



RESPUESTAS OBSERVACIONES A LOS PLIEGOS DE CONDICIONES No. 15

PREGUNTAS FORMULADAS POR LILIANA RAMIREZ, RECIBIDAS EL LUNES 31 DE ENERO DE 2011 A LAS 4:02 P.M., AL CORREO DEL PROCESO.

➤ PREGUNTA No. 131.

Luego de analizada la ADENDA 7 al Pliego de Condiciones de la Licitación Pública de la referencia y las respuestas de TRANSCARIBE S.A., a las preguntas de los interesados acerca de la forma de calcular la Remuneración del Concesionario, encontramos que tal como está planteada en el Pliego de Condiciones es imposible para cualquier oferente tener un modelo financiero que le permita estimar la rentabilidad del proyecto, situación que pone en riesgo no solo a los proponentes sino al proyecto mismo y a la ciudadanía en general, ya que es muy posible que una vez se inicie la ejecución del Contrato de Concesión y el sistema de transporte se encuentre en servicio, se presenten desequilibrios económicos que generen traumatismos en la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros.

La fórmula establecida hoy en el Pliego, condiciona los ingresos del concesionario a la voluntad política del mandatario de turno de incrementar o no la tarifa al usuario, violando así los principios generales que rigen la contratación pública en Colombia, en razón a que las reglas que contiene el Pliego no son claras ni precisas, por el contrario, generan incertidumbre de tal magnitud en los ingresos del concesionario, que podría llegar a ocurrir que el valor de la inversión que este realice para prestar el servicio por un periodo de tiempo y luego revertir los bienes al Estado, ni siquiera pueda ser recuperado, todo ello originado en decisiones políticas ajenas totalmente a la ejecución y cumplimiento de su contrato.

Los Estudios Previos que soportan la Licitación, refieren claramente a las características básicas de un Contrato de Concesión, entre los cuales textualmente se lee: *"ONEROSO CONMUTATIVO: El concedente y el concesionario se obligan a dar o hacer una cosa que se considere equivalente. Todas las prestaciones son ciertas, así como la remuneración del concesionario respecto a su derecho de percibirla."*

El "Principio de Responsabilidad" que rige la contratación estatal señala entre otros, que los servidores públicos están obligados a buscar el cumplimiento de los fines de la contratación y a proteger los derechos de la entidad, del contratista y de los terceros que puedan verse afectados por la ejecución del contrato. Igualmente, que los servidores públicos responderán por sus actuaciones y omisiones antijurídicas y deberán indemnizar los daños que se causen por razón de ellas.

Agrega, las actuaciones de los servidores públicos estarán presididas por las reglas sobre administración de bienes ajenos y por los mandatos y postulados que gobiernan una conducta ajustada a la ética y a la justicia.

La referida Ley (80/93) establece que 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. (artículo 27.- DE LA ECUACIÓN CONTRACTUAL)

Condicionar los ingresos del concesionario a la decisión política de un mandatario en el sentido de incrementar o no la tarifa al usuario, contradice abiertamente esta característica propia de los contratos de Concesión.

Por último, pero, no menos importante es necesario señalar que la Fórmula de Remuneración del Concesionario es totalmente contraria a la definición y asignación de riesgos en esta Licitación, ya que en esta última se estableció que el riesgo de incremento a la tarifa al usuario es de TRANSCARIBE S.A., pero la Fórmula en la práctica traslada totalmente el riesgo al Concesionario y por lo tanto, las condiciones de la Licitación generan en sus diferentes componentes contradicciones fundamentales que impiden la presentación de una oferta seria.

