

## OBSERVACIONES A LOS PRE PLIEGOS Y SUS RESPUESTAS No. 1

PREGUNTAS FORMULADAS POR EDUARDO CARDENAS, GERENTE SISTEMAS INTEGRADOS Y ADALBERTO PRADA, GERENTE DE POSVENTA BRT DE LA FIRMA DAIMLER COLOMBIA S.A., MEDIANTE CORREO ELECTRONICO DEL 22 DE DICIEMBRE DE 2011, RECIBIDO A LAS 4:56 P.M.

- ✓ **Observación y solicitud N° 1** Apéndice 2, numeral 2.1 Características generales puntos 1 y 2:

Solicitud: Basados en nuestra experiencia de campo en otros sistemas integrados de transporte con similares requerimientos en buses padrones, 17.000 kg de peso total no serán suficientes para alcanzar 80 pasajeros, por lo cual respetuosamente solicitamos aumentar el peso bruto total a un mínimo de 17.500 kg y los límites máximos por eje a 6.500 kg en el delantero y 11.500 kg en el trasero. En caso de no poder aumentar los pesos, se deberá pasar de 80 pasajeros a 75 pasajeros.

**RESPUESTA: No se acepta la observación, debido a que si se modifica la capacidad del vehículo (número de pasajeros) de 80 a 75 se afectaría el diseño operacional del sistema, y por otro lado, los diseños iniciales del proyecto contemplaron el peso de 17000 Kg para el diseño o adecuación de la infraestructura.**

- ✓ **Observación y solicitud N° 2** Apéndice 2, numeral 2.3.1 Emisiones gaseosas, literal a:

Solicitud: Eliminar la frase "O su equivalente americana EPA" debido a que las normas Euro no son equivalentes a las normas EPA.

**RESPUESTA: Es acertada su observación, y por tanto procederemos a modificar el literal pertinente, el cual quedara de la siguiente forma:**

**Numeral 2.3.1 literal a. "El motor y los sistemas de control de emisiones de los Autobuses deberán ser certificados según norma Euro IV, deben tener y mantener un desempeño ambiental con un nivel igual o menor de emisiones contaminantes producidos por cada combustible, por prueba dinámica bajo el Ciclo de pruebas y valores límites de emisiones establecidos en la norma."**

- ✓ **Observación y solicitud N° 3** Apéndice 2, numeral 3.2.7 Transmisión:

Solicitud: Debido a que la instalación de una caja automática en busetones genera un aumento significativo en el costo de adquisición del vehículo, se debería aumentar la remuneración en esta tipología para compensar este sobrecosto, caso contrario respetuosamente sugerimos dejar como opcional la caja automática y permitir el uso de las cajas manuales.



**RESPUESTA: Se acepta su observación, y por tanto se procederá a modificar el numeral 3.2.7., estableciendo la posibilidad de las dos opciones: caja automática o mecánica.**

PREGUNTAS FORMULADAS POR ILICH VLADIMIR CASTRO MONTOYA, GERENTE DE MERCADEO, BUSES Y CAMIONES CHEVROLET. GM ISUZU CAMIONES ANDINOS LTDA, MEDIANTE CORREO ELECTRONICO DE FECHA 5 DE ENERO DE 2012, A LAS 2:52 P.M.

- ✓ **Observación y solicitud N° 1** El numeral 3.2.7 ( Especificaciones Técnica Autobuses busetones: Transmisión) contiene el siguiente apartado:

3.2.7 TRANSMISION: Caja de velocidades automática, la cual puede incluir control electrónico, sistema de neutro durante paradas y retardador.

Solicitud: Solicitamos se flexibilice la nombrada restricción de manera que los vehículos busetones destinados para el transporte masivo en la ciudad de Cartagena puedan ser operados a través de transmisión mecánica.

Las siguientes son las razones por las cuales es más favorable tener una transmisión mecánica frente a una automática:

- Menor tiempo muerto y costos de reparación.

Las transmisiones mecánicas presentan componentes menos especializados que las transmisiones automáticas, significando menores costos en la reparación de los mismos. Por otro lado, el tiempo de reparación de transmisiones automáticas es considerablemente mayor que el de una transmisión manual. Adicionalmente a continuación enunciamos algunas ventajas de las transmisiones mecánicas tales como:

- a. El costo de la unidad con caja manual es menor que el de uno con caja automática
- b. Reducción del consumo de combustible, mas económica la caja manual
- c. Menor peso del vehículo que se va ver reflejado en menores costos de operación.

- Facilidad en la adaptación del PTO (Power Take OFF)

Al acondicionar los vehículos busetones como accesibles por medio de Elevadores Mecánicos (de acuerdo a la NTC 5701), es necesario un dispositivo hidráulico adaptado a la transmisión llamado PTO. Las cajas automáticas necesitan componentes de mayor especialización para la adaptación de este dispositivo hidráulico aumentando los costos operativos de las unidades.

**RESPUESTA: Se acepta su observación, y por tanto se procederá a modificar el numeral 3.2.7., estableciendo la posibilidad de las dos opciones: caja automática o mecánica.**

- ✓ **Observación y solicitud N° 2** El numeral 3.2.6 (Especificaciones Técnicas Autobuses busetones: Frenos) contiene el siguiente apartado:

e. Deben contar con sistema ASB.

Solicitud: Por medio de la presente solicitamos se flexibilice el contenido de este numeral, el sistema antibloqueo usado para el sistema de frenos en este tipo de aplicación es el ABS, el sistema ASB no es de nuestro conocimiento.

De acuerdo al contenido del Apéndice 2, las especificaciones técnicas de los vehículos de tipología articulados y padrones requieren de sistema antibloqueo ABS, considerando que estas 2 aplicaciones poseen un peso bruto vehicular y capacidad de pasajeros mayor que la tipología Busetón, el ABS se convierte en la tecnología que satisface los términos de seguridad y sería la mejor opción para los vehículos busetones que van a transitar por la ciudad de Cartagena.

**RESPUESTA: Se acepta su observación y por tanto se procederá a modificar el numeral correspondiente.-**

- ✓ **Observación y solicitud N° 3** El numeral 3.2.2 (Especificaciones Técnicas Autobuses busetones: Motor) contiene el siguiente apartado:

**3.2.2 MOTOR**

- a. Los Autobuses deben tener como planta motriz, motores de combustión interna que funcionen con combustibles limpios según lo estipulado en el *Artículo 3 de la Resolución Numero 18 0158 de los Ministerios de minas y energía, de la protección social y ambiente, vivienda y desarrollo territorial, Para efectos de los previsto por la ley 1083 de 2006* y deben certificar que el motor cumpla con la norma ambiental Euro IV o su equivalente americana.

Solicitud: La resolución 2604 del 24 Diciembre de 2009, establecen los límites en cuanto a los niveles de emisiones que deben cumplir los buses a transitar en el territorio nacional a partir del 1 de Enero del 2013. Los limites que aparecen en esta resolución corresponden a la norma ambiental Euro IV (Europea) o EPA07 (Americana), pedimos se ciñan a la mencionada resolución y acojan dentro del pliego de condiciones el nombre de la norma ambiental "EPA 07" en vez de "su equivalencia americana".

**RESPUESTA: Se acepta su observación y por tanto se procederá a modificar el numeral correspondiente.-**

**PREGUNTAS FORMULADAS POR EDUARDO CARDENAS, GERENTE SISTEMAS INTEGRADOS Y ADALBERTO PRADA, GERENTE DE POSVENTA BRT DE LA FIRMA DAIMLER COLOMBIA S.A., MEDIANTE CORREO ELECTRONICO DEL 5 DE ENERO DE 2012, RECIBIDO A LA 1:54 P.M.**

1. Apéndice 2, numeral 1.52 motor, 2.2.2 motor y 3.22 motor:

**RESPUESTA: Se acepta su observación y por tanto se procederá a modificar el numeral correspondiente.-**



*El texto quedara así: "Todos los vehículos deberán cumplir las resoluciones y los límites máximos de emisión permisibles establecidos en la Resolución 2604 de 2009 o en la norma que la modifique, adicione o sustituya. Todos los vehículos deben tener un convertidor catalítico o sistemas de control de emisiones con la capacidad y características acordes con el motor, tecnología y el combustible limpio que será usado, según lo estipula la norma o estándar adoptado por la autoridad competente que rige la materia y deben contar con un dispositivo de control de emisiones o sistema de diagnostico a bordo (DAB) o su sigla en ingles OBD según especificaciones de las directivas 2005/55/EC y 2005/78/EC."*

2. Apéndice 2, numeral 3.2.14 Condiciones de accesibilidad literal a.

**RESPUESTA:** Su observación es válida en cuanto a que el artículo 1° de la Resolución No. 004659 de 2008 del Ministerio de Transporte fue suspendida por auto del Consejo de Estado, pero no consideramos correcta la interpretación de dicha providencia toda vez que la misma en ninguna parte de su texto dice que debe entenderse que el porcentaje debe ser del 100%; contrario sensu, la resolución y el decreto discrepan, en que este ultimo que es una norma superior, establece que lo que se debe garantizar es la accesibilidad al 20% de su parque automotor nuevo, a partir del 1° de julio de 2005.

**En consideración a lo anterior se procederá a modificar el literal correspondiente del apéndice.-**

**PREGUNTAS FORMULADAS POR HECTOR BLANCO P. GERENTE Y REPRESENTANTE LEGAL DE CARTAGENA EXPRESS S.A., MEDIANTE CORREO ELECTRONICO DEL 5 DE ENERO DE 2012, RECIBIDO A LA 6:59 P.M.**

#### **I. OBSERVACIONES AL APENDICE 2 Especificaciones Técnicas de Vehículos**

##### **1. Del Apéndice 2 NUMERAL 1.5.8.3 Sistema de Gases de Escape, Literal a:**

Los ductos de gases de escape de los autobuses deben orientarse de tal manera que no afecten la recolección de pasajeros y que tampoco afecten la respiración normal de las personas tanto en las estaciones y portales como las personas que viajan en los demás vehículos.

Teniendo en cuenta que existen marcas de chasis de articulados que tienen el ducto de escape en la parte lateral inferior derecha del primer vagón, se debe **incluir parámetros técnicos** que estos deben cumplir.

**RESPUESTA:** Los ductos de gases de escape deberá cumplir con lo establecido en el numeral 1.5.8.3; los vehículos deberán adaptarse a esa solicitud.

##### **2. Del Apéndice 2 NUMERAL 1.5.9.2 Dimensiones y Peso de la Carrocería, Literal c:**

Los autobuses deben contar con sistemas de detección de peso (en los tres ejes) capaces de registrar valores de carga total por ejes. La sensibilidad de la lectura tendrá como máximo un rango de error de +/- 5%. Estas señales deberán poder ser descargadas a la ULAC del SGCO o Unidad Integral.



Se debe **aclarar** si esto se usará solo para tener estadísticas o hacer seguimientos de la carga de los buses por viajes, de lo contrario se debe tener en cuenta que en otros sistemas de transporte masivo del País inicialmente estos sensores estaban conectados al sistema central de control del motor el cual al detectar sobre carga bloqueaba el bus, lo cual finalmente se tuvo que dejar de aplicar, ya que era imposible operar teniendo en cuenta que las personas una vez montan al bus, no se bajan.

**RESPUESTA:** Este monitoreo se hace con el objeto de realizar seguimiento de las cargas de los vehículos. La alarma de los vehículos cuando tienen peso también se convierten en un elemento disuasor para el usuario. Por todo lo anterior se mantiene lo establecido en el numeral citado.

**3. Del Apéndice 2 NUMERAL 1.5.11.2 Ventanas de emergencia, Literal d:** “Todos los vidrios de los autobuses del sistema de TRANSCARIBE deben ser totalmente transparentes y libres de cualquier propaganda...”

**Favor Aclarar** si se acepta Película Reflectiva utilizada en los climas calientes la cual impide la penetración de un porcentaje de los rayos solares para ayudar a garantizar la temperatura interna requerida.

**RESPUESTA.** Se acepta su sugerencia, por tanto se procederá a modificar el documento de especificaciones técnicas.

**4. Del Apéndice 2 NUMERAL 1.5.17 Puertas de Servicio, Literal d:** Toda puerta de servicio debe ser construida y tener un sistema de control, de tal forma que se evite herir o atrapar o atrapar a un pasajero cuando esta se cierra

La protección exigida en literal j del presente numeral impediría lastimar a los usuarios en caso de atrapamiento. **Es importante aclarar que** cualquier dispositivo de detección de obstáculo instalado afectaría la operación teniendo en cuenta que este no dejaría cerrar las puertas lo cual no permitiría mover el bus como lo especifica y exige literal i del presente numeral.

**RESPUESTA:** Se aclara que es un dispositivo que impida que los usuarios queden atrapados, el cual se pueda accionar muy rápidamente.

**No se acepta su sugerencia y se debe atender lo exigido en el numeral 1.5.17.**

## II. OBSERVACIONES Al APENDICE 4 Protocolo Técnico de la Flota

### 1. Del Apéndice 4 Numeral 1.1, viñeta 2

¿Donde se puede encontrar el Manual de imagen de TransCaribe?

**RESPUESTA:** El manual de imagen del sistema será entregado una vez se adjudiquen los contratos de concesión para la operación, antes del pedido de la flota.

### 2. Del Apéndice 4 Numeral 1.1.1.1.5, párrafo 2

La flota que se va a utilizar en todas las tipologías es nueva, pero en este numeral se habla de vehículos usados en el caso de Busetones, quiere decir que se puede considerar el uso de Flota usada para el Sistema Transcaribe?

**RESPUESTA:** Es una decisión del concesionario de operaciones si utiliza flota usada para la operación de las rutas alimentadoras o auxiliares. Transcaribe deja que la decisión sea tomada por cada operador.

**3. Del Apéndice 4 Numeral 1.1.1.2.15, párrafo 1**

Las puertas deben tener un accionamiento suave, medio o rápido para la operación del SITM, ¿Cuál es la entidad encargada de la regulación del nivel de velocidad de apertura y cierre de puertas de acceso a los usuarios? ¿Quién es el encargado de regular ese nivel el ENTE GESTOR, o el CONCESIONARIO?

**RESPUESTA:** Claramente dice en el numeral citado que Transcaribe o a quien este designe deberá llevar a cabo todas las actividades contempladas en dicho numeral.

**4. Del Apéndice 4 Numeral 1.2.1, párrafo 1**

- ¿Cuál es el procedimiento que tendrá TransCaribe para la certificación de los conductores?

**RESPUESTA:** La acreditación de los conductores se evidenciará mediante la expedición de una credencial dispuesta para tal fin. Los requisitos para la obtención de dicha credencial, se encuentran descritos en el numeral 1.2.1.1 del apéndice 4.

- ¿Cuáles serán las pruebas de certificación, cuál será la duración de las mismas?

**RESPUESTA:** El numeral 1.2.9.1, evidencia el plan de capacitación exigible para la acreditación de los conductores. Este plan de capacitación demarca la línea base de formación que deberán cumplir los conductores que aspiren a ser acreditados por Transcaribe, de manera teórica, práctica, indicando la intensidad horaria mínima que deben cursar para ser validados.

- ¿se realizaran en tiempo real, tendrá componente teórico?

**RESPUESTA:** Remitirse a lo establecido en el numeral 1.2.9.1 de este apéndice.

- ¿Cuál va a ser la línea base para que la certificación sea positiva o negativa y de esa manera establecer que los conductores sean idóneos para las diferentes labores de la operación?

**RESPUESTA:** El cumplimiento a cabalidad del numeral 1.2.1, en todos sus apartes, soporta la acreditación de un conductor.

**5. Del Apéndice 4 Numeral 1.2.12, párrafo 6**

¿Cuánto tiempo se tomará TransCaribe para habilitar y expedir de nuevo los certificados de operación? Esto debido a que el numero de flota se podría reducir notablemente por accidentes (especialmente en tipología Articulados y Padrones).

**RESPUESTA:** Se atiende su sugerencia y se complementara el párrafo 6 del numeral 1.2.12.-

**6. Del Apéndice 4 Numeral 1.2.12.1**

Este único nombre para la señalización de la ruta, se utilizará en ambos sentidos de la misma, si es así:



- ¿Cómo determinan los usuarios hacia qué sentido va la ruta que deben tomar?
- ¿existe la diferenciación de sentido por el nombre de la ruta que cambia según el sentido que lleva, para ofrecer al usuario una adecuada información?
- Solicitamos considerar este punto y modificar este numeral del Protocolo técnico de la flota.

