma de desembolsos, y colaborar con el proceso de presentar los vehículos de su propuesta en la fiducia en el momento en que Transcaribe lo requiera. Adicionalmente, realizar el proceso de contratación de la fiducia.

Por su parte, la obligación de Transcaribe es indicar en un plazo no mayor a 5 días hábiles posteriores a los desembolsos al fondo por parte de los concesionarios, las placas de los vehículos que deben presentarse a la fiducia para el proceso de desintegración. Sin embargo, los valores indicados de flota a retirar se refieren a valores mínimos y de acuerdo a la disponibilidad de recursos desembolsados a la fiducia, Transcaribe podrá solicitar mayores vehículos a los indicados.

Por último en relación con la propuesta de vincular 200 busetones, consideramos que la misma no es procedente debido a que no se puede establecer la forma como se va a remunerar dichos vehículos además tendríamos una dificultad en relación a la vida útil de los vehículos pues lo mismo estarían recorriendo kilómetros antes del inicio de operaciones lo que le restaría kilómetros en el contrato de operación. Sin embargo si la flota de los operadores está disponible antes de los 8 meses y la infraestructura del patio, las estaciones y la troncal está terminada se podrá adelantar la entrada de la operación.

- **TransCaribe deberá reconocer el pago del 100% de la tarifa por kilometro por tipología vehicular registrada en el numeral 4.5.1 Acreditación de la Propuesta Económica del pliego de condiciones, si ocurre lo mencionado en la cláusula 17 de la minuta del contrato,** la cual dice: "En el caso en que durante la etapa de implementación no se logren las condiciones que activen la vinculación de los vehículos de la Fase 3, y por ende, no se vinculen los vehículos de la fase 3, el IEDO que se utilizará para determinar el plazo del contrato será el 60% del IEDO ofertado por el concesionario". Esto partiendo de causas imputables a ineficiencia de las entidades del

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

CUYO OBJETO ES 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



Página 30 de 52

distrito para ejercer su autoridad y tomar acciones oportunas para realizar la desintegración o desvinculación del 100% del TPC de Cartagena.

Respuesta: Se reitera que en cualquier evento, el pago por kilometro a los concesionarios depende de los recursos disponibles en la bolsa del sistema, los cuales están alimentados por los pasajes pagos y los fondos establecidos para tal fin, incluyendo el fondo de operadores. El contrato prevé que en caso que haya periodos donde el pago por kilometro no sea viable por insuficiencia de recursos, esta disminución será tenida en cuenta para la determinación del ingreso esperado que da fin al contrato.

- **Los concesionarios de operación solo están en condiciones de asumir el riesgo de la demanda si se hace la implementación del 100% del SITM de Cartagena.** De no implementarse la FASE 3 no hay ninguna garantía de obtener una demanda que pueda hacer viable la operación de la flota vinculada en la fase 2.

Respuesta: En caso que no se alcance la demanda estipulada para pedir la flota restante durante la fase 3, el proceso de desintegración del TPC sí se realiza al 100%, lo que obligaría a que se capture la totalidad de la demanda formal de la ciudad, sin hacer la inversión correspondiente a toda la flota prevista para el Sistema, por no activarse los causas que dan lugar a la Fase 3.

OBSERVACIÓN:

4. Con respecto al numeral 4.2.1.2 Capacidad Financiera en función del capital mínimo para el proyecto, numeral 1. Cupo de Crédito, del pliego de condiciones, menciona:
 - *Literal A: El cupo de crédito debe ser aprobado de manera irrevocable.*
 - *Literal B: estos cupos deberán expresar que se encuentran libres de otros compromisos y que serán destinados a respaldar este contrato en caso de que le sea adjudicado.*

Solicitamos, no sean exigidos los requisitos presentados en literales A y C en las cartas de cupo de crédito. Las entidades financieras solicitan una prima del 0,5% del monto del cupo de crédito para expedir la carta en los términos requeridos por TransCaribe, además de no poder garantizar la irrevocabilidad, ya que ellos deben verificar nuevamente las condiciones de la empresa en el momento del desembolso. Estas cartas deben expresar que se cuenta con un cupo de crédito aprobado. Sumado a lo expuesto anteriormente, no tiene sentido que además de la póliza de seriedad de la oferta se requieran cupos de crédito irrevocables y con destinación limitada, es de recordar que de no obtener el cierre financiero exigido en el pliego, se hará efectiva la póliza de seriedad de la oferta.

Respuesta: Existen 5 mecanismos para acreditar el requisito de capital mínimo de los cuales el cupo de crédito de entidades financieras es una de ellas. El objeto de estos 5 mecanismos es que si el proponente tiene dificultad en cumplir el requisito habilitante con alguna de las opciones, pueda solventar el problema con cuatro alternativas adicionales.



**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013
CUYO OBJETO ES 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**



Página 31 de 52

El pliego es claro en que el requisito no debe acreditarse obligatoriamente con cupo de crédito.

Es importante precisar que, en el evento de no producirse el cierre financiero, se genera el incumplimiento del contrato y se hace efectiva la garantía de cumplimiento constituida, no la de seriedad de la oferta porque ya estaríamos en sede de ejecución contractual.

OBSERVACIÓN:

- Según la Clausula 8 cierre financiero de los concesionarios del pliego de condiciones, TransCaribe solicita acreditar dentro de los noventa (90) días calendario siguiente a la legalización del contrato, el cierre financiero. **Solicitamos sea ampliado este plazo a 150 días**, debido a que el componente de chatarrización incrementa en un 80% los requerimientos del cierre financiero, ver Tabla 2 Cierre financiero por concesión.

Cierre financiero (90 Días después de firmada el acta de inicio del contrato)			
	C1	C2	C3
OPERACIÓN	\$ 117.000	\$ 98.000	\$ 94.900
FONDO DE DESINTEGRACIÓN	\$ 90.100	\$ 75.500	\$ 73.100
FONDO DE OPERADORES	\$ 10.600	\$ 8.900	\$ 8.600
TOTAL	\$ 217.700	\$ 182.400	\$ 176.600

Tabla 2 Cierre financiero por concesión.

Respuesta: La entidad considera que el plazo estipulado para presentar el cierre financiero es suficiente. Se trata de 4 meses desde la adjudicación del contrato, donde en la etapa licitatoria ya se ha avanzado con las entidades financieras en el caso de la obtención del cupo de crédito para el requisito de capital mínimo.

Cabe mencionar que se reducirá el valor del cierre financiero como consecuencia de no incluir en este las inversiones de la Fase 3, ante la eventualidad de que no sea necesario implementarla. Los nuevos valores serán publicados vía adenda.

OBSERVACIÓN:

- Debido a que existe la posibilidad de no implementar la FASE 3 del sistema, solicitamos a TransCaribe exigir un cierre financiero acorde a este hecho, por lo tanto, deberá ser del 60% del valor actual registrado en el pliego y deberá acreditarse con base en la implementación de cada fase. Ver Tabla 3 Cierre financiero ajustado a las fases de implantación.

Cierre financiero sugerido por fases de implantación			
	C1	C2	C3
TOTAL	\$ 217.700	\$ 182.400	\$ 176.600

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013
CUYO OBJETO ES 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**



Página 32 de 52

FASE 1	\$ 130.620	\$ 109.440	\$ 105.960
FASE 2	\$ 87.080	\$ 72.960	\$ 70.640

Tabla 3 Cierre financiero ajustado a las fases de implantación.