De igual forma en el documento de Estudios Previos de la Licitación, se afirma categóricamente que la Remuneración del Concesionario corresponde a la Tarifa licitada por el número de pasajeros transportados en el Sistema al día, sin embargo la CLÁUSULA 44 de la minuta del Contrato de Concesión, modificada a través de la ADENDA 7, es clara al establecer que esa Fórmula se aplicará si y solo si existen recursos disponibles en el Sistema, en caso contrario se repartirán los recursos disponibles de conformidad con unos porcentajes calculados de acuerdo con los egresos teóricos del mismo para un periodo, lo que en la práctica significa que aunque la Tarifa licitada por el Concesionario debe subir anualmente de acuerdo a la inflación, esa Tarifa podrá no llegar a aplicarse si los ingresos del Sistema no son suficientes para esto, y estos ingresos corresponden estrictamente a la Tarifa del servicio al usuario por el número de pasajeros transportados. Por lo tanto, estos ingresos dependen siempre de la Tarifa al usuario que no es una variable que pueda ser controlada por el Concesionario. Es decir, si políticamente se decide no incrementar la Tarifa es posible que los ingresos disponibles en el Sistema no sean suficientes para cubrir los incrementos de la Tarifa del Concesionario y de manera automática, la Fórmula castiga al Concesionario repartiendo solo los recursos existentes.

La situación descrita anteriormente es totalmente inaceptable para el Concesionario ya que dado que este es responsable de la operación del Sistema de Recaudo, sus costos operacionales se incrementarían siempre por lo menos en la inflación y si no se garantiza que la Tarifa se incrementará por lo menos en la misma proporción, los costos operativos no podrán ser cubiertos con la remuneración que este recibe.

La fórmula de cálculo de la remuneración estipulada actualmente en el Contrato de Concesión a suscribir, tiene además un elemento de incertidumbre en cuanto afirma que la fórmula es también directamente proporcional al nivel de servicio prestado, pero no es claro que porcentaje de la tarifa se pagará si el Nivel de Servicio es A, B, C o D. Podría suponerse que el valor pagado corresponde estrictamente al Nivel de Servicio obtenido, es decir, que si el Nivel de Servicio es 97%, es decir Nivel A y una calidad excelente de servicio, se cancelará solamente el 97% de la Tarifa, lo que resulta totalmente

desproporcionado, ya que es prácticamente imposible que el Nivel de Servicio obtenido sea el 100% en operaciones complejas de atención de por lo menos 200.000 personas diarias.

Con el fin de eliminar las dos graves situaciones que seguramente afectarán el Equilibrio Económico del contrato y que se encuentran descritas en la CLÁUSULA 44 del mismo solicitamos:

- Eliminar el numeral 2º de la CLÁUSULA 44 del Contrato de Concesión.
- Crear una tabla de porcentaje de pago relacionada con el Nivel de Servicio, de tal manera que se incentive la calidad del servicio y se castigue de manera racional la baja calidad del mismo.

A manera de ejemplo, podemos citar una Tabla como la siguiente:

% PAGO DE ACUERDO AL NIVEL DE SERVICIO

Nivel	% Tarifa
A	104
B	100
C	96

Esperamos nuestras inquietudes sean resueltas y los principios básicos que rigen la contratación pública en Colombia sean reestablecidos mediante la modificación del pliego de condiciones

Cordialmente,



Liliana Ramirez
C.C. 51.620.961

Copia: Procuraduría Delegada para la Vigilancia Preventiva de la Función Pública

RESPUESTA 131.

- No es cierto lo manifestado en la observación que en la adenda No 7 expedida dentro del proceso licitatorio TC.LPN-005-2010 se haya realizado modificación alguna relacionada con las formulas para el cálculo de los ingresos del concesionario establecidas en la clausula 44 del anexo No 1 (Minuta del contrato de Concesión); lo que se hizo sobre la clausula a través del mencionado documento fue la eliminación de la expresión "y efectivamente utilizada".

Tal como se expresa en la Adenda *"Se elimina la expresión "y efectivamente utilizado" toda vez que es acertada la observación que se hizo por uno de los participantes en el proceso de contratación, que consta en la respuesta No. 104 del documento de respuestas No. 10 (publicado en la web el día 26 de enero de 2011), en el sentido que lo que efectivamente se le paga al Concesionario de Recaudo es el descuento del pasaje en el medio de pago (la validación del medio de pago) multiplicado por su oferta económica"*.

Ahora bien, la cláusula 44 del contrato establece la remuneración del concesionario de Recaudo, como el menor de dos indicadores: 1) la tarifa licitada multiplicada por los respectivos viajes o 2) el valor resultante de la aplicación de la fórmula. El segundo indicador únicamente es tenido en cuenta cuando los ingresos totales del Sistema sean inferiores a los egresos básicos del mismo, caso en el cual se realizará una distribución proporcional de los ingresos efectivos del Sistema.