**RESPUESTA: Se acepta su sugerencia y se complementara el numeral citado.**

**7. Del Apéndice 4 Numeral 1.2.12.2**

Este único nombre para la señalización de la ruta, se utilizará en ambos sentidos de la misma,

- ¿si es así como determinan los usuarios hacia qué sentido va la ruta que deben tomar?

**RESPUESTA: Se acepta su sugerencia y se complementara el numeral citado.**

**8. Del Apéndice 4 Referente al Numeral 1.2.13** surgen los siguientes interrogantes:

1. ¿Existirá un centro de control para la operación del Sistema?

**RESPUESTA: Si existe un centro de control de la operación el cual operara Transcaribe.**

2. ¿Quién será la máxima autoridad en el manejo integro de la operación; los funcionarios en vía o el Centro de Control?

**RESPUESTA: El manejo integro de la operación es una responsabilidad conjunta, entre los funcionarios en la vía que son los ojos reales y los del centro de control.-**

3. ¿Cómo se coordinará la operación del Sistema?

**RESPUESTA: La operación del sistema se coordina con el control en tiempo real y con los controles de los funcionarios en la vía.**

4. El concesionario de Transporte participará en la ejecución de la coordinación de la operación?

**RESPUESTA: Es una alternativa que Transcaribe ve viable, tal como lo estable el numeral 1.2.12.1 párrafo # 4.-**

**9. Del Apéndice 4 Referente al Numeral 1.2.13.1, viñeta 6:**

- ¿Cuánto es el tiempo máximo o mínimo para permanecer en una estación de parada, con lo cual se pueda determinar el exceso de permanencia por parte del conductor en la misma?

**RESPUESTA: El tiempo máximo de permanencia de los vehiculos en la estación es de 25 segundos.-**

**10. Del Apéndice 4 Numeral 1.2.13.1, viñeta 7:**

¿Ya se determinó cuanto es el tiempo en que se va a adelantar o atrasar un itinerario?, si es así cual es el valor y ¿cómo se determinó ese valor?, este es un tema que debe tener en cuenta número de paradas en el Corredor por parte de la ruta, estado de la infraestructura, semaforización, tipología de vehículo, servicios programados, tipo de horario de operación, entre otras. Solicitamos aclaración al respecto.



**RESPUESTA:** Ese tiempo no ha sido determinado, este se dará a conocer en el manual de operaciones del sistema, el cual se elaborara una vez de adjudiquen los contratos de operación.

**11. Del Apéndice 4 Numeral 1.2.13.1, viñeta 23 Abandono de la flota parte del conductor**

¿En qué lugar se establece esta falla, en el Patio de operaciones, en las estaciones de parada, en las paradas establecidas en la calle (paraderos o cobertizos), lugar de estacionamiento (si existe) mientras se inicia o reinicia el itinerario de operación?

**RESPUESTA:** Este se dará a conocer en el manual de operaciones del sistema, el cual se elaborara una vez de adjudiquen los contratos de operación.

**12. Del Apéndice 4 Numeral 1.2.14, viñeta 3**

Comedidamente se solicita aclarar si se tienen establecidos, por parte de TransCaribe, los horarios para el inicio y terminación de la Operación en cuanto a Buses, Estaciones de Parada, Sistema de Recaudo; para los días Hábiles, Sábados, Domingos y Festivos.

**RESPUESTA:** Estos horarios serán definidos en el manual de operaciones del sistema.

**13. Del Apéndice 4 Numeral 1.2.14, viñeta 4**

Transcaribe es la entidad encargada de establecer esta oferta pero ¿Con cuanto tiempo de anticipación se entregará la oferta a los concesionarios de Transporte para que estos desarrollen sus asignaciones de flota y conductores?

**RESPUESTA:** Este tiempo no se ha definido, una vez adjudicado los contratos de concesión de la operación se les dará a conocer esta información.

**14. Del Apéndice 4 Numeral 1.2.14, viñeta 5**

¿Con cuanto tiempo de anticipación se establecerá los Planes de Operación de días Especiales, con el propósito de poder optimizar la flota y los conductores de cada concesión?

**RESPUESTA:** Este tiempo no se ha definido, una vez adjudicado los contratos de concesión de la operación se les dará a conocer esta información.

**III. OBSERVACIONES AI APENDICE 6 Patios y Talleres**

**1. Del Apéndice 6 - Programa de Salud ocupacional y Seguridad Industrial** (obligaciones en materia ambiental y de gestión social. El programa de seguridad industrial y salud ocupacional solo incluye ítems de salud ocupacional, ¿Dónde se pueden encontrar las obligaciones ¿Dónde se pueden encontrar las obligaciones referentes a la seguridad industrial?

**RESPUESTA:** Este programa está definido en el numeral 4.4.2.9 del apéndice 6.

**2. Del Apéndice 6 Plan de Gestión Ambiental** (obligaciones en materia ambiental y de gestión social.

Hace falta el programa de Señalización de Patio dentro del Plan de Gestión Ambiental (componente C). Se solicita de forma comedida incluirlo

**RESPUESTA:** Se revisara su sugerencia, pero se aclara que toda la dotación de los patios es responsabilidad de los operadores del mismo. Transcaribe entregara la infraestructura del patio y los operadores deberán dotar dicho patio para la correcta operación del mismo.

### **3. Del Apéndice 6 Plan de Gestión Ambiental**

¿Cuál es el criterio de la periodicidad de la ejecución de los monitoreos de Ruido y Aire?.

**RESPUESTA:** Este obedece a la política aplicada por la entidad contratante.

### **4. Del Apéndice 6 Numeral 1.1 En las áreas administrativas no se define áreas específicas para los otros operadores**

Se solicita tener en cuenta que los operadores del sistema, los cuales pueden llegar a ser entre 1500 y 2000, deben en su mayoría iniciar recorridos operacionales en el interior del Patio Taller, esto obliga a adaptar la infraestructura de espacios comunes para que los operadores puedan tener parqueo de sus vehículos particulares ya que no se tiene contemplado este servicio y que es de gran importancia en la logística de los operadores del sistema, para evitar desplazamientos innecesarios.

**RESPUESTA:** Todos el esquema completo de infraestructura del patio se encuentra consignado en el las especificaciones de construcción del portal y el patio-taller en donde se evidencia claramente las áreas correspondientes para cada concesionario de operaciones.

### **5. Del Apéndice 6 Numeral 1.2, viñeta 2**

¿A qué se refieren las “zonas de transito interno de equipos de mantenimiento”?

**RESPUESTA:** Corresponde a las áreas disponibles para la circulación de equipos al interior de las áreas de mantenimiento.

### **6. Del Apéndice 6 Numeral 1.3, viñeta 1 y 3**

1. ¿Cuáles son las áreas funcionales para TransCaribe?
2. ¿Cuáles son las áreas de integración del concesionario de recaudo?

**RESPUESTAS:** 1. Corresponden a las áreas donde operara Transcaribe como ente gestor, las cuales en diseño hecho por el concesionario tienen independencia total del patio de los operadores.

2. Corresponde a las áreas disponibles para que el concesionario almacene los repuestos de los equipos de recaudo embarcados en los buses.

### **7. Del Apéndice 6 Numeral 2, párrafo 2:**

“TRANSCARIBE S.A. realizará la entrega de los Patios y Talleres que tenga disponible a los Concesionarios de Operación de Transporte, en las condiciones que los reciba por parte del Concesionario de la Construcción del portal y el Patio del SITM, siendo responsable de su administración y mantenimiento, ejerciendo como encargado hasta su reversión al final del Contrato de Concesión” al respecto, nos permitimos realizar las siguientes preguntas:



1. La aclaración por parte del Ente Gestor cuales son los protocolos de entrega de la infraestructura del Patio Taller por parte del Concesionario de Construcción y cuáles serán las condiciones de infraestructura en las cuales los Concesionarios de Transporte recibirán estos espacios.

**RESPUESTA: Se aclara que la infraestructura de los patios se entregara a los concesionarios de operación una vez estos estén terminado, dicha infraestructura se entregara a través de un acta de entrega, la infraestructura a entregar consta de todas las áreas y la infraestructura necesaria para que los operadores realicen su labor diaria.**

**En dicha entrega no están incluidos los equipos que los operadores necesitan para realizar la operación diaria estos deben ser suministrados por los diferentes concesionarios.**

2. que las condiciones de entrega de la infraestructura por parte del Concesionario de Construcción sean las adecuadas, óptimas y mínimas para que el Concesionario de Transporte pueda ingresar con sus equipos y realizar la adaptación de los elementos con sus equipos para la operación del Sistema. Estas condiciones mínimas deben cumplir Infraestructura básica (obra blanca, cerramientos, elementos de seguridad, techos, iluminación, entre otras), acometidas de servicios públicos independientes para cada concesionario, lo cual no es un tema del concesionario de transporte, (agua, energía eléctrica, telefonía, gas natural, entre otras), obras civiles comprometidas en la operación (cárcamos para mantenimiento, unidades de desagües, cárcamos de lavado, obras civiles para la estación de servicio, entre otras); estas obras mínimas deben cumplir con los requerimientos de los Concesionarios de transporte para el ingreso de sus equipos y el acoplamiento indicado de todos los elementos necesarios.

**RESPUESTA: Se aclara que todos los elementos mencionados serán entregados a los concesionarios de operación.**

**8. Del Apéndice 6 Numeral 2, párrafo 3:**

**“Los Patios dispondrán de áreas funcionales para el Concesionario de Recaudo y para TRANSCARIBE S.A. dentro de las instalaciones de los Patios y Talleres que serán de uso exclusivo y responsabilidad de cada uno de éstos.”**

Se debe tener en cuenta que en el Patio van a tener presencia los tres concesionarios de Transporte, el Concesionario de recaudo, El Ente Gestor del proyecto (Transcaribe) y probablemente otros actores que aunque no sea de manera permanente puede llegar a tener estacionalidad dentro de la operación regular (Mantenimiento externo, contratista de redes de servicios públicos, redes de comunicaciones etc); por esta razón se solicita aclaración a cerca de, quien va a ser el responsable de la dotación de los equipos en estos espacios, esto con el propósito de tener en cuenta los costos y compromisos de seguridad que puede acarrear tema.

**RESPUESTA: Se aclara que todos los concesionarios tienen total independencia y la dotación de las áreas designadas a cada uno de ellos es de responsabilidad de los mismos.**

**9. Del Apéndice 6 Numeral 2.1, viñetas** Debido a que el Patio Taller cuenta con una operación compartida por parte de los tres concesionarios de transporte, mas el concesionario de recaudo, mas el Ente Gestor y otros actores que no son de tipo permanente. Se requiere



aclarar y de manera detallada como se va a prestar el servicio en cada una de las actividades de patios, las cuales son claras como actividades pero no se tiene la claridad de manera operativa como se va a desarrollar cada una de ellas en el interior del edificio.

**RESPUESTA: Se aclara que todas las actividades de los operadores son independientes. Es preciso decir que el concesionario de recaudo no tendrá sus instalaciones en el patio, la ubicación de sus oficinas es de competencia del concesionario de recaudo.**

1. Mantenimiento Diario (Lavado, Combustible, etc.): se solicita saber si para la actividad del lavado y la actividad de combustible se cuenta con un área específica para cada uno de los concesionarios de transporte o se trata de un área común, lo que inmediatamente conlleva a solicitar como se realizaría esta actividad en programación, quien tendría prioridad, que tipología de vehículos debe programarse inicialmente, etc.

**RESPUESTA: Se aclara que todas esas áreas están contempladas en los diseños y en la construcción del patio.**

2. Mantenimiento Correctivo de emergencia y ajustes: se solicita aclarar si cada uno de los concesionarios tendrá un Taller individual o colectivo, caso tal de ser de esa manera como se va a dividir el área para cada uno?

**RESPUESTA: Se aclara que todas esas áreas están contempladas en los diseños y en la construcción del patio.-**

3. Mantenimiento Preventivo: se tienen las mismas dudas del ítem anterior

**RESPUESTA: Se aclara que todas esas áreas están contempladas en los diseños y en la construcción del patio.-**

4. Mantenimiento de equipos a bordo: este rubro debe ser cubierto por el Concesionario de recaudo, pero como es el Ente Gestor quien le regula al Concesionario de recaudo, la Concesión de transporte debe coordinar con ambas partes como será la intervención de la flota adquirida, quien tendrá prioridad, que tipología deberá atenderse inicialmente, etc.

**RESPUESTA: Se aclara que todas esas áreas están contempladas en los diseños y en la construcción del patio.-**

5. Recolección de la información a bordo de los vehículos y programación de los mismos: se tienen las mismas dudas del ítem anterior

**RESPUESTA: Se aclara que todas esas áreas están contempladas en los diseños y en la construcción del patio.-**

6. Revisión de la flota: se solicita aclarar como el Ente Gestor va a realizar esta actividad en el interior del patio taller.

**RESPUESTA: Se aclara que todas esas áreas están contempladas en los diseños y en la construcción del patio.**

**10. Del Apéndice 6 Numeral 2.1.1, numerales del 1 al 10:** Al interior del patio se realizan diferentes circuitos de producción para cada vehículo,

- ¿Cual es asignado al momento del ingreso del vehículo?. Un vehículo puede entrar más de 2 o 3 veces por día al patio y en cada ingreso se le puede asignar un circuito diferente, uno puede ser el de alistamiento diario, otro es el mantenimiento programado, otro es el mantenimiento correctivo para atender una contingencia, ente otros.

**RESPUESTA: Esto hará parte del manual de operación de patio el cual deben entregar los operadores de buses.**

- En este sentido la ejecución de las etapas descritas en los numerales del 1 al 10 se realizan a discreción del ingreso de cada vehículo en más de 2 o 3 veces por día. ¿Es claro que la ejecución de las etapas es a discreción del Concesionario? ya que hacen parte del devenir normal diario de la operación, Lo importante es que las etapas sean ejecutadas, pero dependerá de lo programado en la operación. Se solicita aclaración sobre este tema

**RESPUESTA: Esto hará parte del manual de operación de patio el cual deben entregar los operadores de buses.**

**11. Del Apéndice 6 Numeral 2.1.1.2 Frente a la responsabilidad del Concesionario por los equipos del SGCO.**

Se solicita a TransCaribe aclara que las pólizas contra todo riesgo de estos equipos serán responsabilidad del concesionario de recaudo y que no serán parte del cubrimiento de las pólizas del concesionario de transporte.

**RESPUESTA: Es acertada su apreciación.**

**12. Del Apéndice 6 Numeral 2.1.1.3 al final anota que la circulación de los vehículos no debe interferir entre los que ingresan y los que salen.**

Adicionalmente debería garantizar que la circulación de los vehículos entre un proceso y otro sea la mínima necesaria para no generar sobre recorridos innecesarios que aumenten el consumo de recursos del operador y el exceso de emisiones. Se solicita dar claridad al respecto y poner de conocimiento esto tan importante al Concesionario de Construcción del Patio y además comprometer el documento en esto.

**RESPUESTA: Se aclara que todas esas premisas ya fueron informadas al concesionario del portal y patio-taller.**

**14. Del Apéndice 6 Numeral 2.1.1.3.2** De manera comedida se solicita incluir en el ítem de lavado y limpieza la construcción de un cárcamo para desarrollar dos de las actividades más importantes en este tema que son el lavado detallado de rines y el lavado de chasis, con el propósito de tener una flota adecuada para una excelente prestación del servicio del SITM-Cartagena.

Se debe tener en cuenta que el lavado y limpieza tiene dos importantes actividades: superficial y detallado, el primero se puede realizar con los elementos que normalmente se usa como son las mangueras a presión, rodillos, entre otras, dejando la flota optima para la prestación del servicio diario; pero adicionalmente, el lavado detallado tiene que ver directamente con el mantenimiento de los vehículos que componen la flota del sistema; lo que conlleva a tener

estándares altos en el lavado de los rines, motor, interior del vehículo, interior de la carrocería, entre otras, con el propósito de tener la flota en estado optimo para la operación regular.

**R/Se aclara que este documento no es el documento de diseño de los patios, es un documento informativo de todas las actividades que deben desarrollar en el patio.**

**Ya se menciona que todas las áreas necesarias para la correcta operación de los operadores están siendo contempladas en los diseños y posterior construcción del patio.**

**15. Del Apéndice 6 Numeral 2.1.1.3.4 Parqueo,** Sobre este tema favor dar claridad si es a discreción del concesionario.