Respuesta: Se reducirá el valor del cierre financiero como consecuencia de no incluir en este las inversiones de la Fase 3, ante la eventualidad de que no sea necesario implementarla.

Por lo anterior, el porcentaje de disminución de los valores de los requisitos habilitantes se estudiará y los nuevos valores se publicaran mediante Adenda.

OBSERVACIÓN:

7. *Debe informarse a los interesados el avance de la APP adelantada para la operación de un tranvía para transporte de pasajeros en la ciudad con la empresa EGIS internacional.*

Respuesta: Transcaribe no tiene información sobre el tema. En todo caso, se considera pertinente aclarar que la estructuración de un Sistema de Tranvía debe tener en consideración el impacto que genera para el Sistema Transcaribe y, en todo caso, deberá responder a una estructuración coherente en tanto deberá hacer parte del Sistema Integrado de Transporte que está a cargo de Transcaribe.

Sin embargo esta entidad le dio traslado a la solicitud hecha por usted, a la autoridad competente el día 17 de marzo del año que discurre, para que la misma sea atendida por tal autoridad

OBSERVACIÓN:

8. *Se está llevando a cabo una licitación para crear un puerto de abastecimiento de gas, debido a que se prevé un desabastecimiento local.*

Respuesta: De acuerdo con la observación, se remitió la consulta a la Alcaldía para efectos de establecer qué información adicional tiene sobre este asunto.

OBSERVACIÓN:

9. *En el pliego de condiciones numeral 3.1.1. REGLAS PARA LA PRESENTACIÓN DE PROPUESTAS PRINCIPALES Y SUBSIDIARIAS, punto 5, "Nota" En caso de presentar propuestas (s) principales (es) y una subsidiaria, el valor de la garantía de seriedad de la oferta deberá corresponder a la sumatoria de los valores indicados en este numeral para cada concesión a la cual presente propuesta.*

Aclarar si es posible la expedición de la garantía de seriedad de la oferta por concesión; es decir si el proponente presenta dos propuestas principales, que la seriedad de oferta y

garantías contractuales, de cada concesión se puedan presentar con garantías diferentes.

Respuesta: El pliego de condiciones se ajustará en el sentido de precisar los requisitos de las propuestas principales y subsidiarias y la forma de presentación. Sin perjuicio de lo anterior, se encuentra que nada obstaría para aportar garantías de seriedad de la propuesta que amparen las diferentes concesiones principales a las cuales presente oferta el proponente, provenientes de diferentes aseguradores, siempre que se identifique con claridad a qué propuesta principal se hace referencia.

OBSERVACIÓN:

10. En la minuta del contrato cláusula 115 TOMA DE POSESIÓN En el caso de que TRANSCARIBE S.A., declare la terminación anticipada del Contrato de Concesión por causa imputable al CONCESIONARIO o la caducidad del Contrato, TRANSCARIBE S.A., podrá tomar la posesión de la concesión licitatorio directamente o a través del garante del CONCESIONARIO, para el efecto se deberá el procedimiento fijado en este contrato de concesión, así como en las normas contenidas en el Código de Procedimiento Administrativo y de los Contencioso Administrativo para garantizar el derecho de defensa y contradicción del CONCESIONARIO.

Solicitamos, se elimine la palabra directamente; ya que la Potestad es del Garante y no de la entidad Contratante, pues si bien es cierto que en el Decreto 1510 Artículo 130, menciona que:

Si hay lugar a cesión del contrato a favor del garante, este está obligado a constituir las garantías previstas en el contrato, pero en el Código de comercio, Artículo 1110, se establece que la indemnización será pagadera en dinero, o mediante la reposición, reparación o reconstrucción de la cosa asegurada, a opción del asegurador.

Respuesta: De acuerdo con lo establecido en el artículo 203 del decreto Ley 603 de 1993, el seguro de cumplimiento es:

“Artículo 203º.- Seguro de Manejo o de Cumplimiento.

1. Objeto del seguro. Dentro de los seguros de manejo o de cumplimiento habrá uno que tendrá por objeto garantizar el correcto manejo de fondos o valores de cualquier clase que se confíen a los empleados públicos o a los particulares, en favor de las entidades o personas ante las cuales sean responsables; y **podrá extenderse también al pago de impuestos, tasas y derechos y al cumplimiento de obligaciones que emanen de leyes o de contratos**”
(Resaltado fuera del texto)

Al respecto, se reconoce por la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia y en los conceptos emitidos por la Superintendencia Financiera de Colombia, que dicho seguro de cumplimiento corresponde a la tipología genérica de seguro de daños regulada en el Código de Comercio, así:

"1. En primer término debe señalarse que el seguro que otorgan las entidades aseguradoras para efecto de respaldar el cumplimiento de disposiciones legales corresponde a una modalidad del seguro de cumplimiento regulado en el artículo 203 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, cuya aparición se remonta al año de 1938 con la expedición de la Ley 225 de dicha anualidad, por medio de la cual "se provee al establecimiento del seguro de manejo y cumplimiento", extendiendo su cobertura a garantizar el "(...) cumplimiento de obligaciones que emanan de leyes o contratos".

Dicho seguro de cumplimiento, de acuerdo con la clasificación consignada en el artículo 1082 del Código de Comercio se enmarca dentro de los seguros de daños, de carácter patrimonial, en la medida que pretende el restablecimiento del patrimonio económico del acreedor de la obligación (asegurado), por causa del incumplimiento del contrato o de la disposición legal por parte del deudor (tomador del seguro)¹.

Así, tratándose del seguro de cumplimiento de disposiciones legales el patrimonio de la entidad estatal se encuentra amenazado ante el eventual incumplimiento de la obligación que debe atender el tomador del seguro. En este orden, la conducta del tomador, en cuanto pueda cumplir o no, se erige en el riesgo asegurado asumido por el asegurador."² (Resaltado fuera del texto)

De acuerdo con lo anterior, corresponde revisar el artículo 1110 del Código de Comercio, el cual regula el seguro de daños en punto a la forma de pago de la indemnización. Al respecto señala el artículo lo siguiente:

"ARTÍCULO 1110. FORMA DE PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN. La indemnización será pagadera en dinero, o mediante la reposición, reparación o reconstrucción de la cosa asegurada, a opción del asegurador."

En ese orden, se ajustará la redacción de la minuta del contrato en el sentido indicado en la observación, en tanto existe sustento normativo para generar la opción de indemnización o la continuación de la prestación del servicio, esta última a elección del garante.

OBSERVACIÓN:

11. En la cláusula 150 de la minuta del contrato - CLAUSULA PENAL PECUNIARIA, se informa: En caso de declaratoria de caducidad y/o de terminación del presente contrato de Concesión por incumplimiento imputable al CONCESIONARIO, TRANSCARIBE S.A. podrá hacer efectiva una cláusula penal por un valor equivalente en pesos a la suma de \$15.000.000.000, sin perjuicio de que se hagan efectivas las

² Superintendencia Financiera de Colombia concepto 2004004488 – 1 del 10 de marzo de 2004.

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

**CUYO OBJETO ES 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-
TRANSCRIBE**



Página 35 de 52

multas causadas a cargo del CONCESIONARIO, la cual deberá estar amparada por la garantía Única de Cumplimiento del presente Contrato de Concesión.