El cálculo del porcentaje de participación será definido una vez sean adjudicados los correspondientes contratos de concesión de los demás agentes del Sistema, en donde se encuentran los concesionarios de Operación, Recaudo y Patio-Portal, así como el agente encargado de la chatarrización y el ente gestor. Con estos valores definidos, se construye la tarifa técnica y se determina con exactitud la participación de cada agente sobre los egresos básicos, y por lo tanto, el porcentaje de remuneración que deberá obtener en el caso único en que los ingresos totales sean inferiores a los egresos del Sistema.

La tarifa al público, es determinada como la aproximación superior de este valor, lo cual permite contar con un remanente para la alimentación del Fondo de Reservas del Sistema. Dado que la tarifa técnica tiene un componente dinámico, es necesario tener reservas en el caso en que los ingresos del Sistema sean inferiores a los egresos.

El incremento a la tarifa del Operador del Sistema de Recaudo, se realiza anualmente con el Índice de Precios al Consumidor del año inmediatamente anterior, asegurando un incremento equiparable al de los egresos del concesionario. Este incremento no está sujeto a ninguna condición, ni restricción por parte del mandatario de turno y será realizada según establece la cláusula 44 de la Minuta del Contrato.

La aplicación del factor de calidad a la fórmula, se hace con la intención de asegurar un nivel de servicio superior, acorde con los requerimientos de un Sistema encargado de cubrir el 100% de los viajes de la ciudad. Dado que la recolección y el buen manejo de los recursos del Sistema y sus agentes dependen enteramente de la operación del sistema de Recaudo, es importante contar con un concesionario que cuente con la capacidad y la experiencia suficiente para mantener un nivel de servicio adecuado, así como un control del flujo vehicular y de pasajeros en tiempo real. Dado que se espera que el concesionario mantenga los niveles de servicio en el 100%, la remuneración máxima será equiparable a este estado, por lo cual no se acepta la tabla de porcentajes de pago propuesta. Las fallas operacionales del operador generan una disminución del nivel de servicio y por lo tanto la remuneración asociada es función de este factor.

Se repite, la adenda No 7 no modifica la formulas de remuneración del concesionario, y los estudios previos no contradicen lo establecido en la Clausula No 44 del anexo No 1 (Minuta del contrato). Es importante recordarle que todos los documentos anexos a este proceso hacen parte integral del mismo, dentro de estos documentos están incluidos los apéndices y anexos, que para el caso que nos ocupa es el Anexo 1, en el cual desde el inicio del proceso ha establecido en la Clausula No 44 las formulas de remuneración del concesionario.

- No es cierto que la formula de remuneración del concesionario es contraria a la definición y asignación de riesgos; por un lado está el riesgo de la variación de las tarifas al usuario que es asumido por Transcaribe S.A y por el otro lado está el riesgo de la demanda de pasajeros que es asumido por el concesionario, tal como

reza en el Anexo No. 4 Asignación de Riesgos, documento que establece los eventos y mecanismos específicos de manejo.

Es importante recordarle que para la asignación definitiva de los riesgos del Contrato de Concesión del Sistema de Recaudo se llevo a cabo una audiencia el día 3 de diciembre de 2010.

- Cabe aclarar que la entidad está dando estricto cumplimiento a los principios establecidos en la legislación Colombiana sobre contratación estatal, relacionadas con la protección de los derechos de las entidades públicas, de los contratistas y de terceros, por esa razón no compartimos la apreciación que sobre el particular se tiene.
- Es importante recordarle que la disponibilidad mínima de los equipos del sistema de recaudo de acuerdo a lo establecido en el apéndice No 6 Sección No 4 "Equipos de Procesamiento de datos de estaciones y terminales" debe ser de 98.6%, esto significa que en la formula de remuneración del concesionario de recaudo se debe tener en cuenta la tabla establecida en la clausula No 44 del Anexo 1 (Minuta de Contrato) relacionada con los niveles de servicios allí consignados.