**RESPUESTA: Se aclara que el operar de buses define como parque los buses, lo que Transcaribe garantiza es el espacio para el parqueo de la flota de cada operador.**

**16. Del Apéndice 6 Numeral 3.8** El Concesionario de Construcción debe ser el proveedor de la Planta de Energía del patio debido a que esa actividad hace parte de la construcción civil de cualquier edificación, en los documentos contractuales de TransCaribe no es claro en quien debe proveer este equipamiento. Al respecto, solicitamos dar claridad acerca de esta responsabilidad

**RESPUESTA: Esta solicitud será analizada por Transcaribe.**

**17. Del Apéndice 6 Numeral 3.1** Para realizar la dotación de la estación de combustible es necesario que TransCaribe entregue a los concesionarios de transporte la licencia de construcción con el uso aprobado de esta área, así como la certificación RETIE del patio para poder realizar la construcción y lograr la aprobación de suministro expedida por el Ministerio de Minas y Energía.

**RESPUESTA: Es acertada su apreciación.-**

**18. Del Apéndice 6 En general, en referencia con las DOTACIONES BÁSICAS,** se requiere aclarar que el concesionario de transporte será responsable únicamente del suministro de los equipos y mobiliario de las áreas entregadas por TransCaribe, las cuales deberán contar con las adecuaciones civiles, en términos de áreas, redes, estructuras, canalizaciones y acabados para el funcionamiento de cada área entregada en concesión.

**RESPUESTA: Es acertada su apreciación.**

**19. Del Apéndice 6 Numeral 3.4.1, con respecto a:** “La zona de latonería y pintura deberá ser cerrada de tal manera que se eviten emanaciones y tener todos los sistemas necesarios para el control de la pintura en el momento de alguna reparación”.

Se requiere que TransCaribe tenga en cuenta que esta es una disposición ambiental, la cual responde a las condiciones físicas del área, por lo tanto es necesario garantizar en los diseños y en la construcción que esta disposición se pueda cumplir, para la instalación de filtros y extractores mecánicos.

**RESPUESTA: Se tendrá en cuenta la recomendación.-**



**20. Del Apéndice 6 Numeral 3.5, con respecto a:** “El edificio administrativo se entregará en obra blanca y solo contará con las acometidas básicas de energía, agua y alcantarillado” En relación al volumen del personal administrativo y operarios, es previsible que las preparaciones de alimentos en las áreas de casino y cafetería se realicen a través de equipos industriales para la cocción, el horneado y el lavado de trastes.

En este sentido, se solicita a TransCaribe incluir la acometida de gas o las instalaciones y tubería necesaria para la instalación de tanques de gas, de acuerdo con las normas de seguridad industrial.

Igualmente las acometidas de las redes de comunicación (teléfono, red, fibra óptica, etc.) que sean necesarias para la operación tanto del concesionario de operación como del concesionario de recaudo. El concesionario de transporte no es el responsable por realizar dichas acometidas o construcciones adicionales en el patio-taller, ya que el concesionario de patios debe prever estos elementos.

**RESPUESTA: Se tendrá en cuenta la recomendación.-**

**21. Del Apéndice 6 Numerales 4.2.2.1 y 4.2.2.2 Respecto al programa de manejo de aguas y al programa de manejo y disposición final de residuos.**

Se solicita a TransCaribe aclarar que el concesionario de construcción elaborará todas las áreas de apoyo requeridas para la ejecución de estos programas, tales como:

1. Sistema de saneamiento básico de las aguas servidas industriales
2. Lecho de secado de lodos
3. Cuarto de manejo ambiental para la separación de residuos sólidos industriales
4. Cuarto de basuras orgánicas
5. Trampas de grasas conectadas las redes de las aguas servidas domésticas
6. Tanques y redes diseñadas para la ubicación de la planta de tratamiento garantizando la recirculación de aguas provenientes de los procesos industriales del patio.
7. En general todas aquellas estructuras, áreas y redes para dar cumplimiento a la normativa ambiental

**RESPUESTA: Es acertada su recomendación y se aclara que todas esas áreas están incluidas en el diseño y posterior construcción del patio del sistema.**

**22. Del Apéndice 6 Numeral 4.4.2.4** Para dar cumplimiento al programa de manejo de combustibles, aceites y grasas, es necesario que TransCaribe garantice que el concesionario de construcción entregará las áreas adecuadas para poder hacer la instalación del sistema de manejo de aceites y grasas en el área de cárcamos de mantenimiento (se requiere un cuarto adyacente a los cárcamos de lubricación para el almacenamiento de aceites, una área para los compresores y otra área para la zona del generador de corriente, también se requiere que se cuente con los canales para instalar la redes neumáticas que se conectan desde el lugar de almacenamiento hasta cárcamos de lubricación). También es importante tener en cuenta que toda el área de mantenimiento debe contar con una canal con rejilla perimetral que sea una medida de contención en caso de cualquier derrame.

**RESPUESTA: Se tendrá en cuenta la recomendación.-**

**23. Del Apéndice 6 Numeral 4.4.2.3** En referencia al programa de conservación, restauración, compensación de cobertura vegetal, es necesario que TransCaribe garantice



que el concesionario de construcción entregará las áreas verdes con redes de riego, inventario de las especies arbóreas a conservar y el manual de mantenimiento y conservación.

**RESPUESTA: Se tendrá en cuenta la recomendación.-**

**24. Del Apéndice 6 Numeral 4.4.2.7** Se solicita tener en consideración lo siguiente:

1. En referencia al programa de mantenimiento de instalaciones. Es necesario que TransCaribe garantice que el concesionario de construcción entregará las redes de riego necesarias para minimizar el efecto de islas térmicas de las superficies duras.

2. Así mismo se requiere que el concesionario de construcción entregue a TransCaribe los manuales del usuario de la instalación, las pólizas y garantías de todos los equipos se entregarán en concesión y los planos as built de las instalaciones.

**RESPUESTA: Se tendrá en cuenta la recomendación.-**

**25. Del Apéndice 6 Numeral 4.5** Se solicita a TransCaribe aclarar en qué plazos se deben entregar los productos requeridos en este numeral y los plazos para revisión y entrega de observaciones.

**RESPUESTA: Se incluirá lo solicitado.-**

**26. Del Apéndice 6 Numeral 3.1 Área de Abastecimiento de combustible:** Se solicita considerar e incluir en la redacción del Apéndice 6 Patios y Talleres, la siguiente propuesta: En el caso que solo exista un solo patio para los tres operadores, y considerando que coexistirán los 3 Operadores de Transporte que requieren el suministro de combustible para sus vehículos, se solicita que la estación de combustible sea administrada directamente por un proveedor de Combustible (que deberá ser escogido en consenso por los operadores), debido a que al ser compartida por los 3 operadores, pues es mucho mejor la figura del proveedor y así evitar cualquier inconveniente que pudiera surgir si la administración estuviera a cargo de uno solo de los operadores.

**RESPUESTA: Se aclara que esa es una decisión que deben tomar los operadores de buses.**

**27. Del Apéndice 6 Plan de Gestión Ambiental**

Pregunta: Se considera que la periodicidad de la realización de los monitoreos de Calidad de Aire y Ruido es demasiado continua, puesto que semestralmente no arrojaría resultados significativos, por el tipo de actividad que se tiene en la operación del patio. ¿cuál es el criterio de la periodicidad en la ejecución de los monitoreos de Ruido y Calidad del Aire?

**RESPUESTA: No se acepta su sugerencia y se mantiene la periodicidad establecida.**

#### **IV. OBSERVACIONES AL APÉNDICE 7**

**1. Del Apéndice 7 PARRAFO 4 del Apéndice 7 METODOLOGIA PARA AL EVALUACION DE LA PRESTACION DEL SERVICIO,** ¿donde se habla de las Quejas de los usuarios y el Reporte de inspectores? se solicita tomar en cuenta e incluir las siguiente consideración en el párrafo: "considere pertinente, para identificar y documentar la causa de la disminución del nivel de servicio prestado."



- Las quejas de usuarios deben estar acompañados y por escrito del número interno de vehículo, la hora en la que ocurrió la novedad, la ruta y lugar en donde ocurrió y el sentido de la ruta (debe ser registro de bitácora de CCO de TC).
- Reporte de Inspectores deben estar acompañados y por escrito del número interno de vehículo, la hora en la que ocurrió la novedad, la ruta y lugar en donde ocurrió y el sentido de la ruta (debe ser registro de bitácora de CCO de TC).

**RESPUESTA: Se tendrá en cuenta la recomendación.-**

**5. Del Apéndice 7 En la Tabla No.3 “Nivel de Fallas”, Grave=10; Moderada=3; Leve=1.**

- ¿Cómo se determina este nivel?
- ¿Quién lo determina? ya que las autoridades de tránsito de la ciudad solo se encargan de levantar el proceso, el ente gestor solo es garante del proceso y el concesionario no puede ser parte y juez del proceso?

**RESPUESTA: Se aclara que en el apéndice No 7 se define claramente como se establecen cada una de las fallas. Todas las fallas serán valoradas por el personal del ente gestor.**

**V. OBSERVACIONES AI APENDICE 8 Protocolo de Instalación**

**1. Del Apéndice 8 en la tabla 1, Ítem 1, columna de observaciones.**

“el número de identificación del Concesionario”, Este requerimiento debe ser incorporado al Panel?

**RESPUESTA: No se entiende su solicitud.-**

**2. Del Apéndice 8 En el Numeral 2, viñeta 2.1.9 del párrafo.**

“Las comunicaciones entre conductores (autobuses) no serán permitidas, excepto, para casos de fuerza mayor, para lo cual se requiere previa y estricta autorización del Centro de Control de la Operación de parte de TRANSCARIBE S.A.”

¿Quiere decir esto que El sistema de comunicación tendrá esta opción?

Se entiende que el sistema de comunicaciones tiene opción de comunicación de 1 a 1 (pero esto desde el CCO y el conductor, no comunicación entre conductores) Se solicita dar claridad al respecto

**RESPUESTA: Se aclara que el sistema de comunicación tiene la opción de comunicación con todos los usuarios eso incluye a los conductores, pero la comunicación entre conductores no está autorizada debe mediar una solicitud y una autorización desde la central de control.**

**3. Del Apéndice 8 Numeral 2, viñeta 2.1.9 del párrafo: “Se prevé que las áreas a concesionar para la instalación de equipos en estaciones, portales y ductos comiencen a entregarse en octubre y los buses en diciembre, pero esto no inhabilita al Recaudador para hacer instalaciones con anticipación a la entrega total de cada uno de los espacios indicados.”** Se solicita aclaración sobre las fechas de Octubre y Diciembre ¿con base a cual cronograma están determinadas estas fechas?

**RESPUESTA: Se aclara que este numeral que se mencionada no contiene tal redacción. Sin embargo el numeral 3.1 párrafo 11 se modificara.**



**4. Del Apéndice 8 Numeral 2.1.9** Establece que los Terminales móviles de Radiocomunicación de los autobuses están a cargo del Concesionario de Recaudo (adquisición, suministro instalación, configuración, pruebas y mantenimiento). En el Apéndice 7 de la Licitación de Recaudo en numeral 2.1.9 establece que estos terminales están a cargo del Concesionario de Operación. Y en el apéndice 3 de la Licitación de Operación, establece que están a cargo del Concesionario de Operación: Solicitamos aclaración de quien es realmente la Responsabilidad y el alcance de esa responsabilidad

**RESPUESTA: Se aclara que corresponde al concesionario de recaudo el suministro de todo el sistema de comunicaciones móviles para realizar el control de la operación, esto incluye el suministro de las terminales móviles de comunicación.**

**De conformidad con lo anterior, se modificara el apéndice 3.-**

**5. Del Apéndice 8 Numeral 2.1.12** Se detalla la funcionalidad del Botón de Pánico, por favor aclarar a cargo ¿de quién es la responsabilidad de Instalarlo?

**RESPUESTA: Se aclara que el botón de pánico esta a cargo del concesionario de operaciones.**

**6. Del Apéndice 8 Referente al Panel Interno de Información al Usuario (numeral 2.1.17 del apéndice 8)** es muy confuso de quien es la responsabilidad ya que en el Apéndice 3 - aparece a cargo del Concesionario de Operación, pero en los todos los otros documentos aparece a cargo del Concesionario de Recaudo (Anexo 3 y Apéndice 7 Licitación Recaudo - Apéndice 8 Licitación de Operación ) Se solicita aclaración al respecto

**RESPUESTA: Se aclara que este panel debe ser suministrador por el operador de recaudo. Se ajustara apéndice No 3.-**

**7. Del Apéndice 8 Numeral 1,2 De las condiciones físicas del autobús, En el Párrafo “que se debe colocar a disposición del Recaudo los vehículos para la instalación de los equipamientos durante 72 horas continuas”**

Se solicita en forma comedida aclaración sobre: ¿Cual es el tiempo estipulado para la instalación y puesta a punto de los equipamientos en el bus por parte del concesionario de Recaudo, En un solo bus?

**RESPUESTA: Se aclara que el tiempo estimado por vehículo es de 72 horas.-**

**8. Del Apéndice 8 En varias partes del documento hace Referencia al Modulo Electrónico de Monitoreo de Operación del Vehículo (MEMO) y Sensores Relacionados,** solicitamos de forma comedida detallar claramente las funcionalidades y su alcance ya que se entiende que el Concesionario de Recaudo va a instalar otra Unidad lógica, ¿son dos diferentes unidades lógicas?

**RESPUESTA: Se aclara que en el ítems 2 de la tabla No 1 de define dicho modulo.**

**9. Del Apéndice 8**¿Los Operadores de Transporte podrán tener acceso a la información del control de la flota para generar un control propio de sus vehículos en el cumplimiento de la programación? Algo similar como en el Mio en Cali que los Operadores de Transporte tienen en las oficinas de Metrocali un sitio para acceder a la información de Control, TransCaribe ¿ha



contemplado esta posibilidad? O los computadores que instalara el Concesionario de Recaudo en el patio son 2 para cada Operador de Transporte con este objeto: ¿de que el Operador ejerza control sobre su flota? Se solicita dar claridad al respecto.

**RESPUESTA: Se aclara que los equipos dispuestos por el operador de recaudo son para el control de la operación del sistema y son de uso exclusivo del ente gestor.**

**Si el concesionario de operación quiere hacer control sobre los servicios debe suministrar sus propios equipos.**

**10. Del Apéndice 8 PAGINA 6 en el párrafo:** “Un autobús incorporado al Sistema TRANSCARIBE que presente el Concesionario de Operación de Transporte, se considera APTO para operar en el Sistema TRANSCARIBE, si tiene debidamente instalados, configurados, probados, certificados y homologados y en pleno funcionamiento, todos los equipos y dispositivos requeridos, que estarán a bordo para las actividades propuestas y el control del Sistema. Previamente a la realización de cualquier recorrido, cada bus debe haberse reportado e incorporado al CCO y adicionalmente, el conductor debe haber realizado el reporte de inicio de recorrido.”

¿Cual entidad da el visto bueno para que sea Apto? Específicamente Transcaribe o el concesionario de recaudo y tecnología, o por ambos?

**RESPUESTA: Se aclara que es Transcaribe la que otorga el visto bueno.**

**11. Del Apéndice 8 Numeral 2, viñeta 2.1.9 del párrafo.** “La instalación y puesta en marcha de todos los equipos y dispositivos del CCO en los autobuses del Sistema TRANSCARIBE, deberá estar terminada a más tardar dentro de los Treinta (30) días anteriores a la fecha de inicio de la etapa de operación regular, para efectos de hacer las pruebas que sean necesarias.”

Pregunta: ¿En qué momento se define el inicio de la Etapa regular?

**RESPUESTA: Se aclara que Transcaribe dará la orden por escrito para iniciar la etapa regular de operación.**

## **VI. OBSERVACIONES AL APENDICE 10 Protocolo Legal para la Vinculación de la Flota**

**1. Del Apéndice 10 Viñeta 6** ¿Cuánto tiempo se tomará TransCaribe para revocar la anulación de la certificación de operación del vehículo y realizar la certificación de nuevo del vehículo sancionado?

**RESPUESTA: Se incluye en anexo el tiempo para la certificación del nuevo vehículo.**

## **VII. OBSERVACIONES AL APÉNDICE 12 Protocolo Para Programación de Servicios PSO**

**1. Del Apéndice 12 PÁGINA 2 De la viñeta**

- Si se conoce de eventos o actividades de gran convocatoria, la programación de servicios deberá tener en cuenta este comportamiento específico y atender, en la medida de lo posible, la conducta extraordinaria de demanda (por ejemplo: conciertos, partidos de fútbol, manifestaciones, etc.).



Pregunta: ¿Quien es la entidad responsable de esta actividad y con cuanto tiempo de anticipación debe programarse estos eventos?