Se requiere reducir el valor de la cláusula penal, teniendo en cuenta que debe corresponder al porcentaje de la garantía de cumplimiento para cada etapa.

Respuesta: La cláusula 150 de la minuta del contrato de concesión es clara en el sentido de que la cláusula penal está valorada en la suma de \$15.000.000.000, sin embargo el porcentaje posible a aplicar varía según la etapa del contrato. El cálculo de la cláusula penal dependerá entonces de la etapa en que se cause el incumplimiento de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 150. Lo anterior, independientemente de la garantía de cumplimiento, pues ésta no se ve modificada por un porcentaje menor de la cláusula penal.

Sin perjuicio de lo anterior, los montos de las garantías se revisarán y ajustarán de acuerdo con lo señalado en el Decreto 1510 de 2013.

OBSERVACIÓN:

12. *En el pliego de condiciones, numeral 4.1.5.6 GARANTÍAS DESTINADAS A AMPARAR LOS PERJUICIOS DE NATURALEZA CONTRACTUAL O EXTRA CONTRACTUAL, DERIVADOS DEL INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO. Punto b) Póliza de responsabilidad extracontractual del Concesionario.*

En adición a las pólizas de responsabilidad extracontractual que debe tener cada uno de los vehículos utilizados por el Concesionario, éste se obliga a contratar un seguro de responsabilidad extracontractual en los términos y condiciones exigidos por el Decreto 1510 de 2013. La póliza de responsabilidad extracontractual de la administración relacionada con hechos derivados con la ejecución del contrato.

La póliza de responsabilidad extracontractual deberá contener adicional a la cobertura básica de predios, labores y operaciones, los siguientes amparos:

- *Daño emergente*
- *Responsabilidad surgida por actos de contratistas y subcontratistas, salvo en el evento que el subcontratista tenga su propio seguro de responsabilidad civil extracontractual con los mismos amparos aquí requeridos.*
- *Cobertura del amparo patronal*
- *Cobertura de vehículos propios y no propios*
- *El deducible para el amparo básico como adicionales será de 10% del valor de cada pérdida, sin que nunca pueda superar los 2000 salarios mínimos mensuales legales vigentes.*

El seguro de responsabilidad civil extracontractual para vehículos, es un seguro que cubre los daños, lesiones o muerte ocasionados por el vehículo a terceros. Este seguro deberá contener los siguientes amparos:

- *Responsabilidad civil extracontractual*
- *Daños a bienes de terceros*
- *Muerte o lesiones a una o más personas*
- *Protección patrimonial*
- *Asistencia jurídica*
- *Perjuicios morales y lucro cesante del pasajero afectado por lesiones u homicidio a consecuencia del accidente de tránsito.*

Sugerimos que haya un numeral aparte para la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual, un numeral para El seguro de Responsabilidad civil Extracontractual para vehículos; es decir para la póliza de Todo Riesgo Automóviles.

Y un último numeral que haga referencia a las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual obligatoria que se exigen para los vehículos de transporte de pasajeros, según el Decreto 170 y 171 de 2001.

Esta información debe ser la misma, en la minuta del contrato.

Respuesta: No se entiende la justificación para incluir un numeral aparte para las pólizas mencionadas, en el entendido de que la póliza de responsabilidad civil extracontractual prevé expresamente la inclusión de los amparos señalados como parte de esta póliza. Los amparos por responsabilidad civil extracontractual para vehículos y la obligatoria para los vehículos de transporte de pasajeros deberán hacer parte de la póliza de responsabilidad civil extracontractual tal como lo establece el numeral 4.1.5.6 del Pliego de Condiciones, lo anterior en adición a lo previsto en la cláusula 111 de la minuta del contrato de concesión.

Lo previsto en el numeral 4.1.5.6. del Pliego de Condiciones literal b) se incluirá en la cláusula 105 de la Minuta del Contrato.

OBSERVACIÓN:

13. El pliego en cada una de sus etapas, indica en la segunda se debe "completar la flota mínimo con lo indicado en el protocolo 9 de incorporación de flota, (Ya se cuenta con la anterior?, cual es la estrategia para obtenerla?), teniendo en cuenta que para entrada en vigencia de la concesión 1 que es la propuesta por Somos debe contar con mínimo 222 buses (54 ARTICULADOS Y 168 BUSETONES)

Respuesta: No entendemos su observación. Sin perjuicio de lo anterior, el pliego de condiciones es claro al indicar los aportes al fondo de desintegración y la flota a vincular en cada etapa. Este cronograma no tiene modificación.

OBSERVACIÓN:

14. Punto 1.3 Indica: Numeral 4 (Punto seguido, la responsabilidad PATRIMONIAL de la desvinculación y desintegración física de vehículos será exclusiva de los concesionarios bajo las reglas que se definan en el contrato. (A que se refiere esta responsabilidad patrimonial y si depende de la voluntad de nuestro afianzado?, también se indica que estos serán manejados por un Patrimonio autónomo que depende del "cierre financiero")

Respuesta: La responsabilidad patrimonial, en el contexto del numeral 1.3. subnumeral 4., del pliego de condiciones, refiere a la obligación de disponer los recursos para surtir el proceso de desvinculación y desintegración de los vehículos del TPC. Esa es responsabilidad exclusiva del CONCESIONARIO, de acuerdo con las reglas fijadas en el pliego de condiciones y el contrato.

OBSERVACIÓN:

15. El Cierre Financiero: En varios aspectos de este proceso licitatorio se liga a esta responsabilidad y a la completa ejecución del contrato tales puntos son:

- La etapa preoperativa: Pondrá en funcionamiento el sistema de recaudo, en esta misma se demostrará el cierre financiero.
- Manejo de patrimonio autónomo que depende del cierre financiero.
- El cupo de crédito, que debe ser aprobado por las entidades financieras y debe superior al 50% certificado del cierre financiero.
- La compra de vehículos para desintegración también podrán tenerse en cuenta para completar el cierre financiero (ya se estableció por parte del proponente si tiene que acudir a esta figura?).
- Para la propuesta económica se tendrá en cuenta el cierre financiero mínimo.

Por otra parte en el análisis de las garantías futuras indica:

Respuesta: No entendemos a que se hace referencia en particular con esta observación.

OBSERVACIÓN:

16. Para la garantía de cumplimiento no hubo cambios sustanciales en cuanto a valores y vigencias, también aplica la "INDIVISIBILIDAD DE LA GARANTIA" de acuerdo con el decreto 1510 de 2013 que expresa en uno de sus puntos

Si el garante de una Etapa del Contrato o un Periodo Contractual decide no continuar garantizando la Etapa del Contrato o Periodo Contractual subsiguiente, debe informar su decisión por escrito a la Entidad Estatal garantizada seis (6) meses antes del vencimiento del plazo de la garantía. Este aviso no afecta la garantía de la Etapa Contractual o Periodo Contractual en ejecución. Si el garante no da el aviso con la anticipación mencionada y el contratista no obtiene una nueva garantía, queda obligado a garantizar la Etapa del Contrato o el Periodo Contractual subsiguiente.