Señores es claro entonces que si ustedes cumplen con la disponibilidad de equipo en el porcentaje señalado en el apéndice No 6 obtendrán el 100% de los ingresos que correspondientes al concesionario de recaudo, y también es claro que lo máximo que se puede afectar los ingresos del concesionario por el no cumplimiento de los niveles de servicio es hasta un 10%.

Cabe resaltar que el objetivo del concesionario es prestar un excelente servicio por lo tanto consideramos que no debería haber dársele cabida al incumplimiento de las disponibilidades de los equipos.

Por las razones expuestas con anterioridad, la entidad no acepta su solicitud de eliminación del numeral 2 de la clausula 44 del contrato de concesión ni la creación de la tabla de porcentajes propuesta.

PREGUNTAS FORMULADAS POR JORGE IGNACIO LOPEZ C. en representación de SAR S.A., RECIBIDAS EL LUNES 31 DE ENERO DE 2011 A LAS 5:11 P.M., AL CORREO DEL PROCESO.

➤ **PREGUNTA 132.**

1. **PLAN DE IMPLEMENTACIÓN.** De acuerdo con el plan de implementación, Apéndice No. 4, sección 6 literal c numeral 4 donde se solicita la "información de fabricante, marca y modelo del equipo propuesto", teniendo en cuenta que la tecnología específica en este tipo de proyectos tiene una rápida evolución, al exigirse este tipo de descripciones y especificaciones se está evitando que el futuro concesionario actualice los equipos de acuerdo a los constantes cambios y evoluciones tecnológicas, privando al proyecto de los mejores estándares de calidad, así las cosas solicitamos eliminar este requerimiento del plan de implementación.

RESPUESTA 132. No vemos en que afecte que se suministre esa información a la instalación de la última tecnología en el sistema de Recaudo. Esa información es la mínima necesaria para realizar un inventario de todo lo instalado en el sistema. No es aceptada su observación.

➤ **PREGUNTA 133.**

2. **APENDICE No. 2:** De conformidad con el literal h del numeral 6.5 que describe las características de las tarjetas inteligentes, debemos señalar que el MAD2 es el modelo de multiaplicación que Mifare recomienda para la implementación en TISC, sin embargo este modelo implica que si se desea compartir un sector donde esta almacenado el monedero electrónico, las diferentes aplicaciones deben compartir la seguridad de dicho sector, generando posibles fraudes y conciliaciones que pueden afectar al sistema y a la asignación de riesgos realizada.

No es recomendable que las aplicaciones compartan sectores con bloques de valor si no que se definan espacio asociados por cada aplicación (Ejemplo 500 bytes Transporte 500 bytes Compras en tiendas)

Consecuencia de lo anterior, la descripción adecuada y que garantiza el manejo de la seguridad de la TISC sería la que indique que "la multiaplicación no compartirá el monedero electrónico de transporte con otras aplicaciones si no que se definirán espacios fijos de la tarjeta para cada una de ellas."

De otra parte solicitamos se indique con claridad la cantidad de espacio utilizada para almacenamiento de transporte (Ejemplo: Los primeros 500 bytes para Transporte)



RESPUESTA 133. Está en el concesionario brindar la solución que permita la convivencia del monedero electrónico (para el tema de transporte) con otras aplicaciones. De igual forma, debe dimensionar el espacio requerido necesario para el correcto funcionamiento de las aplicaciones.

➤ **PREGUNTA 134.**

3. **APÉNDICE 2.** Solicitamos aclarar que cantidades son las requeridas para las cámaras de CCTV en estaciones y portales, pues no encontramos concordancia entre el Apéndice 2 y el Anexo técnico 3.

En el Apéndice 2 se solicitan: 3 cámaras por estación sencilla, 5 cámaras por estación doble, 7 cámaras por estación triple y 15 cámaras por Terminal, mientras que en el Anexo Técnico No. 3 se hace referencia a: 3 cámaras por estación sencilla, 5 cámaras por estación doble, 8 cámaras por estación triple y 10 cámaras por Portal.

RESPUESTA 134. La configuración establecida en el apéndice 3 es la correcta.