**RESPUESTA:** Se aclara que la entidad responsable de la programación de estos eventos es Transcaribe y se le notificara con el suficiente tiempo de anticipación para que el operador pueda prepararse.

#### VIII. OBSERVACIONES A LOS ESTUDIOS PREVIOS

**1. De los Estudios Previos NUMERAL 5.1.1.1. COMPOSICIÓN DE LA ESTRUCTURA SOCIETARIA DEL PROPONENTE:** Los estudios previos no presentan la justificación a la forma como debe estar compuesta la estructura societaria del proponente en los términos exigidos en el numeral 5 del artículo 3º del decreto 2474 de 2008.

**RESPUESTA:** Tal como lo expresa el primer párrafo del documento de estudios previos de conveniencia y oportunidad, en cumplimiento de lo establecido por la ley 80 de 1993, especialmente en el artículo 25 numeral 7, la Ley 1150 de 2007, y su Decreto Reglamentario 2474 de 2008, TRANSCARIBE S.A. documento los estudios que se han realizado para determinar la necesidad, conveniencia y oportunidad de contratar la CONCESION PARA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS TRANSCARIBE.

Dicho texto documenta cada uno de los elementos mínimos señalados en el artículo 3º del decreto 2474 de 2008, elementos que sirven de base para elaborar el proyecto de pliego de condiciones; por ello este último es el que contiene la totalidad de la información necesaria para participar dentro del proceso de selección.

Siendo ello así, cualquier mayor información sobre las necesidades que pretende satisfacer la entidad, las condiciones de selección del contratista y la ejecución del futuro contrato, se desarrollara sobre el texto del pliego de condiciones y los documentos que lo conforman.

Al ser ello así, se procederá a adicionar el texto del pliego en el numeral pertinente.

**2. De los Estudios Previos Sub Numeral 2. Acreditación de la Composición de la Estructura Societaria del Proponente, Párrafo 4.**

Con el fin que éste sub numeral comprenda situaciones que no están siendo contempladas en este documento sugerimos se incluya el siguiente párrafo:

En los casos, en que con posterioridad a la constitución de la persona jurídica proponente y con anterioridad a la fecha de presentación de la propuesta, haya variado la estructura societaria para permitir el ingreso de propietarios transportadores o empresas conformadas por propietarios transportadores se deberá adjuntar una certificación suscrita por el representante legal del proponente, por el contador y por el revisor fiscal o quien haga sus veces de ser el caso, en la que se indique la composición social actual de la empresa. En los eventos de sociedades de propietarios socios o accionistas de la persona jurídica proponente también se deberá adjuntar una certificación suscrita por el representante legal, por el contador y por el revisor fiscal o quien haga sus veces de ser el caso, en la que se indique la composición social actual de la empresa.

**RESPUESTA:** REMITASE A LA RESPUESTA ANTERIOR.-



**4. De los Estudios Previos NUMERAL 5.1.2. CAPACIDAD FINANCIERA DEL PROPONENTE.** Los socios o accionistas de un proponente singular deben estar facultados para acreditar la capacidad financiera del proponente de igual forma que los integrantes de un proponente plural por lo tanto se solicita ajustar el texto para que en todas partes donde se mencione a los integrantes del proponente plural, se adicione a los socios o accionistas del proponente singular.

**RESPUESTA: REMITASE A LA RESPUESTA DEL NUMERAL 1 DE ESTE CAPITULO.-**

**4. De los Estudios Previos NUMERAL 5.1.2.1 Capacidad Financiera Mínima Requerida en Función del Patrimonio Neto.**

Se propone que se incluya el siguiente párrafo con el fin que los socios o accionistas del proponente singular puedan acreditar el patrimonio neto:

“En el caso de proponentes singulares la capacidad en función del patrimonio neto se obtendrá de la diferencia entre la sumatoria de los activos totales y la sumatoria de los pasivos totales de los socios o accionistas del proponente individual, que acrediten la participación de este(os) socio(s) o accionista(s) en el capital social, en un mínimo del 30% de lo exigido para el patrimonio neto”.

**RESPUESTA: REMITASE A LA RESPUESTA DEL NUMERAL 1 DE ESTE CAPITULO, agregando que el proponente debe cumplir con lo establecido en el documento mencionado.**

**5. De los Estudios Previos NUMERAL 5.1.2.2 Capital de trabajo y/o Cupo de crédito.**

Se propone que se incluya el siguiente párrafo con el fin que los socios o accionistas del proponente singular puedan acreditar el capital de trabajo y/o cupo de crédito:

“En el caso de proponentes singulares el capital de trabajo se obtendrá de la sumatoria de los activos corrientes menos la suma de los pasivos corrientes de cada uno de los socios o accionistas del proponente individual que acredite una participación en el capital social del proponente, en un mínimo del 30% de lo exigido para el capital de trabajo”.

**RESPUESTA: REMITASE A LA RESPUESTA DEL NUMERAL 1 DE ESTE CAPITULO, agregando que el proponente debe cumplir con lo establecido en el documento mencionado.**

**6. De los Estudios Previos NUMERAL 5.1.2.3 Experiencia en Consecución de Financiación**

Los socios o accionistas de un proponente singular deben estar facultados para acreditar la Experiencia en Consecución de Financiación del proponente de igual forma que los integrantes de un proponente plural, por lo tanto se solicita ajustar el texto para que en todas partes donde se mencione a los integrantes del proponente plural, se adicione a los socios o accionistas del proponente singular.

Adicionalmente en cuanto a la posibilidad de invocar la experiencia de las sociedades matrices se solicita que se pueda invocar la experiencia de la matriz del proponente o de los socios o accionistas del proponente, o de los integrantes del proponente plural, y también se pueda invocar la experiencia de las empresas subordinadas del proponente, o de los socios o accionistas del proponente, o de los integrantes del proponente plural o la experiencia de la subordinada de la matriz del proponente o de los socios o accionistas del proponente, o de los integrantes del proponente plural.



**RESPUESTA: REMITASE A LA RESPUESTA DEL NUMERAL 1 DE ESTE CAPITULO, agregando que el proponente debe cumplir con lo establecido en el documento mencionado.**

#### **7. De los Estudios Previos NUMERAL 5.1.3.1 Experiencia Operativa.**

**Los socios o accionistas de un proponente singular deben estar facultados para acreditar la Experiencia Operativa del proponente de igual forma que los integrantes de un proponente plural, por lo tanto** se solicita ajustar el texto para que en todas partes donde se mencione a los integrantes del proponente plural, se adicione a los socios o accionistas del proponente singular.

Favor eliminar la exigencia según la cual en los certificados de tradición de cada vehículo con expedición no superior a noventa (90) días calendario de antelación a la fecha de apertura del proceso licitatorio, debe aparecer que los Propietarios son accionistas o socios del Proponente o miembros del Proponente Plural o si la persona natural o jurídica conformada por Propietarios Transportadores sea a su vez accionista o socio del Proponente individual o miembro del Proponente Plural, toda vez que ese requisito no se acredita en el certificado de tradición del vehículo, sino mas bien en una certificación expedida por el representante legal y revisor fiscal del proponente individual o en una certificación expedida por el representante del proponente plural acompañada del documento de constitución de dicho proponente plural.

**RESPUESTA: REMITASE A LA RESPUESTA DEL NUMERAL 1 DE ESTE CAPITULO, agregando que el proponente debe cumplir con lo establecido en el documento mencionado.**

**Se aclara también que lo referente al certificado de tradición no se encuentra en este documento si no en el pliego de condiciones el cual procederemos a revisar.**

#### **8. De los Estudios Previos NUMERAL 6. ESTIMACIÓN, TIPIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDAN AFECTAR EL EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO.**

Riesgo de implantación del sistema: Este riesgo debe estar únicamente en cabeza del concedente, toda vez que Transcaribe y la Administración Distrital son los responsables de la implementación del sistema y por tal motivo quien está en capacidad de controlarlo y mitigarlo. Por lo tanto solicitamos se elimine al concesionario como responsable de este riesgo junto con el concedente.

**RESPUESTA: No se acepta su solicitud. Debe leerse el anexo No. 2. Asignación de Riesgos, que contempla los eventos en que Transcaribe y/o el contratista son responsables del manejo del riesgo.**

**De su lectura el obligatorio colegir que no todos los el riesgo de la implantación está en cabeza del concedente, la no implantación también se puede dar por el incumplimiento de los concesionarios con sus obligaciones contractuales.**

### **IX. OBSERVACIONES A LOS PRE PLIEGOS**

**1. De los Pre Pliegos NUMERAL 2.1 CRONOGRAMA DEL PROCESO:** Se sugiere que la audiencia de asignación de riesgos se realice junto con la audiencia de aclaraciones el 31 de Enero del 2012.



**RESPUESTA.** Se accede a su solicitud debido a que el artículo 222 del decreto 0019 del 10 de enero de 2012 modifico el numeral 4° del artículo 30 de la ley 80 de 1993, que establecía la celebración de dichas audiencias en dos instancias distintas dentro del proceso de contratación, tal como lo establece el pre pliegos de condiciones.

**Ahora se modificara colocando una misma fecha para la celebración de las dos audiencias.**

**2. De los Pre Pliegos NUMERAL 4.1.1. Descripción de la Aptitud Legal del Proponente, Literal b. Donde dice “cuyo objeto social principal comprenda la suscripción y ejecución del contrato que resulta de esta licitación,...”** Se sugiere cambiar por “cuyo objeto social principal permita la suscripción y ejecución del contrato que resulta de esta licitación,...”. Esta palabra permite es más técnica que la palabra comprenda que tiene un contenido más literal.

**RESPUESTA: No se acepta su sugerencia.**

**3. De los Pre Pliegos NUMERAL 4.1.2.3 Sociedades constituidas con el único objeto de participar en la presente Licitación Pública, sub numeral 5.2.** El pliego señala que “Si se tratara de sociedades de capital, las personas jurídicas socias deberán haber sido constituidas con anterioridad a la fecha de apertura de la presente Licitación Pública y en sus estatutos sociales deberá expresarse textualmente que”:

El pliego no dice lo que debe expresarse textualmente, se sugiere que se indique lo mismo que señala el numeral sub numeral 11.2 del numeral 4.1.2.4.2 Personas asociadas bajo la promesa de constitución de una sociedad futura, que dice:

“La responsabilidad de los accionistas de la presente sociedad y sus efectos se regirán por las disposiciones previstas en la Ley 80 de 1993 modificada por la Ley 1150 de 2007 o en la ley que la reemplace o sustituya, para los consorcios. En consecuencia, los accionistas constituyentes, o aquellos que los sustituyan en todo o en parte mediante la cesión o transferencia de sus acciones, responderán solidariamente por todas y cada una de las obligaciones y sanciones derivadas de la propuesta y del contrato, de manera que las actuaciones, hechos y omisiones que se presenten en desarrollo de la propuesta y del contrato, afectarán a todos los accionistas que la conforman.”

“La cesión o transferencia de acciones a cualquier título, aún cuando se trate de transacciones que se rijan por el derecho de preferencia, se subordinará en todos los casos a la autorización previa y escrita que imparta TRANSCARIBE S.A., la que se encontrará sometida al cumplimiento de los requisitos y procedimientos previstos para tal efecto en el correspondiente Contrato de Concesión.”

**RESPUESTA: No se acepta su solicitud, toda vez que las Sociedades constituidas con el único objeto de participar en la presente Licitación Pública y las Personas asociadas bajo la promesa de constitución de una sociedad futura, son dos tipologías de proponentes distintas, que reciben un tratamiento distinto en las normas que regulan la materia.**

**4. De los Pre Pliegos NUMERAL 4.1.3.2. Acreditación de la Composición de la Estructura Societaria del Proponente, Párrafo 4.** Con el fin que éste numeral comprenda situaciones que no están siendo contempladas actualmente sugerimos se incluya el siguiente párrafo:



En los casos, en que con posterioridad a la constitución de la persona jurídica proponente y con anterioridad a la fecha de presentación de la propuesta, haya variado la estructura societaria para permitir el ingreso de propietarios transportadores o empresas conformadas por propietarios transportadores se deberá adjuntar una certificación suscrita por el representante legal del proponente, por el contador y por el revisor fiscal o quien haga sus veces de ser el caso, en la que se indique la composición social actual de la empresa. En los eventos de sociedades de propietarios socios o accionistas de la persona jurídica proponente también se deberá adjuntar una certificación suscrita por el representante legal, por el contador y por el revisor fiscal o quien haga sus veces de ser el caso, en la que se indique la composición social actual de la empresa.

**RESPUESTA: No se acepta su solicitud.**

**5. De los Pre Pliegos NUMERAL 4.2. CAPACIDAD FINANCIERA DEL PROPONENTE. Los socios o accionistas de un proponente singular deben estar facultados para acreditar la capacidad financiera del proponente de igual forma que los integrantes de un proponente plural por lo tanto** se solicita ajustar el texto para que en todas partes donde se mencione a los integrantes del proponente plural, se adicione a los socios o accionistas del proponente singular.

**RESPUESTA: No se acepta su solicitud.**

**7. De los Pre Pliegos NUMERAL 4.2.1.3 Capacidad Financiera Mínima Requerida en Función del Patrimonio Neto**

Se propone que se incluya el siguiente párrafo con el fin que los socios o accionistas del proponente singular puedan acreditar el patrimonio neto:

“En el caso de proponentes singulares la capacidad en función del patrimonio neto se obtendrá de la diferencia entre la sumatoria de los activos totales y la sumatoria de los pasivos totales de los socios o accionistas del proponente individual, que acrediten la participación de este(os) socio(s) o accionista(s) en el capital social, en un mínimo del 30% de lo exigido para el patrimonio neto”.

**RESPUESTA: No se acepta su solicitud.**

**8. De los Pre Pliegos NUMERAL 4.2.1.4 Capital de trabajo y/o Cupo de crédito.**

Se propone que se incluya el siguiente párrafo con el fin que los socios o accionistas del proponente singular puedan acreditar el capital de trabajo y/o cupo de crédito:

“En el caso de proponentes singulares el capital de trabajo se obtendrá de la sumatoria de los activos corrientes menos la suma de los pasivos corrientes de cada uno de los socios o accionistas del proponente individual que acredite una participación en el capital social del proponente, en un mínimo del 30% de lo exigido para el capital de trabajo”.

**RESPUESTA: No se acepta su solicitud.**

**9. De los Pre Pliegos NUMERAL 4.2.1.5 Experiencia en Consecución de Financiación y NUMERAL 4.2.1.5.1 Descripción.**

**Los socios o accionistas de un proponente singular deben estar facultados para acreditar la Experiencia en Consecución de Financiación del proponente de igual forma que los**



**integrantes de un proponente plural**, por lo tanto se solicita ajustar el texto para que en todas partes donde se mencione a los integrantes del proponente plural, se adicione a los socios o accionistas del proponente singular.

Adicionalmente en cuanto a la posibilidad de invocar la experiencia de las sociedades matrices se solicita que se pueda invocar la experiencia de la matriz del proponente o de los socios o accionistas del proponente, o de los integrantes del proponente plural, y también se pueda invocar la experiencia de las empresas subordinadas del proponente, o de los socios o accionistas del proponente, o de los integrantes del proponente plural o la experiencia de la subordinada de la matriz del proponente o de los socios o accionistas del proponente, o de los integrantes del proponente plural.

**RESPUESTA: No se acepta su solicitud.**

**10. De los Pre Pliegos NUMERAL 4.3.1.1 Descripción de la Experiencia Operativa del Proponente.**

No es claro en este numeral como acredita la experiencia operativa un proponente que se presenta bajo la alternativa A, en cuanto a la postulación de vehículos exigida en el pliego.

En la alternativa A, se pregunta

- ¿Cómo acredita un proponente, por ejemplo para la concesión No.1 los 285 vehículos que se mencionan en este numeral?

**RESPUESTA: Se aclara que los proponentes dependiendo de la concesión en la cual quieran aplicar deberán postular del listado del inventario del parque automotor apéndice 5 los vehículos que serán tenidos en cuenta para la chatarrización.**

- ¿Dichos vehículos deben ser postulados por las empresas de transporte público colectivo integrantes de ese proponente y por los 150 propietarios?

**RESPUESTA: Se aclara que dichos vehículos deben ser postulados por el respectivo oferente.**

- En el caso de las empresas de transporte estas postularían los vehículos que están afiliados a su empresa, acreditando las tarjetas de operación vigente o acreditando que requisitos?