(Es decir se acoge con la ley de acuerdo a la minuta borrador de contrato)

Respuesta: De acuerdo con las normas previstas en el Decreto 1510 de 2013 relacionadas con la indivisibilidad de la garantía, se tiene lo siguiente:

“Artículo 112. Indivisibilidad de la garantía. La garantía de cobertura del Riesgo es indivisible. Sin embargo, en los contratos con un plazo mayor a cinco (5) años las garantías pueden cubrir los Riesgos de la Etapa del Contrato o del Periodo Contractual, de acuerdo con lo previsto en el contrato.

En consecuencia, la Entidad Estatal en los pliegos de condiciones para la Contratación debe indicar las garantías que exige en cada Etapa del Contrato o cada Periodo Contractual así:

(...)

3. Antes del vencimiento de cada Etapa del Contrato o cada Periodo Contractual, el contratista está obligado a obtener una nueva garantía que ampare el cumplimiento de sus obligaciones para la Etapa del Contrato o Periodo Contractual subsiguiente, si no lo hiciere se aplicarán las reglas previstas para el restablecimiento de la garantía.

Si el garante de una Etapa del Contrato o un Periodo Contractual decide no continuar garantizando la Etapa del Contrato o Periodo Contractual subsiguiente, debe informar su decisión por escrito a la Entidad Estatal garantizada seis (6) meses antes del vencimiento del plazo de la garantía. Este aviso no afecta la garantía de la Etapa Contractual o Periodo Contractual en ejecución. Si el garante no da el aviso con la anticipación mencionada y el contratista no obtiene una nueva garantía, queda obligado a garantizar la Etapa del Contrato o el Periodo Contractual subsiguiente.

Ese será el tratamiento que dará Transcaribe al evento en que el garante no informe la decisión de no continuar garantizando el contrato. Así está regulado en el numeral 7 de la cláusula 109 de la minuta del contrato de concesión.

OBSERVACIÓN:

17. En la parte de pliego "Toma de posesión " posee la misma condicionalidad de "a través del garante" se continué el desarrollo del contrato, lo cual no es procedente ya que nuestro objeto comercial no es el desarrollo de prestación de servicio de pasajeros, incluso en esta oportunidad ampliaron las obligaciones de esta toma de posesión.

Respuesta: De acuerdo con respuesta anterior, y en los términos del artículo 1110 del Código de Comercio, el cual regula el seguro de daños en punto a la forma de pago de

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

CUYO OBJETO ES 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



Página 39 de 52

la indemnización, se ajustará la redacción de la minuta del contrato en el sentido indicado en la observación, en tanto existe sustento normativo para generar la opción de indemnización o la continuación de la prestación del servicio, esta última a elección del garante.

OBSERVACIÓN:

18. *Existe dentro de la minuta borrador de contrato una aplicación de multa por valor de \$15.000 millones, en la etapa pre-operativa, en mi concepto demasiado alta, ya que esta etapa es la inicial y solo cuenta con 10 meses para su desarrollo, su valor asegurado corresponde a \$1.162 millones.*

Respuesta: La cláusula 150 de la minuta del contrato de concesión es clara en el sentido de que la cláusula penal está valorada en la suma de \$15.000.000.000, sin embargo el porcentaje posible a aplicar varía según la etapa del contrato. El cálculo de la cláusula penal dependerá entonces de la etapa en que se cause el incumplimiento de acuerdo con lo estipulado en la cláusula 150. El impacto de incumplimiento en la etapa preoperativa del contrato de concesión supone un riesgo muy alto para el ente gestor que puede significar la ausencia de puesta en operación del Sistema. De ahí que se encuentre adecuado el monto fijado por concepto de cláusula penal, el cual, se precisa, es diferente a la multa.

Sin perjuicio de lo anterior, los montos de las garantías se revisarán y ajustarán de acuerdo con lo señalado en el Decreto 1510 de 2013.

OBSERVACIÓN:

19. *Para el amparo de Responsabilidad Civil Extracontractual se sufre un cambio sustancial con respecto al pliego anterior, resulta que el valor asegurado anterior se refería a \$ 29.000 millones (Que presentó dificultades por reaseguro para su cobertura), en esta oportunidad el valor asegurado solicitado se refiere a \$46.202.025.000.000, y se aplica para todas las etapas, lo cual no es procedente, ya que son en adición a la póliza que debe tener cada vehículo, su valor asegurado no superaría \$500 millones de pesos.*

Respuesta: El ajuste del valor tiene fundamento en la expedición del Decreto 1510 de 2013, sin perjuicio de lo anterior, se revisará el monto asegurado, bajo la consideración que se tuvo frente a los amparos de responsabilidad civil extracontractual incluidos en respuesta anterior.

De acuerdo con el artículo 126 del Decreto 1510 de 2013, el valor asegurado por los contratos de seguro que amparen la responsabilidad civil extracontractual **no deberá ser menor al cinco por ciento del valor del contrato cuando este sea superior a diez mil smmlv, teniendo como tope el equivalente a 75,000 smmlv.**

Toda vez que el valor del presente contrato de concesión excede los diez mil SMMLV se aplica la regla mencionada. Así, de aplicar el cinco por ciento al ingreso esperado se

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

CUYO OBJETO ES 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



Página 40 de 52

obtienen los siguientes resultados como valor mínimo asegurado por los contratos de seguro respecto del amparo de responsabilidad civil extracontractual

CONCESIÓN 1 44.675.000.000,00

CONCESIÓN 2 42.565.000.000,00

CONCESIÓN 3 43.285.000.000,00

Teniendo en cuenta que los valores anteriores no superan el equivalente a 75,000 SMMLV, estos son los valores mínimos a asegurar en el amparo de responsabilidad civil extracontractual. En el anterior sentido se modificará el pliego de condiciones y la minuta del contrato, incluyendo los valores de la tabla anterior.

OBSERVACIÓN:

20. *Con respecto al numeral 4.1.1.3.3 ACREDITACIÓN DE LA COMPOSICIÓN DE LA ESTRUCTURA DEL PROPONENTE del pre pliego de condiciones TC-LPN-004-2013, menciona que:*

En los casos en que con posterioridad a la fecha de expedición del Decreto 252 del 27 de Septiembre de 2011 expedido por el DATT (adopción del inventario del parque automotor de transporte público colectivo de Cartagena), los vehículos listados en el Inventario del Parque Automotor contenido en este acto administrativo cambien de propietario, los proponentes deberán adjuntar a la **PROFORMA 6**, el original del certificado de tradición del vehículo con expedición no superior a noventa (90) días calendarios de antelación a la fecha de apertura de la Licitación Pública.

Para la presentación de la propuesta para la el proceso TC-LPN-003-2013 tuvimos que solicitar al Datt la generación de 227 certificados de tradición en el mes de Noviembre de 2013 para dar respuesta al requisito solicitado por TransCaribe. Solicitamos comedidamente sean tenidos en cuenta estos certificados de tradición, con el compromiso de adjuntar los de los vehículos que hayan cambiado de propietario a partir del mes de noviembre de 2013, dado el caso que el proceso sea abierto con posterioridad a finalizar el mes de febrero de 2014.

Respuesta: Todos los requisitos establecidos en el pliego de condiciones deben ser cumplidos por el proponente de acuerdo con las condiciones señaladas para la Licitación Pública TC – LPN – 004 de 2013.