➤ **PREGUNTA 135.**

4. **APÉNDICE 2.** En el numeral 7.4.2 del Apéndice 2 dentro de los “...Equipos que conforman en centro de videocontrol de la operación...”, se describe el requerimiento de cuatro (4) pantallas LCD o PLASMA sin borde que permitan despliegue individual o agregación de imágenes, sin embargo en el Apéndice 3, para el centro de videocontrol de la operación se solicitan cuatro (4) cubos de retroproyección de alta resolución.

Es evidente la contradicción que se presenta en este aspecto, razón por la cual solicitamos se aclare cuál de las dos tecnologías es la que se debe instalar y se realice la respectiva corrección en los pliegos de condiciones.

RESPUESTA 135. La configuración establecida en el apéndice 3 es la correcta.

PREGUNTAS FORMULADAS POR ALVARO IRIARTE SANDERSON en representación de EMPRESA 1, RECIBIDAS EL MIERCOLES 2 DE ENERO DE 2011 A LAS 12:52 P.M., AL CORREO DEL PROCESO.

- **PREGUNTA 136.** Basados en la información que presenta Transcaribe en los pliegos de condiciones y sus anexos, entendemos que el 100% de la flota de vehículos que prestan el servicio de transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Cartagena, quedaran dentro del sistema Transcaribe, durante los tres años que se tienen definidos en la FASE 1, teniendo en cuenta los porcentajes del 50% en el primer año, 70% durante el segundo año y 100% durante el tercer año, y que en la fase FASE 2 ya estarán en operación el 100% de la flota de vehículos de transporte público urbano de pasajeros, conforme lo cita la cláusula 14 del anexo No. 1, Minuta del Contrato, y que cito a continuación:
- *“FASE 1: Tendrá una duración de TRES (3) AÑOS; en los cuales se debe alcanzar la movilización del 100% de la demanda paga de pasajeros estimada para el sistema, que es:*
 - *Durante el Primer año, el 50% de la demanda paga estimada, que corresponde a la reorganización del mismo porcentaje en el transporte público colectivo:*
 - *Durante el Segundo año, el 70% de la demanda paga estimada: que corresponde a la reorganización del mismo porcentaje en el transporte público colectivo: y,*
 - *Durante el tercer año, el 100% de la demanda paga estimada; que corresponde a la implantación del mismo porcentaje de transporte público masivo.-*
- *“FASE 2: Tendrá una duración de QUINCE (15) AÑOS; en los cuales se movilizará el 100% de la demanda paga de pasajeros estimada para el sistema.- “*

En conclusión la única competencia legal que quedará en la ciudad de Cartagena para el transporte público de pasajeros, será el transporte individual de taxis.

Respetuosamente, les solicitamos si nuestro entendimiento es correcto.

RESPUESTA 136. Su apreciación es correcta.-

- **PREGUNTA 137.** Adicionalmente, y de forma muy cordial, les solicitamos concedan por lo menos 15 días más para la entrega de la propuesta, debido a que se han presentado contratiempos en tener completa la documentación requerida.

RESPUESTA 137. No es viable su solicitud toda vez que a la fecha la entidad ha dado respuesta a todas las inquietudes, observaciones o solicitudes presentadas por los posibles oferentes de manera clara, oportuna y suficiente, y por tanto no existen circunstancias de interés público o general que requieran analizarse.-

PREGUNTAS FORMULADAS POR GISELA VIVAS MONTEALEGRE, RECIBIDAS EL MIERCOLES 2 DE ENERO DE 2011 A LAS 1:27 P.M., AL CORREO DEL PROCESO.

- **PREGUNTA 138.** Comedidamente solicitamos aclararnos el alcance de la respuesta a la pregunta 124 en el proceso del asunto, entregada bajo el mismo número, al vocablo CONVENIENTE; referente a los puntos de venta externos, que estos deban tener nomenclatura urbana definida al momento de la preparación de la oferta; permitiendo con esta exigencia que los usuarios la identifiquen fácilmente y por tanto que deba ser de obligatorio cumplimiento

RESPUESTA 138. Es acertada su apreciación, en relación a que los puntos de venta externos deben contar con la nomenclatura para que los usuarios puedan identificarlo con facilidad.

FIN DEL DOCUMENTO.-