**RESPUESTA: Se aclara que se deben postular los vehículos del apéndice 5 sin importar a que empresa estén afiliado.**

**Se recomienda realizar una distribución conjunta de los diferentes oferentes de ese listado.**

**Esta entendido que los vehículos de los propietarios que estén con los diferentes oferentes deberán ser postulados por dichos oferentes.**

- En el caso de los propietarios transportadores ¿estos postulan los vehículos de su propiedad, acreditando la tarjeta de propiedad de los mismos, o acreditando que requisitos?

**RESPUESTA: Se aclara que el vehículo se postula colocando en la respectiva proforma los datos del vehículo y el nombre del propietario.**



- Los vehículos postulados por las empresas de transporte de un proponente ¿pueden ser los mismos vehículos que postulan los propietarios de otros proponentes o deben ser vehículos distintos?

**RESPUESTA: Se aclara que los vehículos deben ser postulados del listado del apéndice No 5.**

**Lo importante es que se puedan postular la totalidad de los vehículos, cabe aclarar que el oferente que postule los vehículos debe realizar un seguimiento de los mismo hasta que estos sean chatarrizados.**

**En la alternativa B** en el párrafo cuarto dice: “Se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos respecto de los vehículos presentados como propios o vinculados:

Consideramos que los socios o accionistas de un proponente singular deben estar facultados para acreditar la Experiencia Operativa del proponente de igual forma que los integrantes de un proponente plural, por lo tanto se solicita ajustar el texto para que en todas partes donde se mencione a los integrantes del proponente plural, se adicione a los socios o accionistas del proponente singular.

**RESPUESTA: No se acepta su solicitud.**

Favor eliminar la exigencia según la cual en los certificados de tradición de cada vehículo con expedición no superior a noventa (90) días calendario de antelación a la fecha de apertura del proceso licitatorio, debe aparecer que los Propietarios son accionistas o socios del Proponente o miembros del Proponente Plural o si la persona natural o jurídica conformada por Propietarios Transportadores sea a su vez accionista o socio del Proponente individual o miembro del Proponente Plural, toda vez que ese requisito no se acredita en el certificado de tradición del vehículo, sino mas bien en una certificación expedida por el representante legal y revisor fiscal del proponente individual o en una certificación expedida por el representante del proponente plural acompañada del documento de constitución de dicho proponente plural.

**RESPUESTA: No se acepta su solicitud.**

**11. De los Pre Pliegos Numeral 4.3.1.1 Descripción de la experiencia operativa del Proponente** Se solicita que al respecto se incluya un Formato en el cual se describa de una manera más clara la forma en que se debe acreditar la experiencia operativa del proponente para cada una de las Alternativas.

**RESPUESTA: No se acepta su solicitud. Se ratifica lo que está establecido en este numera debido a que es bastante claro lo que se debe cumplir en cada alternativa.**

**12. De los Pre Pliegos Numeral 4.7.1. COMPROMISO DE REDUCCION DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO** según lo descrito en el numeral

Se solicita desvincular por ejemplo 7 buses por cada articulado nuevo, 2 buses por cada padrón nuevo y 2 buses por cada buseton nuevo, es importante manifestar que este compromiso se hace innecesario puesto que ya no es obligación del Concesionario de Operación proceder con la desvinculación y/o Chatarrizacion, teniendo en cuenta que esto es obligación del concesionario de chatarra; de no eliminar este numeral, el concesionario # 1 por ejemplo



tendría el compromiso de desvincular o desintegrar 734 buses del actual sistema y que operativamente sería casi imposible de lograrlo. (Se debe tener en cuenta que si el proponente escoge la alternativa A o B en ninguno de los casos se llegaría a obtener este número de buses). Se solicita ajustar este numeral teniendo en consideración lo anteriormente expuesto.

**RESPUESTA: No se acepta su sugerencia debido a que los oferentes deben contribuir a la reducción de la oferta de transporte público colectivo, sin embargo se ajustara dicho numeral.**

**13. De los Pre Pliegos De los Pre pliegos en los Numerales 4.1.3.1 y 4.1.3.2 Composición de la estructura societaria del Proponente:**

En lo que tiene que ver con la vinculación de los propietarios ¿Cuál es el procedimiento que se seguirá en la vinculación de los propietarios al Proponente, para garantizar la participación de estos en un solo proponente y no en varios a la vez? Se solicita de forma comedida la aclaración respectiva.

**RESPUESTA: Se aclara que los propietarios deben ser parte del oferente ya sea aplicando en la alternativa A o la B.**

**14. De los Pre Pliegos De los Pre pliegos en los Numerales 4.1.3.1 y 4.1.3.2 Composición de la estructura societaria del Proponente:**

¿Qué es Vincular los vehículos para la Alternativa A? Se solicita dar claridad al respecto.

**RESPUESTA: No entendemos la pregunta. Sin embargo se aclara que los vehículos que se deben vincular son lo de la nueva flota.**

**15. De los Pre Pliegos Numerales 4.1.3.1 y 4.1.3.2 Composición de la estructura societaria del Proponente:**

Referente a la Alternativa B ¿Cómo funciona la vinculación de los vehículos en la alternativa B?

**RESPUESTA: No entendemos la pregunta. Sin embargo se aclara que la vinculación de los vehículos es un compromiso contractual que adquiere el concesionario.**

¿En la Alternativa B, No tienen que postular? ¿O se puede considerar que los vehículos se pueden postular en dos concesionarios a la vez? Agradecemos dar claridad al respecto.

**RESPUESTA: Se aclara que todos deben postular vehículos de acuerdo a lo mínimo exigido y que dichos vehículos estén incluidos contenidos en el apéndice No 5.-**

**16. De l.s Pre Pliegos Numeral 4.1.3.2, en el caso de acreditar experiencia de propietarios se debe aclarar que en el certificado de tradición no aparece que los propietarios sean socios o accionistas del proponente individual o miembro del proponente plural ¿De qué manera se va a efectuar el control sobre esto? Se solicita aclaración al respecto.**

**RESPUESTA: Ese párrafo del pliego se modificará.-**

**17. De los Pre Pliegos Numeral 4.5.2 Evaluación de la propuesta económica:**

En la fórmula para la evaluación de la propuesta económica en los Pre pliegos de licitación no se tendría en cuenta a los grupos de vehículos que no cuentan con buses padrones y los que no cuentan con buses articulados.

$$PEL p(i) = PKA p(i)*(0,4) + PKP p(i) *(0,32) + PKB p(i) *(0,28)$$

Teniendo en cuenta lo anterior, se solicita definir una fórmula para el caso en el cual no hay buses padrones en la concesión y otra para aquellos casos en los cuales no hay buses articulados en la concesión.

**RESPUESTA: Es acertada la observación y se ajustara la formula.**

**18. De los Pre Pliegos Numeral 4.6 Propuesta de Calidad Técnica:** Teniendo en cuenta que la calificación deberá realizar para cada grupo de vehículos definido en la licitación, se recomienda que para la formula de calificación de la Propuesta de Calidad Técnica sea aclarado que se aplicará para cada grupo en particular, ya que cada grupo tiene cantidades de vehículos diferentes.

$$PX = (Cb/CbX)*400$$

**RESPUESTA: Es procedente la observación. Se procederá a modificar el texto del pliego en relación con la formula.-**

Por otro lado, en caso que el proponente considere operar con tecnologías superiores a Euro IV, ¿se garantizaría la disponibilidad del combustible necesario para estos vehículos en la ciudad de Cartagena?

**RESPUESTA: El Ministerio de Minas y Energía expidió la Resolución No. 2604 del 24 de diciembre de 2009, por la cual se determinan los combustibles limpios; a fin de hacer viable la aplicación de dicha norma, el despacho hizo un llamado de atención sobre los integrantes de la cadena de producción para que se garantizara el suministro de combustible que cumpla con las especificaciones de la norma en cuestión.**

**Para su información, la empresa TERPEL suministra el combustible para los buses del sistema de transporte masivo de la ciudad de Barranquilla, TRANSMETRO, quienes aplican la misma normatividad.-**

**19. De los Pre Pliegos Numeral 4.1.4.6 de las Pólizas de naturaleza contractual extracontractual: se solicita de forma comedida la siguiente aclaración:**

No está claro cada cuanto deben expedirse las pólizas contractuales (cumplimiento, prestaciones sociales y responsabilidad civil), está claro que deben mantenerse durante toda la



vigencia del contrato pero no si pueden expedir por ejemplo por períodos anuales renovables (esto sería lo más conveniente).

**RESPUESTA: La clausula 115 del Anexo No. 1 Minuta del Contrato establece la forma como puede hacerse divisible la garantía única de cumplimiento y la póliza de responsabilidad civil extracontractual.**

#### **X. OBSERVACIONES AL ANEXO 1 Minuta del contrato**

**1. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Plan de Gestión Social El programa: Atención al ciudadano, información y comunicación, ¿Este programa implica tener un punto de atención a la comunidad dentro de las instalaciones del patio de operaciones?.**

**RESPUESTA: Se aclara que el concesionario debe estar en condiciones de brindarle toda la información que requiera la comunidad y los usuarios. Por lo que el concesionario debe tomar todas las medidas para poder brindar la información.**

**2. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Programa de Gestión Social Aunque la Minuta del Contrato en la clausula 89, hace referencia al anexo 6. En el anexo 6 no hace referencia en ninguna parte al programa de gestión social, solo que debe contemplar el componente social. Se solicita dar claridad al respecto.**

**RESPUESTA: Se aclara que el concesionario debe elaborar el programa de gestión social. Se modificará el contrato en la mencionada clausula.**

**3. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Plan de Gestión Ambiental. Programa de Gestión Social Tanto en la minuta del contrato como en el Apéndice 6, se utiliza la palabra Plan de gestión ambiental y programa de gestión ambiental de forma indiferente, por favor aclarar si se refiere al mismo documento o hace referencia a diferentes documentos. Lo mismo ocurre con Plan de Gestión Social y Programa de Gestión Social.**

**RESPUESTA: Se aclara que son totalmente diferentes y deben ser elaborados de manera independientemente.**

**4. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Plan de Gestión Ambiental El Estudio de Impacto Ambiental es necesario para la ejecución del Plan de Manejo Ambiental, Se solicita de forma comedida aclarar si este documento será suministrado por TransCaribe y en qué momento será suministrado?**

**RESPUESTA: Se aclara que estos proyectos no tienen estudio de impacto ambiental sino planes de manejo ambiental.**

**5. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Numeral 28.1.2 habla sobre el Fondo de Estabilización tarifaria: solicitamos dar claridad si este fondo solo está destinado para ser utilizado por los Operadores de Transporte.**

**RESPUESTA: Se aclara que el fondo de estabilización de la tarifa se utilizara para todo el sistema.**



6. **Del Anexo 1 Minuta del Contrato Numeral 28.1.2 habla sobre el Fondo de estabilización tarifaria:** Según estimaciones financieras estas arrojan déficit, que requerirán la utilización del Fondo de estabilización tarifaria para lograr nivelar este déficit. Para la utilización de este fondo es importante saber cuál será la prioridad y el porcentaje de distribución de los Actores del sistema, sobre la utilización de los recursos del fondo en este caso específico.

**RESPUESTA:** Se aclara que el fondo dispondrá de los recursos suficientes para cubrir los faltantes de cada uno de los concesionarios en el dado caso que se presenten.

7. **Del Anexo 1 Minuta del Contrato Numeral 6.11 dice "El derecho a tener una participación en la operación de transporte público masivo del Distrito de CARTAGENA, correspondiente a la flota de referencia de la concesión (No. 1 o No. 2) que le ha sido adjudicada."** Se observa que no está considerada la concesión No.3. Se solicita de forma comedida incluir la Concesión (No. 1 o No. 2 o No.3) que le ha sido adjudicada.

**RESPUESTA:** Es válida su observación y se procederá a incluir la concesión No 3.

8. **Del Anexo 1 Minuta del Contrato Numeral 7.1.6. Dice: "Cumplir con los requisitos y condiciones exigidos para la vinculación y operación de los autobuses al Sistema Transcaribe el Apéndice 4 (Protocolo Técnico de Flota). Asimismo, cumplir con la vinculación de la flota de referencia de la concesión en un plazo no mayor a lo establecido en el apéndice No 9. Contribuir con la desvinculación de la flota actual del sistema colectivo en las proporcionadas establecidas en el pliego de condiciones.** Se solicita cambiar la redacción y corregir el error de redacción que se entiende es la palabra proporcionadas, por la que corresponde.

**RESPUESTA:** Se acepta su solicitud y se procederá a ajustar en el documento.

9. **Del Anexo 1 Minuta del Contrato Numeral 7.1.40. "Pagar si es el caso a TRANSCARIBE S.A. el valor del Derecho de Entrada en los términos del presente Contrato de Concesión."** Se solicita aclaración a que se refiere este numeral

**RESPUESTA:** Se aclara que en el caso de que estuviera como una obligación el pago de un derecho de entrada, pero para este caso no aplica. Se modificara la redacción en este numeral.

10. **Del Anexo 1 Minuta del Contrato Numerales 7.2.19.1, 7.2.19.2 y 7.2.19.3 hay al final del párrafo xxxxxxxxxx, así mismo en los numerales 7.2.19.2 y 7.2.19.3 Donde aparecen las XXXX se habla del valor del cierre financiero que debe tener Cada uno de los Concesionarios 1,2 o 3.** Se solicita corregir esto porque el pliego no está dando a conocer los valores del cierre financiero para ninguna de las 3 concesiones. Además en los tres párrafos se refieren solamente a la concesión 1, ¿Que pasa entonces con las concesiones 2 y 3? En el numeral 7.2.19.3 en los ítem a y b?

**RESPUESTA:** Se aclara que todos esos espacios serán llenados con su respectiva información al publicar los documentos definitivos.

11. **Del Anexo 1 Minuta del Contrato Numeral 7.6.1 habla de no poder disminuir el número de propietarios ni su participación durante los primeros 7 años, pero en el numeral 7.6.2 dice**



lo mismo pero sin tiempo, es de entender que este segundo numeral sobra o hay que corregir su redacción?

**RESPUESTA: Se aclara que son numerales diferentes, y el segundo habla del tiempo que el oferente de compromete a mantener a los propietarios dentro de la sociedad. Recuerde que Transcaribe solicita mínimos.**

**12. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Numeral 17.3 habla de la Autosostenibilidad del sistema, ¿Se solicita aclarar que sucede si después de que Transcaribe haga los. Estudios, finalmente los nuevos modos de transporte no son auto sostenibles? ¿Quién subsidiara este déficit? ¿A quién es imputable este riesgo?**

**RESPUESTA: Se aclara que los estudios deben determinar si esa integración es viable o no y con esos debe tomar la decisión, dicha decisión no debe ir en contravía de los derechos que tiene el concesionario.**

**13. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Numeral 17.4 ¿ a que otros sistemas de Transporte se refieren?**

**RESPUESTA: Se aclara que se refiere al sistema de transporte público colectivo durante la fase de implementación de la totalidad del sistema de transporte masivo.**

**14. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Numeral 4.1.3.2, en el caso de acreditar experiencia de propietarios se debe aclarar que en el certificado de tradición no aparece que los propietarios sean socios o accionistas del proponente individual o miembro del proponente plural.**

**RESPUESTA: Se aclara que este numeral no existe en el contrato.**

**15. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Cláusula 45, párrafo 2 Las instalaciones y todas las locaciones relacionadas para la prestación del servicio del Patio y Taller correspondiente a la (Concesión No. 1 o Concesión No. 2 o Concesión No. 3) dentro de la Licitación Pública No, TC-LPN-003 DE 2011, serán operadas y Administradas por el CONCESIONARIO.**

Pregunta: ¿Cuál será el tratamiento que se le dará a la infraestructura de los Patios que será común a los tres operadores?

**RESPUESTA: Se aclara que todos los operadores tendrán independencia de áreas.**

**16. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Cláusula 45, párrafo 2 TRANSCARIBE S.A. realizará la entrega del Patio y Taller al CONCESIONARIO en las condiciones que los reciba por parte del Concesionario del Portal, siendo responsable el CONCESIONARIO de su administración y mantenimiento, ejerciendo como encargado hasta su reversión al final del presente Contrato de Concesión. El CONCESIONARIO dispondrá de un (1) Patio y Taller para las unidades correspondiente al servicio de rutas articulados y alimentadoras; no obstante, el CONCESIONARIO deberá asumir todos los costos que impliquen la implementación del Patio y Taller entregado, así como la implementación de la infraestructura para el Sistema de Recaudo, cumpliendo con lo relacionado con la normatividad vigente para este tipo de estructuras.**



Se dispondrán áreas funcionales del Concesionario de Recaudo y de TRANSCARIBE S.A. dentro de las instalaciones del Patio y Taller que son de uso exclusivo y responsabilidad de cada uno de éstos.