OBSERVACIÓN:

21. *Con respecto a la proforma 7. Informa que los vehículos no incluidos en el apéndice 5 INVENTARIO DEL PARQUE AUTOMOTOR debido a reposición de los que hacían parte de este apéndice, serán pagados con base al que se repuso, por lo cual solicitamos se nos aclare que vehículo debe relacionarse en la proforma 7.*

Respuesta: El vehículo a incluir debe ser con el cual actualmente se está prestando el servicio de transporte público colectivo y que hace parte del inventario contenido en el

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013
CUYO OBJETO ES 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**



Página 41 de 52

Apéndice 5 del pliego de condiciones. En cuanto a los vehículos que fueron reemplazados, se deberá acreditar la existencia y desvinculación y desintegración del vehículo incluido en el Apéndice 5 y el reemplazo con el vehículo con el cual se busca acreditar el requisito de propietarios. Así se precisará el pliego de condiciones.

La Proforma 7 y 7A se debe diligenciar con la información del vehículo con el cual se hizo el reemplazo de aquél incluido en el Apéndice 5

OBSERVACIÓN:

22. *Con respecto al numeral 7.7 OBLIGACIONES CON RESPECTO AL PAGO DEL DERECHO DE ENTRADA, de la minuta del contrato, menciona que:*

7.7. Obligaciones con respecto al pago del DERECHO DE ENTRADA.

El proponente adjudicatario de la presente Licitación Pública deberá realizar un aporte de dinero a TRANSCARIBE S.A. igual a 17.300.000 MILLONES DE PESOS por cada uno de los vehículos articulados, de 10.500.000 MILLONES DE PESOS por cada uno de los vehículos Padrones y de 6.100.000 MILLONES DE PESOS por cada vehículo busetón que le corresponda vincular al Sistema, por concepto del denominado "Derecho de Entrada". El valor total que corresponda al CONCESIONARIO deberá ser pagado de la siguiente manera:

- CIEN (100%), dentro de los treinta (30) días calendario siguientes al momento en que TRANSCARIBE S.A. pida la flota al CONCESIONARIO, mediante consignación o abono en la cuenta de ahorros No. XXXXXXXX del Banco de XXXXXXXXXX a nombre de TRANSCARIBE S.A.

Por cada día de retraso en el pago, se generará una multa equivalente a 10 SMMLV.

TransCaribe será participe de los ingresos del sistema y mientras esto no suceda el distrito asumirá sus costos, por lo cual no debe cobrarse un derecho de entrada. El proceso de desintegración ya contempla

Respuesta: La entidad tiene un presupuesto de inversión inicial necesario para poder en marcha el Sistema, el cual será cubierto con los valores recibidos por el derecho de entrada. El valor total entre los 3 concesionario es de \$5.379.800,000 que se pagan en 4 momentos según la solicitud de la flota emitida por Transcaribe.

Adicionalmente, el derecho de entrada hace parte de la estructura de costos y gastos del concesionario y por lo tanto se incluye dentro de la tarifa por kilómetro (VEK), con lo cual el concesionario lo recupera con su pago.

OBSERVACIÓN:

23. *Con respecto a la cláusula 98. MULTAS POR INFRACCIONES A OTRAS OBLIGACIONES CONTRACTUALES de la minuta del contrato. Advierte que:*



**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013
CUYO OBJETO ES 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**



Página 42 de 52

Si el CONCESIONARIO no cumpliera con cualquiera de los demás parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades previstos en el presente Contrato de Concesión, relacionadas con comportamientos institucionales o aspectos administrativos del CONCESIONARIO, salvo que TRANSCARIBE S.A. lo hubiere autorizado, en forma previa, expresa y escrita, se podrán hacer exigibles multas diarias, de dos (2) SMLMV mientras subsista el incumplimiento.

La verificación de las conductas que comporten infracción a los parámetros, requisitos, obligaciones y responsabilidades de acuerdo con lo dispuesto en la presente cláusula, se someterá a los procedimientos de revisión adelantados por TRANSCARIBE S.A. y/o a quien se designe para tal efecto. Las revisiones serán adelantadas a través de supervisores del Sistema e inspectores técnicos designados por TRANSCARIBE S.A., bien sea de manera periódica o de forma esporádica, tanto mediante visitas a las sedes de administración de la empresa concesionaria, a cualquier otra instalación a cargo del CONCESIONARIO, como por cualquier otro medio que constituya plena prueba de las conductas descritas.

Es claro el entendido que las multas valoradas en 2 SMLMV mencionadas en el párrafo presentado anteriormente obedecen a las que puedan presentarse a causa de las inspecciones de flota diaria realizada por personal operativo del ente gestor?

- De ser positiva su respuesta, les solicito verificar los montos de multas establecidas en sistemas de transporte similares que se encuentren operando normalmente y donde las multas sean aplicadas como mecanismo para impulsar la mejora del servicio y no como medida represiva y correctiva. Por ejemplo, TransMilenio impone multas después de la reincidencia de las faltas y contempla 50 km, lo que equivale a \$300.000.
- Por favor explicar cuál es el criterio para la asignación del monto equivalente a 2 SMLMV? Es necesario tener en cuenta que una multa equivaldrá al doble de los ingresos que generará un día de operación de un buseton.
- Agradezco precisar que otro tipo de multas podrán ser dentro de este marco.

Respuesta: La minuta del contrato de concesión será ajustada en relación con la aplicación de multas. En general se simplificará de manera que se incluya la CLÁUSULA 96 y la mención de la CLÁUSULA 97 a dos (2) SMLMV se excluya. La redacción actual puede generar confusiones al momento de aplicarlas.

INTERVENCIÓN No. 14. MANUEL SALAZAR – SOTRAMAC, *hace observaciones sobre el Anexo Técnico No. 2 manifestando que ha observado que en el anexo hay velocidades operacionales en algunas rutas que pueden requerir mas flota, hay Rutas donde se dan velocidades de operación mayores de 20 k/h, esto debe revisarse porque estas rutas podrían necesitar mayor flota.*

- *Se deben revisar errores en las tablas del diseño operacional*

Respuesta: Se revisaron las tablas, pero no se observó error alguno en el diseño operacional. Con relación a las velocidades de las rutas, fueron revisadas, y aclaramos que en las rutas troncales, alimentadoras y auxiliares no se tienen velocidades mayores a 20 km/ hora, sin embargo hay una ruta troncal T101s de la cual fue ajustada su velocidad.

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

CUYO OBJETO ES 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



Página 43 de 52

- Debe revisarse el concepto de costeabilidad de la tarifa por parte del usuario, además la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario.

Respuesta: La entidad ha definido la tarifa inicial de 1800 pesos de 2015 como una tarifa acorde con la capacidad económica de la demanda. Para la diferencia que se presenta en la etapa de implementación entre la tarifa al usuario y la tarifa técnica, se ha diseñado el Fondo de Operadores, con el cual se cubrirán los eventuales faltantes.

- Remuneración en pesos constantes vs ingreso esperado

Respuesta: Se aclara que si bien el ingreso esperado esta en pesos constantes y la forma de obtenerlo no considera las indexaciones, la tarifa si presenta un reajuste anual con una canasta de costos.

- Qué pasa si la demanda o el incremento de la demanda es negativo? En el caso en que no se de el ingreso esperado hay que establecer que se podrá revisar y ajustar.

Respuesta: En este evento se realizaran ajustes operacionales que permitan disminuir el impacto de costos en los concesionarios, y que de todos modos permitan que el ingreso esperado se alcance en el plazo máximo previsto. Si la demanda es negativa se ajustaran frecuencias y rutas y la consecuencia es que el ingreso esperado tarda más en lograrse con respecto al diseño operacional original, pero de todos modos se lograría dentro del plazo máximo del contrato. Sin embargo, la situación descrita es característica de la materialización del riesgo de demanda y por lo tanto se entrara a determinar los factores que condujeron a esa situación que desequilibra el contrato.

- Revisar los riesgos ambientales.

Respuesta: No se entiende el sentido de la observación, sin embargo se aclara que el riesgo de demanda frente a la consecución de permisos ambientales para la operación de los vehículos es una carga del concesionario.

INTERVENCIÓN No. 15. ANDRES VELASCO. Solicita se revise el capital mínimo para acreditación del proponente porque son imposibles de acreditar. La respuesta de las entidades financieras no ha sido positiva, y que solo una vez el operador salga como adjudicatarios, se daría el estudio del crédito solicitado.

Se une a la observación hecha por Ruben Chacon con respecto a las garantías, específicamente las pólizas de responsabilidad extracontractual, sobre las cuales solicita se revise su valor.

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013
CUYO OBJETO ES 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**



Página 44 de 52

Respuesta: Se reducirá el valor del cierre financiero como consecuencia de no incluir en este las inversiones de la Fase 3, ante la eventualidad de que no sea necesario implementarla. Por lo anterior, los valores de los requisitos habilitantes se reducirán y se publicaran mediante Adenda.

En cuanto a la garantía de responsabilidad civil extracontractual, se revisará el valor de acuerdo con lo solicitado por los interesados y teniendo en cuenta lo definido por el Decreto 1510 de 2013.

Sin perjuicio de lo anterior, de acuerdo con el artículo 126 del Decreto 1510 de 2013, el valor asegurado por los contratos de seguro que amparen la responsabilidad civil extracontractual **no deberá ser menor al cinco por ciento del valor del contrato cuando este sea superior a diez mil smmlv, teniendo como tope el equivalente a 75,000 smmlv.**

Toda vez que el valor del presente contrato de concesión excede los diez mil SMMLV se aplica la regla mencionada. Así, de aplicar el cinco por ciento al ingreso esperado se obtienen los siguientes resultados como valor mínimo asegurado por los contratos de seguro respecto del amparo de responsabilidad civil extracontractual

CONCESIÓN 1 44.675.000.000,00

CONCESIÓN 2 42.565.000.000,00

CONCESIÓN 3 43.285.000.000,00

Teniendo en cuenta que los valores anteriores no superan el equivalente a 75,000 SMMLV, estos son los valores mínimos a asegurar en el amparo de responsabilidad civil extracontractual. En el anterior sentido se modificará el pliego de condiciones y la minuta del contrato, incluyendo los valores de la tabla anterior.

INTERVENCIÓN No. 16. FABIAN LA ROTA- CARTAGENA EXPRESS. Presenta las siguientes observaciones:

- *Respecto al rechazo de propuestas, el término inducir en error a Transcaribe y su rechazo, solicita ser más específicos.*

Respuesta: Es el evento en que la propuesta contenga información contradictoria que induzca a error a Transcaribe.

- *Qué porcentaje de la tarifa técnica estarían tomando las concesiones adicionales. Especificar el metraje del área y el porcentaje esperado.*

Respuesta: El cuarto inciso del numeral 7.3.14., de la CLÁUSULA 7 de la minuta del contrato de concesión prevé el porcentaje que corresponde al pago por patio temporal que será descontado en el evento en que se construya el patio alterno. En cuanto al metraje del área, el Apéndice 6 contempla las características de ese espacio. Se reitera que en este proceso el pago por patios temporales no es un agente individual de la tarifa técnica y se encuentra incluido dentro del VEK.

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

**CUYO OBJETO ES 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-
TRANSCRIBIR**



Página 45 de 52

- *Desean saber si Transcaribe es consciente de que está llevando al fracaso al proyecto, al considerar que existe la posibilidad de que no se active la fase tres, pues surgen muchos interrogantes, que va a pasar con la demanda, con la desvinculación, el desembolso de las fiducias de chatarrización. No coincide el cronograma de desembolso de la fiducia con la chatarrización en sí.*

Respuesta: La fase 3 del Sistema se activará obligatoriamente una vez la fase intermedia alcance el plazo máximo, correspondiente a un año. En ese caso no se le pediría al concesionario la flota restante, pero sí se le obligaría a realizar la totalidad de los desembolsos de desintegración ya que éste proceso se debe realizar en su totalidad. El cronograma de desvinculación coincide con el cronograma de desembolsos. Transcaribe informara en un plazo no mayor a 5 días hábiles posteriores a la fecha del desembolso, las placas de los vehículos que deben presentarse para desintegración. En todo caso, durante los primeros tres desembolsos, se deberán desintegrar mínimo 320 vehículos en cada uno de ellos.

Se reitera que el cronograma de desintegración y los aportes correspondientes no son opcionales ni condicionados a otros eventos, y se realizaran en un 100% de acuerdo a lo estipulado contractualmente.

Para el caso de no implementación de vehículos nuevos en Fase 3, se debe considerar que ya se ha desvinculado el 100% del parque automotor del TPC. Lo anterior obligaría a que la demanda del Sistema esta capturada y por lo tanto existan los recursos suficientes para remunerar a los concesionarios según las rutas implementadas.

Cabe mencionar que en caso que no se cumpla la demanda estipulada para dar inicio a la fase 3 y pedir la flota restante, Transcaribe podrá pedir los vehículos que considere necesarios para cumplir los niveles de servicios y a su vez podrá reestructurar las rutas para dar un cubrimiento total de la ciudad. Esta solicitud se hará mediante el mecanismo definido en la Cláusula 67, siguiendo la remuneración allí establecida y el efecto correspondiente en el IEDO, aun para el caso que este se haya reducido según lo establecido en la Cláusula 16 por la no implementación de la fase 3.

- *Es la primera vez que se está en presencia de un sistema con todos los vehículos con aire acondicionado, y a gas, que reduce la eficiencia. Solicita revisar este punto así como el diseño operacional. Ningún bus articulado mueve 2500 pasajeros al día, según su experiencia.*

Respuesta: No entendemos con qué argumentos justifica que el aire acondicionado y el combustible GNV, reducirán la eficiencia del sistema. Sin embargo le informamos que el aire acondicionado y el gas como combustible, han sido tenidos en cuenta en el diseño operacional del sistema, descontando por estos elementos capacidad en los vehículos articulado con los se plantea trabajar con 140 pasajeros para los articulados de las rutas troncales y con 130 para los articulados de las pretroncales. Con esta reducción de capacidad estamos haciendo el sistema eficiente.

Por otro lado no compartimos su apreciación en relación a la cantidad de pasajeros que puede movilizar un bus articulado en el sistema de Cartagena, según su argumentación

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

**CUYO OBJETO ES 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**



Página 46 de 52

es primera vez que usted ve en un sistema BRT e un bus movilizando más de 2500 pasajeros en el día. Pues queremos llamar la atención y lo invitamos a conocer el sistema de transporte de ciudad de México sobre la avenida insurgente en donde hay vehículos que movilizan más de 3000 pasajeros al día.