Pregunta: ¿Cuál es la infraestructura que debe implementar el concesionario de Transporte para el Sistema de Recaudo dentro del Patio? ¿Esta infraestructura aplica para los tres patios o para uno de los patios? ¿Quién corre con los gastos de esta infraestructura?

**RESPUESTA: A fin de aclarar su contenido se ajustara la redacción.**

**17. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Cláusula 45.1**

Pregunta: ¿Cuáles son las áreas funcionales que se deben establecer para Transcaribe y el Concesionario de Recaudo mencionadas en las viñetas 11 y 12? ¿A qué se refiere el establecer estas áreas funcionales? ¿Estas áreas no está previamente definidas para el Concesionario de Patios la Construya?

**RESPUESTA: Se aclara que todas las áreas están definidas en la concesión de portal y patio-taller.**

**18. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Cláusula 47 47.3.** El CONCESIONARIO deberá dotar el Lote de Terreno entregado con las obras, elementos y mejoras que permitan las funcionalidades descritas a continuación:

47.3.1. Deberá estar adecuadamente cercado y pavimentado.

Pregunta: El Concesionario de Patios no entrega las áreas pavimentadas y cercadas?

**RESPUESTA: Se aclara que toda la infraestructura la construirá el concesionario de portal y patio-taller.**

**19. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Clausula 47.3.3.** Deberá tener espacios que permitan el parqueo de los autobuses articulados y de alimentación mientras estén fuera del servicio.

Pregunta: Estas especificaciones fueron requeridas al Concesionario de Patios como responsable del dimensionamiento y construcción de estas áreas?

Observaciones: Al respecto, se considera que este numeral no debería ir dentro del contrato de los concesionarios de transporte, ya que no es el responsable de dimensionar y construir el patio.

**RESPUESTA: Se aclara que lo que concierne a la infraestructura del patio es responsabilidad del concesionario de la construcción todos los numerales establecidos en esta clausula referente a la infra estura del patio tienen el carácter informativo.**

**20. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Clausula 47.3.4.** Deberá tener espacios que permitan dar mantenimiento a dichos vehículos de conformidad con el Plan de Mantenimiento del presente Contrato.

Pregunta: Estas especificaciones fueron requeridas al Concesionario de Patios como responsable del dimensionamiento y construcción de estas áreas?

**RESPUESTA: Se le dio respuesta en la anterior pregunta.**

**21. Del Anexo 1 Minuta del Contrato** Propuesta de ajuste a la cláusula 47.3 de loa numerales 47.3.1 al 47.3.4:

47.3. El CONCESIONARIO deberá dotar el Lote de Terreno entregado con las obras, elementos y mejoras descritas en apéndice que permitan las funcionalidades descritas a continuación:

47.3.1. Permitir el parqueo de los autobuses articulados padrones y convencionales mientras estén fuera del servicio.

47.3.2. Permitir el mantenimiento de los autobuses vehículos de conformidad con el Plan de Mantenimiento del presente Contrato.

**RESPUESTA: Se aclara que se ajustaran esos numerales.**

**22. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Cláusula 47 47.3.5. Deberá contar con las siguientes áreas:**

ítem i. Área de estacionamiento: Dimensionada según la Flota del CONCESIONARIO más un área razonable para expansión durante el término de la Concesión. El Área de Estacionamiento deberá estar adecuadamente señalizada, y contar con un mínimo de sesenta punto ocho metros cuadrados (60.8 m<sup>2</sup>) por autobús articulado, y de treinta y seis punto dos (36.2 m<sup>2</sup>) por autobús alimentador, incluyendo área para maniobras y accesos.

Observaciones: Falta incluir el área de parqueo para el autobús padrón, que es de aproximadamente 42 m<sup>2</sup> más el área de maniobras y accesos.

Pregunta: Estas especificaciones fueron requeridas al Concesionario de Patios como responsable del dimensionamiento y construcción de estas áreas?

**RESPUESTA: Se aclara que todas las especificaciones fueron establecidas en el contrato de concesión del portal y el patio-taller.**

**23. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Clausula 47.3.5.** Ítem ii. Área de Limpieza Interna y Externa de los Autobuses: Dimensionada según la Flota del CONCESIONARIO más un área razonable para expansión durante el término de la Concesión. El Área de lavado deberá estar adecuadamente señalizada y contar con instalaciones para el tratamiento y disposición de aguas residuales;

Pregunta: Estas especificaciones fueron requeridas al Concesionario de Patios como responsable del dimensionamiento y construcción de estas áreas?

**RESPUESTA: Se aclara que todas las especificaciones fueron establecidas en el contrato de concesión del portal y el patio-taller.**

**24. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Clausula 47.3.5.** ítem iii. Área de Abastecimiento de Combustible: Dimensionada según la Flota del CONCESIONARIO más un área razonable para expansión durante el término de la Concesión. El Área de abastecimiento de combustible deberá contar con el número de surtidores necesario para que la Flota del CONCESIONARIO esté disponible en los ciclos operacionales predefinidos;

Pregunta: Estas especificaciones fueron requeridas al Concesionario de Patios como responsable del dimensionamiento y construcción de estas áreas?

**RESPUESTA: Se aclara que todas las especificaciones fueron establecidas en el contrato de concesión del portal y el patio-taller.**

**25. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Clausula 47.3.5. ítem iv. Área de Mantenimiento:** Esta área contará con prensas, compresores y todas las herramientas y máquinas-herramientas necesarias para realizar cualquier operación, según la marca y tipología del autobús, recomendadas por el fabricante del autobús También contará con fosas o cárcamos adecuados para las revisiones y trabajos de mantenimiento preventivo o correctivo de los



autobuses. El número de cárcamos instalados deberá estar en condiciones de atender, al mismo tiempo, al diez por ciento (10%) de la Flota;

Pregunta: Estas especificaciones fueron requeridas al Concesionario de Patios como responsable del dimensionamiento y construcción de estas áreas?

**RESPUESTA: Se aclara que todas las especificaciones fueron establecidas en el contrato de concesión del portal y el patio-taller.**

**26. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Clausula 47.3.5. ítem v. Área Administrativa:** Además del área administrativa que el CONCESIONARIO considere necesaria, el Área de administración deberá contar con un área para los equipos de cómputo y el sistema de comunicaciones del CONCESIONARIO y con áreas de descanso y alimentación para los conductores.

vi. Área de Parqueo de Vehículos

vii. Área de Servicios

viii. Áreas de Tráfico Interno

ix. Deberán contar con una planta eléctrica de acuerdo a las necesidades de funcionamiento del conjunto de patios y talleres.

x. Deberá contar, como mínimo con instalaciones terminadas y medidores para los servicios públicos de energía eléctrica, acueducto, alcantarillado y teléfono, y con las instalaciones y las edificaciones básicas que habilitan su utilización de acuerdo con su finalidad.

Observaciones: Dado que lo patios se encuentra contiguos, se solicita que los contadores de servicios públicos sean separados para cada patio

**RESPUESTA: Se aclara que los servicios públicos serán independientes para cada concesionario.**

**27. Del Anexo 1 Minuta del Contrato CLAUSULA 50.- ENTREGA DE BIENES AL CONCESIONARIO**

Original: La Infraestructura de Soporte se entregará al CONCESIONARIO en virtud del presente contrato de concesión y en calidad de tenencia, de conformidad con el Acta de Entrega definitiva o provisional de la Infraestructura de Soporte, tan pronto como las condiciones técnicas lo permitan. Al efecto TRANSCARIBE S.A. notificará al CONCESIONARIO con no menos de treinta (30) días corrientes de anticipación a la fecha prevista para la entrega. La entrega al CONCESIONARIO, de la Infraestructura de Soporte, se entenderá surtida mediante la suscripción de un acta de entrega provisional o definitiva en la que se encontrarán debidamente identificados y descritos los bienes que se entregan. En caso de que el CONCESIONARIO se niegue a recibir la Infraestructura de Soporte, TRANSCARIBE S.A. podrá hacer firmar el Acta de Entrega por dos (2) testigos presenciales, con lo cual se entenderá efectuada dicha entrega.

El inicio de la Etapa de Operación Regular no estará supeditado a la entrega de la totalidad de la Infraestructura de Soporte.

Los inmuebles entregados se encontrarán bajo la responsabilidad, administración, vigilancia y control del CONCESIONARIO a partir de la fecha de suscripción del acta de entrega de entrega definitiva o provisional, pero se encontrarán afectos en todo caso, de manera exclusiva, a brindar soporte a la actividad de operación de transporte del Sistema Transcaribe durante todo el término del contrato de concesión, y por lo tanto, no podrán ser utilizados con ninguna finalidad o para ningún efecto diferente.

Observación: Dado que el riesgo de infraestructura no está asignado a los concesionarios de transporte, si resulta de alta importancia el hecho que la infraestructura necesaria para la operación normal del CONCESIONARIO se encuentre construida en un 100%. En caso contrario



se deben prever mecanismos de mitigación ante el riesgo de iniciar la etapa de operación regular sin contar con la totalidad de la infraestructura de soporte a la operación.

**RESPUESTA: Su recomendación se tendrá en cuenta al momento de elaborar los documentos finales.**

**28. Del Anexo 1 Minuta del Contrato CLAUSULA 52.- RESPONSABILIDAD POR LOS BIENES ENTREGADOS AL CONCESIONARIO 52.3. EL CONCESIONARIO** estará obligado a suministrar el espacio dotado de las acometidas de los servicios públicos para el funcionamiento del laboratorio y el ejercicio de las actividades del Concesionario de Recaudo en la Infraestructura de Soporte entregados para su administración.

Observaciones: La obligación de suministrar espacio dotado de las acometidas de los servicios públicos para el funcionamiento del laboratorio y el ejercicio de las actividades del Concesionario de Recaudo en la Infraestructura de Soporte entregados para su administración no debe corresponder a los concesionarios de transporte, dado que no son los responsables por el diseño y la construcción del patio.

**RESPUESTA: Se aclara que esto es una obligación del concesionario de portal y patio-taller. Se procederá a eliminar el numeral 52.3.**

**29. Del Anexo 1 Minuta del Contrato CLAUSULA 51.- USO NO EXCLUSIVO** Original: El CONCESIONARIO acepta con la suscripción del presente Contrato de Concesión, la posibilidad de hacer uso con su flota de la Infraestructura de Soporte entregada en administración a otro CONCESIONARIO. De igual manera acepta que otros Concesionarios del Sistema podrán de ser el caso, utilizar la Infraestructura de Soporte entregada para su Administración. Así mismo, acepta que la entrega de la Infraestructura de Soporte podrá tener lugar en momentos diferentes, en observancia de la implantación gradual del Sistema Transcaribe.

Observaciones: Para la entrega gradual de la operación, se debe prever que se garantice siempre las mínimas condiciones para la operación

**RESPUESTA: Su recomendación se tendrá en cuenta al momento de elaborar los documentos finales.**

**30. Del Anexo 1 Minuta del Contrato CLAUSULA 58.2.3** Original: 58.2.3 El autobús debe tener un sistema de acondicionamiento de aire.

Cuando la tipología de los autobuses que se prevea señale dimensiones precisas para las diferentes características de los autobuses, o en el caso en que se determinen rangos máximos y mínimos para sus propiedades, o se indiquen características específicas, solo se aceptará la modificación de estas características o la utilización de desviaciones a estos rangos cuando medie autorización expresa y escrita de TRANSCARIBE S.A., la que podrá ser otorgada a petición del CONCESIONARIO y siempre que se sustente en estudios técnicos que justifiquen la modificación plenamente.

TRANSCARIBE S.A. podrá adicionar, eliminar y/o modificar elementos a la tipología de los autobuses que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura mejoren la operación del sistema, en cualquier momento de la vigencia del contrato. El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo del CONCESIONARIO.

Observaciones: El Ente Gestor debe tener en cuenta que estos cambios no se podrán materializar sobre flota que ya haya sido pedida a la fábrica.



**RESPUESTA: Su recomendación se tendrá en cuenta al momento de elaborar los documentos finales.**

**31. Del Anexo 1 Minuta del Contrato CLAUSULA 60.- VARIACION DE LA TIPOLOGIA DE LOS AUTOBUSES**

Original: Los autobuses que deban incorporarse al servicio del Sistema Transcaribe con posterioridad a la puesta en marcha del Sistema Transcaribe, podrán tener características diferentes a las establecidas en el presente Contrato de Contrato cuando así lo determine TRANSCARIBE S.A. con base en estudios técnicos y financieros, con el objeto de incorporar modernas tecnologías, siempre y cuando dichas características no impliquen ninguna disminución en la calidad del servicio, ni afecte negativamente la operación sistema de recaudo, ni genere aumento en las tarifas para el usuario final, ni implique reducción de las especificaciones requeridas por el presente Contrato de Concesión.

Propuesta:

Los autobuses que deban incorporarse al servicio del Sistema Transcaribe con posterioridad a la puesta en marcha del Sistema Transcaribe, podrán tener características diferentes a las establecidas en el presente Contrato de Contrato cuando así lo determine TRANSCARIBE S.A. con base en estudios técnicos y financieros, con el objeto de incorporar modernas tecnologías, siempre y cuando dichas características no impliquen ninguna disminución en la calidad del servicio, ni afecte negativamente la operación sistema de recaudo, ni genere aumento en las tarifas para el usuario final, y corresponda a vehículos debidamente homologados ante el Ministerio de Transporte.

**RESPUESTA: No entendemos cual es la observación.**

**32. Del Anexo 1 Minuta del Contrato CLAUSULA 62.5**

Observaciones: Se debe complementar el cuadro e incluir todas las tipologías de autobuses. (Articulado, Padrón y Convencional).

**RESPUESTA: Se procederá a realizar el ajuste.**

**33. Del Anexo 1 Minuta del Contrato CLAUSULA 63.2 Original: 63.2. Para autobuses alimentadores, auxiliares y complementarios mediante:**

Observaciones: Con el objetivo de unificar términos dentro del contrato, se recomienda definir: para autobuses padrones y convencionales.

**RESPUESTA: Para mayor claridad se modificará la redacción del numeral.**

**34. Del Anexo 1 Minuta del Contrato CLAUSULA Cláusula 65.6.** Acreditar que ha adquirido, desintegrado físicamente y cancelado las matrículas, permisos y registros de un número de autobuses a razón del índice de autobuses desintegrados de conformidad con los mínimos señalados en el presente Contrato y si es del caso, adicionado de conformidad con la Propuesta del CONCESIONARIO dentro de la Licitación Pública No. TC-LPN002 DE 2011, por cada autobús que vincule a la flota a través de la cual prestará los servicios de transporte del Sistema Transcaribe en cumplimiento de su obligación de reposición de la flota.

Observaciones: La responsabilidad de adquirir, desintegrar físicamente y cancelar las matrículas, permisos y registros de un número de autobuses no se encuentra en cabeza de los concesionarios de transporte, por lo cual se sugiere que se cambie la obligación por la postular el vehículo para su desintegración.



**RESPUESTA: Su recomendación se tendrá en cuenta al momento de elaborar los documentos finales.**

**35. Del Anexo 1 Minuta del Contrato CLAUSULA 66.- VINCULACIÓN DE AUTOBUSES PADRONES Y CONVENCIONALES A LA OPERACIÓN**

Original: Sólo podrán vincularse a la operación los autobuses que obtengan el Certificado de Operación expedido por TRANSCARIBE S.A., el cual será otorgado a cada autobús de manera individual, únicamente cuando se haya cumplido con los siguientes requisitos:

66.1. Presentación de la tarjeta de propiedad del autobús que evidencie que éste cumple con los requisitos de propiedad previstos en el presente Contrato.

66.2. Presentar la documentación que acredite la cancelación de la tarjeta de operación del autobús de Transporte Público Colectivo a ser vinculado como Autobús convencional, si es del caso.