Por último La flota del sistema está calculada de acuerdo a las necesidades de demanda del servicio y esta contempla holguras como la disminución de capacidad de los vehículos articulado del sistema lo que hace que este tenga una eficiencia mayor en cuanto a nivel de servicio para los usuarios.

- *Aprovechan para mencionar que hace 15 días se anuncio la llegada de 200 mil millones para Cartagena, desean saber si ya esos recursos llegaron o si ya está el Confis. Quieren saber si va a haber más dinero para redistribuir entre los concesionarios.*

Respuesta: Para efectos de los recursos que recibirá el Sistema, se informa que se encuentra en la fase de identificación de los aportes por cada sector, el Distrito, la Nación, DNP, Ministerio de Hacienda y Ministerio de Transporte. No se puede predecir en qué tiempo estará listo porque debe elaborarse el documento pre CONPES, debe ir al Consejo de Ministro, etc., pero existe voluntad del Gobierno Nacional de apoyar a Transcaribe para darle celeridad al tema para que el Sistema entre en operación.

El contrato de concesión prevé qué pasará cuando esa situación se materialice: en particular respecto del patio – portal y del patio alterno respecto del pago por los patios temporales.

Comoquiera que eso es así, se desmontó sólo al ente gestor, sometido a dos condiciones: (i) que se obtenga la financiación de la infraestructura por parte del Gobierno Nacional mediante la expedición del documento CONPES y el Otrosí, o (ii) que se obtenga la demanda de pasajeros estimada para la activación de la Fase 3.

Respecto de los recursos para el patio alterno, se trata de la consecución de financiación para el efecto, lo cual sólo se materializará cuando entre en operación dicho patio, descargando correlativamente el valor que se reconoce, de acuerdo con lo previsto en el cuarto inciso del subnumeral 7.3., de la CLÁUSULA SÉPTIMA de la minuta del contrato de concesión, tal como se indicó en respuesta anterior.

INTERVENCIÓN No. 17. ALFREDO MOUTHON. APROBUSCAR. *Formula una solicitud a la entidad de que se tome una actitud proactiva, dejar a un lado la desconfianza, pues el querer de todos es que Cartagena tenga un buen sistema de transporte masivo. Ya este proceso tan largo ha sido agotador para todos. Dejar en claro que estas solicitudes no representan un ansia de aprovechamiento o de tomar ventaja. En últimas ellos sienten que ya les ha tocado obligatoriamente meterse en el negocio, ya que ninguna de las solicitudes fundamentales se han tenido en cuenta. Observa que hay posiciones férreas e inflexibles. Invita a reconocer la prueba histórica y real que han sido los fracasos de los demás sistemas de transporte masivo. Hoy se han pedido cuestiones que cree que no están con el objetivo de aprovecharse, por lo tanto ruega que se den, pues minimiza un*

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

CUYO OBJETO ES 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



Página 47 de 52

poco los riesgos de este negocio. Es su deseo seguir en el negocio, pues ya se ha puesto un gran esfuerzo, a pesar de que sienten que no se les escucha. Seguramente después de esta reunión se van a recibir respuestas negativas, que no van a tener en cuenta sus solicitudes.

Respuesta: No hay una observación puntual, se trata de la opinión del interesado en el proceso.

INTERVENCIÓN No. 18. MARTHA ARRIETA. Solicita se aclare si cuando no se presenten dentro de los propuestas solo se les va a pagar el 25% de su valor.

Respuesta: Los documentos del proceso prevén que respecto de los propietarios que no se vinculen con alguna propuesta se seguirá el siguiente procedimiento:

*“Deberán acercarse directamente a la fiducia y desintegrar sus vehículos en el plazo previsto por TRANSCARIBE S.A., con el fin de obtener el 100% del valor indicado en el **APÉNDICE 5**. De no hacerlo en el plazo previsto, existirá un segundo plazo donde el valor a pagar será el 75%. De no hacerlo en el segundo plazo, su vehículo no será pagado por la Fiducia, pero en todo caso, la tarjeta de operación será cancelada y no podrán prestar el servicio público de transporte colectivo después de esta fecha.*

NOTA: Los propietarios no vinculados a ninguna propuesta, deben postularse personalmente al proceso de desvinculación y desintegración, dentro del plazo y en los términos definidos por TRANSCARIBE S.A. al momento del cierre de la licitación pública, con el fin de ser incluidos en la FAD”.

De acuerdo con lo anterior, se tiene las siguientes reglas:

- ✓ Si se presentan en el plazo definido por Transcaribe se les pagará el 100% del valor previsto en el Apéndice 5
- ✓ Si se presentan sólo hasta la segunda fecha fijada por Transcaribe se les pagará sólo el 75% del valor previsto en el Apéndice 5
- ✓ En caso de no presentarse en la segunda fecha, se informará al DATT para que cancele la tarjeta de operación, y no será pagado valor alguno por el vehículo. El vehículo no podrá seguir prestando el servicio de transporte colectivo.

INTERVENCIÓN No. 19. ALVARO ARANGO. Surgen varias inquietudes con respecto a las multas. No es posible que a un contratista se le sancione más de 5 veces al año. Las cláusulas 98 y 99 no están suficientemente definidas. No se está teniendo en cuenta el estatuto anticorrupción, por tanto solicita se revise el Capítulo de multas en la minuta del contrato.

Tampoco se contemplan los “desincentivos” que remplaza a las multas para evitar que los concesionarios incurran en inhabilidad. Tampoco hay incentivos para los que presten mejores niveles de servicios, fondeados con los mismos recursos de las multas. Que se revise esta capitulo a la luz de estatuto anticorrupción. Que se indique porque hechos específicos se generan multas.

Respuesta: De modo general, las multas se generan como consecuencia del retardo o mora en el cumplimiento de las obligaciones que están pactadas en el contrato de concesión.

Sin perjuicio de lo anterior las CLÁUSULA relacionadas con las multas se revisarán de modo que se dé mayor claridad a este aspecto.

En cuanto a los desincentivos se tienen previstos los niveles de servicio en el Apéndice No 7.

Frente a la creación de incentivos no se prevé ningún incentivo para los concesionarios relacionado con el nivel de servicio, más allá de la obtención anticipada del ingreso esperado.

INTERVENCIÓN No. 20. HECTOR BLANCO – CARTAGENA EXPRESS. Concretar dos aspectos pequeños, principalmente de mecánica relativa a los requisitos que se han venido cuestionando con relación a los documentos que se deben anexar a la chatarrización. Núm. 4.1.1.3.3, pág. 61, documento de tradición del vehículo. Se trata de que se diga que este documento no debe ser exigido, que se retire esto del pliego, pues el mismo no ayuda a Transcaribe a aclarar nada en la instancia de la adjudicación. Además está contemplado que se presente.

Respuesta: La solicitud no resulta procedente en tanto el mecanismo que acredita el título jurídico y la tradición del bien inmueble (vehículo) es el certificado de tradición y libertad del vehículo. De acuerdo con lo previsto en la Ley 769 de 2002:

“ARTÍCULO 2º. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

(...)

Registro nacional automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Registro terrestre automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación,

modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

(...)