66.3. Cuando se trate de autobuses alimentadores nuevos:

66.3.1. Presentación ante TRANSCARIBE S.A. de una certificación del fabricante o proveedor del autobús, en la que acredite:

I. El año de fabricación del mismo

II. El tipo de autobús al que corresponda ha sido debidamente homologado ante el Ministerio de Transporte.

III. Que cumple íntegramente con la tipología prevista en el presente Contrato.

66.3.2. La certificación de homologación deberá adecuarse a la regulación expedida por el Ministerio de Transporte.

66.4. Cuando se trate de Autobuses padrones o convencionales usados:

66.4.1. Presentación de una documentación idónea que acredite:

I. El año de fabricación del mismo

II. Que el tipo de autobús al que corresponda ha sido debidamente homologado ante el Ministerio de Transporte

66.4.2. Puesta del respectivo autobús a disposición de TRANSCARIBE S. A. o de la entidad designada por éste, para una revisión técnica que permita verificar el cumplimiento de la tipología y de la dotación mínima del autobús alimentador, según lo establecido en el presente Contrato y de los sistemas de comunicación y control requeridos por TRANSCARIBE S.A., previstos en el presente Contrato.

66.4.3. Acreditar que el autobús cuenta con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

La obtención del Certificado de Operación será requisito indispensable para remunerar la operación de alimentación que desarrolle el CONCESIONARIO dentro del Sistema Transcaribe a través de cada uno de los autobuses alimentadores vinculados al Sistema Transcaribe.

TRANSCARIBE S.A. podrá verificar con la periodicidad que estime conveniente el cumplimiento de los requisitos necesarios para mantener los autobuses alimentadores vinculados a la Operación Alimentadora.

Pregunta: ¿Se va a permitir el uso de autobuses usados?

**RESPUESTA: Se aclara que la decisión de si se usa o no vehículos usados para la operación de las rutas alimentadoras o auxiliares es del respectivo concesionario para lo cual el deberá realizar los estudios técnicos y financieros a que haya lugar.**

**De cualquier forma la entidad no está cerrando la posibilidad de que los operadores utilicen estos vehículos siempre y cuando estos cumplan con las especificaciones establecidas en el apéndice No 2.**



**36. Del Anexo 1 Minuta del Contrato CLAUSULA 74 74.4.** Una vez cumplida la vida útil de un millón doscientos mil (1.200.000) kilómetros por autobús articulado, un millón (1.000.000) de kilómetros por autobús padrón y ochocientos mil (800.000) kilómetros por autobús convencional, el vehículo será desvinculado por TRANSCARIBE S.A., y el CONCESIONARIO deberá retirarlo del servicio público de transporte en Cartagena.

Pregunta:

- ¿Qué pasa con este vehículo que se retira?
- ¿Se debe reponer? En caso que se deba reponer,
- ¿Cuál es el tratamiento que se le dará a los vehículos que quedan con vida útil remanente una vez se termine el Contrato de Concesión?

**RESPUESTA: \* si el vehículo cumple con lo exigido en vida útil o kilómetros recorridos el vehículo se debe chatarrizar.**

- **Claro que debe reponerse, toda vez que el operador debe garantizar durante todo el término de la concesión el número de vehículos exigidos para la correcta operación del sistema.**

- **Cuando se presente el caso de que el vehículo tiene vida útil residual, la entidad deberá preveer en el momento de autorizar el pedido, como pagar el vehículo o que puede hacer el concesionario con él.**

**37. Del Anexo 1 Minuta del Contrato CLAUSULA 77.- REGIMEN DE LA OPERACIÓN TRONCAL, AUXILIARES, DE ALIMENTACIÓN Y COMPLEMENTARIAS**

La operación Troncal, auxiliares, de alimentación y complementarias se someterá al régimen reglamentario que establezca TRANSCARIBE S.A., el cual estará constituido por los instructivos, manuales y reglamentos expedidos o que se expidan para asegurar que la operación sobre la red vial se realice en condiciones de seguridad y fiabilidad, a los cuales deberá someterse la operación de transporte del Sistema Transcaribe.

Para estos efectos, TRANSCARIBE S.A. ha implementado o podrá implementar entre otros, y en forma indicativa los siguientes manuales y reglamentos:

77.1. Reglamento del Comité de Operación y Planeación

77.2. Manual de operación de transporte.

77.3. Manual de contingencias y medidas de seguridad.

77.4. Manual del usuario y reglamento interno.

En todo caso, el CONCESIONARIO deberá sujetarse a la normatividad legal y/o reglamentaria actualmente vigente como a la que se expida en un futuro y durante el término de la concesión, emanada del Gobierno Nacional o Distrital, a través de sus entidades del nivel central o descentralizado, y a las directrices que imparta TRANSCARIBE S.A.. Dentro de la órbita de su competencia legal y de las facultades que se establecen contractualmente.

Preguntas:

1. Se solicita que por favor sean entregados los documentos: Reglamento del Comité de Operación y Planeación, Manual de operación de transporte, Manual de contingencias y medidas de seguridad, Manual del usuario y reglamento interno.
2. ¿Cómo se tiene concebido dentro del Contrato el cumplimiento de las normas de Accesibilidad para la flota del Sistema?

**RESPUESTA: Se aclara que la entidad se encuentra elaborando los respectivos documentos, y una vez estén disponible se les darán a conocer.**

**-Los vehículos deben cumplir con las normas de accesibilidad vigentes.**



**38. Del Anexo 1 Minuta del Contrato CLAUSULA 78.- PLANEACION DE LA OPERACION TRONCAL, PRETRONCAL, DE ALIMENTACIÓN Y AUXILIAR**

La planeación de la operación Troncal, auxiliares, de alimentación y complementarias será adelantada por TRANSCARIBE S.A. y por los Concesionarios de Operación de Transporte, teniendo en cuenta la demanda total del Sistema, las necesidades y el nivel de servicio que TRANSCARIBE S.A. determine para el mismo, en función de la flota existente y del rango de ocupación de los Autobuses Articulados y Alimentadores. En todo caso, el modelo de gestión y planeación de la operación Troncal, Pre troncal, de alimentación y auxiliar del Sistema Transcaribe se orientará en lo posible, al uso eficiente de la flota, y se desarrollará conforme a lo establecido en el presente Contrato de Concesión.

Observaciones: Se solicita sea publicado el Documento de Planeación de la Operación del Sistema en el cual se pueda observar los niveles de servicio (ocupaciones de los buses en los diferentes periodos del día), intervalos mínimos y máximos y demás parámetros que se deben tener en cuenta para la operación por horas en día hábil, sábados, domingos y festivos, de manera que se puedan considerar dichas variables dentro de las proyecciones que debe realizar el Concesionario.

**RESPUESTA: Se aclara que la entidad se encuentra ajustando este documento, dicho documento no afectara la flota que se está requiriendo para las diferentes concesiones.**

**39. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Cláusula 80: 80.2.1. Las Rutas articulados, auxiliares, alimentadoras y complementarias a ser atendidas;**

Observaciones: Se recomienda unificar el nombre de las rutas en el documento, de acuerdo con las definiciones en el glosario: Las Rutas Troncales, Pretroncales alimentadoras y auxiliares a ser atendidas.

**RESPUESTA: Su recomendación se tendrá en cuenta al momento de elaborar los documentos finales.**

**40. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Clausula 80.2.5.** La distribución las tablas horarias de Operación Troncal entre los CONCESIONARIOS, de tal manera que los Kilómetros Comerciales se repartan de manera proporcional a la Flota Troncal de cada Operador de Transporte Masivo.

Observaciones: Se recomienda incluir en esta cláusula la distribución de los Km para las rutas Auxiliares, Alimentadoras y Complementarias.

**RESPUESTA: Su recomendación se tendrá en cuenta al momento de elaborar los documentos finales.**

**41. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Clausula 80.5.** Teniendo como base el P.S.O., al menos setenta y dos (72) horas antes de prestar cada servicio, el CONCESIONARIO deberá presentar a TRANSCARIBE S.A. la asignación de conductores y de Autobuses articulados y Alimentadores para el cubrimiento de las Rutas articulados y de las Rutas Alimentadoras a ser operadas.

Observaciones: En esta cláusula se puede incluir la asignación de conductores y de Autobuses articulados, padrones y convencionales para el cubrimiento de las rutas del sistema a ser operadas.



**RESPUESTA: Su recomendación se tendrá en cuenta al momento de elaborar los documentos finales.**

**42. Del Anexo 1 Minuta del Contrato Clausula 80.6.** Cuando se precise optimizar el uso de la flota al servicio del Sistema Transcaribe, o cuando así lo requieran las necesidades del servicio, TRANSCARIBE S. A. podrá a su criterio solicitarle al CONCESIONARIO el cumplimiento de programas de servicio de operación que involucren recorridos sobre Rutas Troncales, Pretroncales, alimentadoras y auxiliares del Sistema Transcaribe diferentes a los indicados en el P.S.O. Esto sin perjuicio del derecho de TRANSCARIBE S. A. de modificar las Rutas Troncales, Pretroncales, alimentadoras y auxiliares cuando lo estime conveniente en cualquier momento durante el presente Contrato.

Observaciones: Lo mencionado en la cláusula, se podrá ejecutar utilizando la flota que se tenga disponible por parte de los CONCESIONARIOS.

**RESPUESTA: Su recomendación se tendrá en cuenta al momento de elaborar los documentos finales.**

**43. Del Anexo 1 Minuta del Contrato CLASULA 86.- INTEGRACIÓN DEL SISTEMA TRANSCARIBE CON OTROS SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO** Las autoridades competentes podrán incorporar al transporte y movilización de pasajeros dentro del Distrito de Cartagena y/o entre esta y sus municipios circunvecinos, otros sistemas de transporte adicionales al Sistema Transcaribe, así como determinar la integración entre el Sistema Transcaribe y el sistema de transporte colectivo, casos en los cuales TRANSCARIBE S.A, y las autoridades competentes, podrán determinar la integración tarifaria y operacional del Sistema Transcaribe con los sistemas de transporte adicionales que se desarrollen.

Observaciones: Esta integración se podrá llevar a cabo, siempre y cuando los diferentes modos no compitan con el Sistema Transcaribe y afecten los ingresos de los concesionarios, y adicionalmente se deben desarrollar previamente los estudios técnicos, financieros y jurídicos respectivos.

**RESPUESTA: Su recomendación se tendrá en cuenta al momento de elaborar los documentos finales.**

**44. Del Anexo 1 Minuta del Contrato CLAUSULA 88 PLAN DE MANEJO AMBIENTAL** Se solicita de forma respetuosa cambiar la redacción de la por la siguiente:

CLAUSULA 88 - PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

El CONCESIONARIO deberá elaborar un Plan de Manejo Ambiental de conformidad con el ANEXO 6, el cual deberá ser presentado a TRANSCARIBE S.A. para su revisión y aprobación dentro de los seis (6) meses posteriores a la legalización del presente contrato.

**RESPUESTA: Su recomendación se tendrá en cuenta al momento de elaborar los documentos finales.**

## **XI. OBSERVACIONES A LA PROFORMA 2 Compromiso de Origen de Fondos**

**1. De la Proforma 2 NUMERAL 2.2.** En caso de resultar favorecida su Propuesta, el Proponente declara bajo la gravedad del juramento que únicamente realizará los siguientes pagos: .....



Se solicita dar claridad a lo siguiente: aclarar que deben relacionarse únicamente los pagos referentes a la suscripción y legalización del contrato de concesión y a las comisiones de éxito derivadas de la adjudicación si hubiere lugar a ellas. Como está redactada en este momento es muy abierta y por lo tanto difícil de diligenciar pues no es posible saber todos los pagos que se van a hacer durante la ejecución del contrato.

**RESPUESTA: La redacción del numeral es claro al establecer que en este cuadro debe relacionarse los pagos que hayan realizado o deban realizar con ocasión a la elaboración de la propuesta no otros.**

## **XII. OBSERVACIONES A LA PROFORMA 5**

### **1. De la Proforma 5 Acreditación de la Capacidad Financiera. Se solicita de forma respetuosa efectuar los siguientes cambios:**

Debe adicionarse la proforma 5 con una sección b-1-1 acreditación del patrimonio por parte de los socios o accionistas del proponente y una sección b-2-1 para acreditación del capital de trabajo o cupo del crédito por parte de los socios o accionistas del proponente personas jurídicas ya constituidas y sociedades constituidas con el propósito de presentar propuesta y celebrar el contrato de concesión.

**RESPUESTA: No se acepta su observación la proforma es perfectamente clara y hace viable su diligenciamiento sea cual sea la forma jurídica de presentar la oferta. .-**

PREGUNTAS FORMULADAS POR HECTOR BLANCO P. GERENTE Y REPRESENTANTE LEGAL DE CARTAGENA EXPRESS S.A., MEDIANTE CORREO ELECTRONICO DEL 6 DE ENERO DE 2012, RECIBIDO A LA 7:30 A.M.

### **OBSERVACIONES: CONTRATO**

**1:** En la introducción del contrato se expresa lo siguiente:

“Suscriben el presente Contrato, de acuerdo con lo contenido en la Proforma 4 de la propuesta presentada por EL CONCESIONARIO en el proceso licitatorio No. TC-LPN-003 de 2011, los siguientes representantes legales; **XXXXXXXXXX** en representación de **XXXXXXXXXX**, (...), quienes demuestran su calidad de tales y sus respectivas facultades con sendos certificados de existencia y representación legal y con las actas de los órganos sociales competentes de cada sociedad mediante las cuales se impartió la respectiva autorización (cuando a ello haya lugar). Estos documentos que harán parte integral del presente Contrato.”

OBSERVACION: Se habla en plural, como si existiesen varios representantes legales de cada concesión siendo uno solo y lo que está subrayado sobra, dado que lo único que interesa es que cada operador actúe válidamente y la forma como se demuestre tal validación no puede ser objeto de enlistamiento en el contrato.



**RESPUESTA:** En lo relacionado con el uso del plural, su observación será tenida en cuenta, en cuanto a la forma como está redactado el documento, su observación no procede, se trata de estilo propio de la entidad.

**2:** En el Ítem 1.1. **Abuso de la Posición Dominante:** Lo constituyen las prácticas comerciales, operativas, financieras o de cualquier especie desarrolladas por un concesionario o un grupo de concesionarios, tendientes a restringir la libre competencia en el mercado del transporte público de pasajeros, ejercidas en consideración a su posición en el mercado, y en general cualquiera de las conductas establecidas en la Ley.

OBSERVACION: Las condiciones en que se contrata, hacen prácticamente inexistente cualquier posición de carácter dominante, sobra este numeral.

**RESPUESTA:** Su recomendación no es procedente.

**3:** Ítem de definiciones, hace alusión a **1.2 Accidente Grave:** Cualquier suceso que, provocado por una acción violenta o involuntaria repentina ocasionada por un conductor, salvo excepciones por culpa no compartida, ocasiona muertes.

OBSERVACIÓN: Es una redacción anti técnica, y que genera conflictos se sugiere una mejor definición acorde con el contrato la cual podría ser:

*“Cualquier suceso que se presente, provocado por una acción violenta o involuntaria repentina del conductor de un vehículo, ocasionada por culpa de este, declarada así por autoridad competente, ocurrido durante la prestación del servicio de transporte de pasajeros, que ocasiona lesiones incapacitantes o muertes”.*

**RESPUESTA:** Su observación no procede, se trata de la forma como redacta la entidad y no existe situación de fondo afectada.

**4:** Del Contrato, Ítem **1.3 Accidente Leve:** Cualquier suceso que, provocado por una acción violenta o involuntaria repentina ocasionada por un conductor, salvo excepciones por culpa no compartida, no *ocasiona muertes*.

OBSERVACION: Igual que en el punto anterior, se sugiere una mejor redacción así : *Cualquier suceso que se presente, provocado por una acción repentina del conductor de un vehículo, ocasionada por culpa de este y declarada así por autoridad competente, ocurrido durante la prestación del servicio de transporte de pasajeros, que no ocasiona lesiones incapacitantes o muertes.*

**RESPUESTA:** Su observación no procede, la entidad, redacta los documentos acorde con su criterio.

**5:** Del Contrato, Ítem **1.5 Acta de Entrega Provisional de la Infraestructura de Soporte:** Acta que se firma al momento de efectuarse la entrega parcial o provisional de las áreas de los Patios y Talleres, por parte de TRANSCARIBE S. A. al CONCESIONARIO, a título de administración.



OBSERVACIÓN: No se debe contemplar la posibilidad de una entrega provisional del patio, la entrega debe ser siempre en forma definitiva, ahora con más razón dado que nos encontramos en la presencia de tres (3) operadores, siendo absolutamente traumático concretar entregas parciales, sobre todo en cuanto al manejo de las responsabilidades que de ellos se desprende. En los protocolos, en el pliego y en el estudio de conveniencia no quedó bien definido las condiciones de una entrega provisional. El no estar a punto cualquier aspecto de la infraestructura es un riesgo del ente Gestor cuyas cargas no deben ser asumidas por el concesionario de la operación.