ARTÍCULO 46. INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO. Todo vehículo automotor, registrado y autorizado para circular por el territorio nacional, incluyendo la maquinaria capaz de desplazarse, deberá ser inscrito por parte de la autoridad competente en el Registro Nacional Automotor que llevará el Ministerio de Transporte. También deberán inscribirse los remolques y semi-remolques. Todo vehículo automotor registrado y autorizado deberá presentar el certificado vigente de la revisión técnico - mecánica, que cumpla con los términos previstos en este código.

ARTÍCULO 47. TRADICIÓN DEL DOMINIO. La tradición del dominio de los vehículos automotores requerirá, además de su entrega material, su inscripción en el organismo de tránsito correspondiente, quien lo reportará en el Registro Nacional Automotor en un término no superior a quince (15) días. La inscripción ante el organismo de tránsito deberá hacerse dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes a la adquisición del vehículo.

Si el derecho de dominio sobre el vehículo hubiere sido afectado por una medida preventiva decretada entre su enajenación y la inscripción de la misma en el organismo de tránsito correspondiente, el comprador o el tercero de buena fe podrá solicitar su levantamiento a la autoridad que la hubiere ordenado, acreditando la realización de la transacción con anterioridad a la fecha de la medida cautelar. Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-532 de 2003

ARTÍCULO 48. INFORMACIÓN AL REGISTRO NACIONAL. *Las autoridades judiciales deberán informar al organismo de tránsito donde se encuentre matriculado un vehículo, de las decisiones adoptadas en relación con él, para su inscripción en el Registro Nacional Automotor, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su ejecutoria. Así mismo las Autoridades Judiciales deberán verificar la propiedad del vehículo antes de tomar decisiones en relación con él". (Resaltado fuera del texto)*

Solicita que el censo se actualice, ya que no fue un censo físico sino administrativa. Hay que actualizarlo con la base de datos, y expedir un nuevo decreto y que se de la oportunidad a personas que resultaron excluidas para que puedan ingresar sus vehículos en su momento.

Respuesta: Como es de conocimiento de todos los interesados en el proceso la competencia sobre el transporte público colectivo la tiene el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena (DAT), pues es a esta entidad la

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

CUYO OBJETO ES 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



Página 50 de 52

que le corresponde expedir los actos administrativos necesarios para la correcta operación del sistema de transporte colectivo, en ese sentido recibimos del DATT el acto administrativo con el cual se adopta el inventario del parque automotor de la ciudad y con este estamos trabajando en el proceso licitatorio de la operación, razón por la cual cualquier solicitud encaminada a la modificación del inventario deberá ser remitido a la autoridad correspondiente.

Sin embargo esta entidad le dio traslado a la solicitud hecha por usted, a la autoridad competente el día 17 de marzo del año que discurre, para que la misma sea atendida por tal autoridad.

INTERVENCIÓN No. 21. JESUS PADILLA. Expresa que se entero de este proceso por la invitación realizada por la Administración hace algunas semanas, lo que no ha permitido conocer tan al detalle cómo se quisiera. Le parece bien que se establezca un piso y un techo para la presentación de la oferta.

Respuesta: Las normas de contratación estatal permiten a Transcaribe adoptar medidas cuando tiene dudas frente al valor de una oferta. Al respecto señala el artículo 28 del Decreto 1510 de 2013, lo siguiente:

“Artículo 28. Oferta con valor artificialmente bajo. Si de acuerdo con la información obtenida por la Entidad Estatal en su deber de análisis de que trata el artículo 15 del presente decreto, el valor de una oferta parece artificialmente bajo, la Entidad Estatal debe requerir al oferente para que explique las razones que sustentan el valor ofrecido. Analizadas las explicaciones, el comité evaluador de que trata el artículo anterior, o quien haga la evaluación de las ofertas, debe recomendar rechazar la oferta o continuar con el análisis de la misma en la evaluación de las ofertas.

Cuando el valor de la oferta sobre la cual la Entidad Estatal tuvo dudas sobre su valor, responde a circunstancias objetivas del oferente y de su oferta que no ponen en riesgo el cumplimiento del contrato si este es adjudicado a tal oferta, la Entidad Estatal debe continuar con su análisis en el proceso de evaluación de ofertas.

En la subasta inversa esta disposición es aplicable sobre el precio obtenido al final de la misma”.

Así las cosas, no corresponde la inclusión de un tope mínimo de oferta, dado el instrumento de verificación que tiene la entidad, el cual, en el evento de presentarse, será utilizado contrastando la propuesta económica, con el modelo financiero de Transcaribe que arroja un monto de costo eficiente mínimo

Sugiere separar los negocios de la chatarrización de la operación, pues eso complica el esquema. Expresa que el modelo de su país es distinto.

Respuesta: Al estar el proceso de desintegración en cabeza del concesionario de operación, se busca mitigar el riesgo de paralelismo entre el Transporte Público Colectivo y el Transporte Masivo, ya que se vincula directamente la entrada de flota nueva al Sistema con la desvinculación y desintegración de los vehículos del TPC. La directriz de estructuración financiera de Transcaribe es que la financiación de la desintegración esta en cabeza de los concesionarios de operación, y en ese sentido se estructuró el sistema.

INTERVENCIÓN No. 22. RUBEN CHACON. Respecto la proforma 7, solicita pregunten a los asistentes si tienen observación sobre su texto para que no se presenten cambios de última hora.

Respuesta: No es una observación.

INTERVENCIÓN No. 23. LUIS PEREZ. Manifiesta que sobre la proforma 7 tiene las siguientes observaciones:

- Se coloque la expresión y/o en el numeral 9, "desvinculación y/o desintegración física"
- Quien tramita el cambio de modo; quien lo hace quien es el responsable.

Respuesta: En cuanto a la modificación de la Proforma 7 A se revisará de modo que se establezca si es necesario incluir esa modificación. En principio se encuentra impropio en tanto se contempla la desintegración y el cambio de modo como destino final del vehículo.

El cambio de modo lo tramita el propietario del vehículo que sufrirá esa transformación.

INTERVENCIÓN No. 24. HECTOR SIERRA. Manifiesta que se ha pasado por alto el tema social sobre el que se han hecho muchas observaciones en los anteriores procesos y no se ha recibido respuesta, por lo que solicita se le diga que acciones va a llevar a cabo el Distrito para atender a la población.

Respuesta: ESTA RESPUESTA SE DIO EN LA AUDIENCIA EN EL SIGUIENTE SENTIDO.

"Respecto los temas sociales interviene el Dr. CORONADO, señalando que en el día de ayer se realizó un comité donde se le dio importancia a los temas sociales. Resume que se tendrá una política integral social. La comprensión total del tema.

El Gerente de Transcaribe interviene para manifestar que en efecto es una preocupación de esta administración el tema social. Hay que aclarar que cada fase de Transcaribe atiende el plan de gestión social para la ejecución de la obra, la ejecución de la adquisición predial, la desocupación de los espacios necesarios para la construcción de las obras necesarias para la operación del sistema, y para la operación.

Precisamente, el comité que se creó ayer es para la atención social de la entrada en operación del Sistema. Transcaribe hará una actualización de la población, conductores, esparrin, etc. Desde participación ciudadana, el PES, etc, se atenderá igualmente a esta población."

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013
CUYO OBJETO ES 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**



Página 52 de 52

FIN DEL DOCUMENTO