**RESPUESTA: Su observación no procede, se trata de un procedimiento indicado por la entidad y de tal forma debe ser realizado.**

**6:** Del Contrato, Ítem **1.6 Acto de Autoridad:** Es el acto administrativo expedido por una autoridad competente, en ejercicio de sus facultades constitucionales, legales o reglamentarias.

OBSERVACIÓN: debe tenerse en cuenta que con la vigencia de la ley 1150 se exige además que se garantice que el acto es *producido con la observancia del debido proceso* y así debe quedar en el contrato.

**RESPUESTA: Su observación no procede, se trata de una definición señalada por la entidad, la misma conoce perfectamente las exigencias de la Ley sobre el asunto en concreto.**

**7:** Del Contrato, Ítem **1.9 Administración de Patios y Talleres:** Es la obligación que corresponde al CONCESIONARIO en relación con el Patio y Taller que les sea entregado por TRANSCARIBE S.A. (Concesión No.1 – No.2) o por quien este designe, que comprende las áreas de soporte técnico, tecnológico y de parqueo para la adecuada prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros del Distrito de CARTAGENA, en su Fase I.

OBSERVACION: Hace falta concesión número 3 y sobra el termino fase I, además el patio propiamente no es entregado sino asignado.

**RESPUESTA: Su recomendación es procedente, se tendrá en cuenta al momento de elaborar los documentos finales.**

**8:** Ítem 1.20 Autonomía: Cantidad de kilómetros que es capaz de recorrer un autobús con tanque lleno en condiciones de masa técnicamente admisible y desempeño operacional, con unidad de aire acondicionado encendida sin necesidad de reabastecimiento de combustible.

OBSERVACION: Es una definición anti técnica, lo ideal es definir AUTONOMIA como Cantidad de kilómetros que es capaz de recorrer un autobús con combustible suficiente en condiciones de masa técnicamente admisible y desempeño operacional, con unidad de aire acondicionado encendida sin necesidad de reabastecimiento de combustible.

**RESPUESTA: Su observación no procede, la entidad, redacta los documentos acorde con su criterio.**



**9: Ítem 1.24 Cláusula Penal:** Es la valoración que las partes contratantes hacen, en ejercicio de la autonomía de la voluntad y de mutuo acuerdo, respecto de las sumas que se aceptarán como pago por la reparación de daños y perjuicios por concepto de daño emergente, lucro cesante, sanciones e indemnizaciones, causados por los proponentes adjudicatarios del presente proceso licitatorio como consecuencia directa o indirecta de sus hechos u omisiones. Los perjuicios causados por el incumplimiento se entenderán estimados en el valor de la cláusula penal.

OBSERVACION: La parte subrayada sobra toda vez que no encaja en la definición.

**RESPUESTA:** Su observación no procede, la entidad, redacta los documentos acorde con su criterio.

**10: Ítem 1.25 Compromiso de Reducción de la Oferta de Transporte Público Colectivo:** Es el compromiso que asumió el CONCESIONARIO de desintegrar físicamente y/o desvincular del sistema de transporte público colectivo del Distrito de CARTAGENA, en los términos y de conformidad con los plazos previstos en el Contrato de Concesión, un número determinado de vehículos (exclusivamente, los incluidos en el **Anexo 5** del Pliego de Condiciones), de conformidad con el requerimiento que para el efecto haga TRANSCARIBE S.A.

OBSERVACION : Hay un error toda vez que el compromiso que adquiere el concesionario no es el desintegrar sino el de facilitar la desintegración física o la desvinculación del sistema de transporte público colectivo urbano del Distrito T. y C. de Cartagena de Indias, en los términos y de conformidad con los plazos previstos en el Contrato de Concesión, un número determinado de vehículo de los incluidos en el **Anexo No.5** del Pliego de Condiciones, de conformidad con el requerimiento que para el efecto haga TRANSCARIBE S.A durante la etapa de implementación.

**RESPUESTA:** Su observación es procedente, se tendrá en cuenta al momento de elaborar los documentos finales.

**11: Del Contrato, Ítem 1.26 Compromiso de Reducción de la Capacidad Transportadora:** Es el compromiso que adquirió el CONCESIONARIO y cada una de las empresas de Transporte Público Colectivo que sean miembros de los mismos, de permitir la reducción de la capacidad transportadora de las Empresas de Transporte Público Colectivo del Distrito de CARTAGENA, en el número de cupos igual a un porcentaje de demanda a cubrir por el Sistema Transcaribe.

OBSERVACIÓN: Hay un error en la medida que el concesionario no está circunscrito a la reducción de la capacidad transportadora sino al que se adquiere por parte del CONCESIONARIO *Conformado por empresas de Transporte Público Colectivo urbano de Pasajeros habilitadas en el Distrito T y C. de Cartagena de Indias* de permitir la reducción de la capacidad



transportadora de estas, en el número de cupos igualmente proporcional a la demanda a cubrir por el Sistema Transcaribe, durante la etapa de implementación.

**RESPUESTA:** No procede su observación, el compromiso es adquirido por el concesionario operador, el cual cuenta con empresas habilitadas dentro de su componente societario, o con propietarios que participan activamente en la postulación de los automotores.

**12:** Del Contrato, Ítem **1.27 Compromiso de Vinculación de Flota:** Es el compromiso de vincular la flota de referencia del Sistema Transcaribe de acuerdo con la Concesión que corresponda, No. 1 o No. 2, al que el CONCESIONARIO se obligó mediante la suscripción y la presentación de la **Proforma 1** en sus propuesta dentro de la Licitación Pública TC-LPN-003-2011, de acuerdo con las comunicaciones enviadas por TRANSCARIBE S.A. con no menos de ocho (8) meses de antelación a la fecha efectiva de vinculación, en las que se indique la fecha en que los autobuses deberán ser efectivamente incorporados a la flota del Sistema.

OBSERVACIÓN: FALTA concesión 3.

**RESPUESTA:** Su observación es procedente, se tendrá en cuenta al momento de elaborar los documentos finales.

**13:** Del Contrato, Ítem **1.36 Contingencia:** Hecho, situación o circunstancia inesperada aunque previsible, constitutivo de siniestro o daños que afectan la normal y adecuada prestación del servicio.

OBSERVACION: Es una definición poco afortunada y anti técnica, siendo la contingencia hecho, situación o circunstancia, constitutivo de siniestro o daños que afectan la normal y adecuada prestación del servicio y no aquella circunstancia inesperada como se pretende definir.

**RESPUESTA:** Su observación no procede, la entidad, redacta los documentos acorde con su criterio.

**14:** Del Contrato, Ítem **1.39 Demanda:** Es el número de pasajeros que desea utilizar un servicio de autobuses entre un origen y un destino, para un viaje específico durante un periodo determinado

OBSERVACION: La demanda no es el número de pasajeros que "desea" utilizar el servicio sino el número de pasajeros estimado que utilizará el servicio de autobuses entre un origen y un destino, para un viaje específico durante un periodo determinado.

**RESPUESTA:** Su observación no procede, la entidad, redacta los documentos acorde con su criterio.

**15:** Del Contrato, Ítem **1.51 Euro IV:** Las Normas Europeas de Emisión son una serie de estándares que indican el nivel de emisiones contaminantes



atmosféricas admisibles que, en este caso, un vehículo de transporte pesado puede emitir. Las normas de emisión se definen en una serie de directivas.

OBSERVACION: Lo escrito no es una definición, es una consideración.

**RESPUESTA: Su observación no procede, la entidad, redacta los documentos acorde con su criterio.**

**16:** Del Contrato, Ítem **1.120 define Riesgo de Demanda:** Es la contingencia que consiste en la eventual disminución en el número de pasajeros efectivamente transportados por el Sistema Transcaribe frente a los que fueron estimados por los proponentes adjudicatarios del presente proceso licitatorio, al momento de estructurar su propuesta económica dentro de la Licitación pública No. TC-LPN-003 DE 2011 convocada por TRANSCARIBE S. A. Este riesgo será asumido en su totalidad por el CONCESIONARIO.

OBSERVACION: Este riesgo es válido en la medida que el sistema completamente implementado, es decir estén dadas las condiciones de confiabilidad en el mismo, soportado en la construcción del 100% de las obras civiles, medidas contra la informalidad, supresión del colectivo, cierre del proceso de chatarrización, optimización del recaudo etc.....por lo que se sugiere la siguiente redacción :

*"Es la contingencia que consiste en la eventual disminución en el número de pasajeros efectivamente transportados por el Sistema Transcaribe frente a los que fueron estimados por los proponentes adjudicatarios del presente proceso licitatorio, al momento de estructurar su propuesta económica dentro de la Licitación pública No. TC-LPN-003 DE 2011 convocada por TRANSCARIBE S. A, estando el sistema completamente implementado."*

**RESPUESTA: Su observación no procede.**

**17:** Del Contrato, Ítem **1.121 Riesgo de Financiabilidad:** Es la contingencia que consiste en que los organismos, instituciones financieras o proveedores le concedan o no, total o parcialmente, al CONCESIONARIO la financiación necesaria o adecuada para cumplir con las obligaciones de inversión que le impone el presente Contrato de Concesión. Este riesgo será asumido en su totalidad por el CONCESIONARIO.

OBSERVACIÓN: Este riesgo es válido en la medida que el sistema completamente implementado, es decir estén dadas las condiciones de confiabilidad en el mismo, soportado en la construcción del 100% de las obras civiles, medidas contra la informalidad, supresión del colectivo, cierre del proceso de chatarrización, optimización del recaudo que permitan mantener las condiciones que dieron lugar al cierre financiero.

**RESPUESTA: Su observación no procede.**

**18:** Del Contrato, Ítem **1.122 Riesgo Financiero:** Es la contingencia que surge de la movilidad en el costo de la operación o de la financiación del CONCESIONARIO, como resultado de la posible variación de las tasas de



interés, de la tasa de cambio o de cualquier otro factor, respecto de los márgenes estimados por el CONCESIONARIO al momento de presentar su propuesta. Este riesgo será asumido en su totalidad por el CONCESIONARIO.

OBSERVACIÓN: Este riesgo en cabeza del operador es válido en la medida que el sistema completamente implementado, es decir estén dadas las condiciones de confiabilidad en el mismo, soportado en la construcción del 100% de las obras civiles, medidas contra la informalidad, supresión del colectivo, cierre del proceso de chatarrización, optimización del recaudo que permitan mantener las condiciones que dieron lugar al cierre financiero.

**RESPUESTA: Su observación no procede.**

**19:** Del Contrato, Ítem **1.123 Riesgo de Flujo de Caja:** Es la contingencia que consiste en que por cualquier razón ordinaria o extraordinaria, se llegue a generar un menor valor de ingresos respecto de lo presupuestado por el CONCESIONARIO. Este riesgo será asumido en su totalidad por el CONCESIONARIO.

OBSERVACIÓN: Este riesgo es válido en cabeza del operador en la medida que el sistema completamente implementado, es decir estén dadas las condiciones de confiabilidad en el mismo, soportado en la construcción del 100% de las obras civiles, medidas contra la informalidad, supresión del colectivo, cierre del proceso de chatarrización, optimización del recaudo que permitan mantener las condiciones que dieron lugar al cierre financiero.

**RESPUESTA: Su observación no procede.**

**20:** Del Contrato, Ítem **1.124 Riesgo de Fuerza Mayor o Caso Fortuito:** Es la contingencia que consiste en el impacto adverso que tengan aquellos eventos imprevisibles o irresistibles, sobre la ejecución del presente Contrato.

OBSERVACIÓN: sobra esta definición, es anti jurídica establecer tal riesgo, ya que no puede ser asignado a nadie.

**RESPUESTA: Su observación es acertada. Se procederá a modificar el texto del anexo No. 1 minuta del contrato.-**

**21:** Del Contrato, Ítem **1.125 Riesgo de Implantación del Sistema:** Es la contingencia que consiste en el impacto que en los costos, en el costo de oportunidad y en el retorno de la inversión previstos por el CONCESIONARIO, pueda tener factores internos o externos al Sistema Transcaribe, que dificulten, retrasen o dilaten el proceso de implantación o puesta en marcha del mismo. Este riesgo será asumido por el CONCESIONARIO con las limitaciones previstas en el Contrato de Concesión contenido en el **Anexo 1**.

OBSERVACIÓN: Este riesgo indudablemente tiene que ser asumido por Transcaribe, el único que puede mitigarlo, prevenirlo, y evitarlo. Es ilógico que



el concesionario asuma un riesgo que no está en condiciones de precaver o evitar.

**RESPUESTA: Su observación no procede.**

**22:** Del Contrato, Ítem **1.126 Riesgo de Operación:** Es la contingencia que consiste en el eventual mayor costo en la operación, en el mantenimiento o en la disponibilidad de los insumos de operación o variación del precio o costo de los mismos, con relación a las proyecciones estimadas por el CONCESIONARIO. Este riesgo será asumido en su totalidad por el CONCESIONARIO.

OBSERVACIÓN: este riesgo será asumido por el operador una vez el sistema totalmente implementado

**RESPUESTA: Su observación no procede.**

**23:** Del Contrato, Ítem **1.127 Riesgo Político:** Es la contingencia que consiste en la posibilidad de que se presenten cambios en la situación política del país o en las condiciones macroeconómicas, que afecten los flujos del CONCESIONARIO. Este riesgo será asumido en su totalidad por el CONCESIONARIO.

OBSERVACIÓN: Este riesgo indudablemente tiene que ser asumido por Transcaribe, el único que puede mitigarlo, prevenirlo, y evitarlo. Es ilógico que el concesionario asuma un riesgo que no está en condiciones de precaver o evitar.

**RESPUESTA: Su observación no procede.**

**24:** Del Contrato, Ítem **1.128 Riesgo Regulatorio:** Es la contingencia que consiste en los cambios regulatorios, administrativos, legales y/o constitucionales que afecten los flujos del Sistema. Este riesgo será asumido en su totalidad por el CONCESIONARIO.

OBSERVACIÓN: Este riesgo indudablemente tiene que ser asumido por Transcaribe, el único que puede mitigarlo, prevenirlo, y evitarlo. Es ilógico que el concesionario asuma un riesgo que no está en condiciones de precaver o evitar,

**RESPUESTA: Su observación no procede.**

**25:** Del Contrato, Ítem **1.129 Riesgo de Retorno de la Inversión:** Es la contingencia que consiste en la eventual imposibilidad de recuperar todo o parte de la inversión por parte del CONCESIONARIO en el tiempo estimado y en la eventualidad del éxito o fracaso del negocio. Este riesgo será asumido en su totalidad por el CONCESIONARIO.

OBSERVACIÓN: Será asumido por el concesionario a partir del momento en que estén garantizadas las condiciones de sostenibilidad del sistema estando totalmente implementado.



**RESPUESTA: Su observación no procede.**

**26: Del Contrato, Ítem 1.131 Riesgo de Variación de las Tarifas por Orden de la Autoridad Distrital Competente:** Es la contingencia que consiste en el detrimento que en los ingresos del Sistema Transcaribe, pueda causar la acción o la omisión de una autoridad que pueda ser considerado como "Hecho del Príncipe".

OBSERVACIÓN: Este riesgo indudablemente tiene que ser asumido por Transcaribe, el único que puede mitigarlo, prevenirlo, y evitarlo. Es ilógico que el concesionario asuma un riesgo que no está en condiciones de precaver o evitar.

**RESPUESTA: El Anexo No. 2 establece claramente que este riesgo está en cabeza de TRANSCARIBE S.A.**

**27: Del Contrato, CLAUSULA 6.- DERECHOS DEL CONCESIONARIO DERIVADOS DE LA CONCESION DE LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE DEL SISTEMA TRANSCARIBE, Ítem 6.2** El derecho a la utilización de la infraestructura del Sistema Transcaribe, para transitar a través del mismo dentro de los límites que impongan las condiciones de operación establecidas por TRANSCARIBE S.A. sin que le impongan ningún costo o peaje por su utilización. En cualquier caso, la titularidad sobre la infraestructura de transporte que forma parte del Sistema Transcaribe permanecerá, en todo momento, en cabeza del Distrito de CARTAGENA y/o su Área Metropolitana.

OBSERVACIÓN: CARTAGENA NO TIENE AREA METROPOLITANA

**RESPUESTA: Su observación es procedente, se realizara la modificación en la redacción del documento.**

**28: Del Contrato, CLAUSULA 6.- DERECHOS DEL CONCESIONARIO DERIVADOS DE LA CONCESION DE LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE DEL SISTEMA TRANSCARIBE, ítem 6.7** El derecho a recibir y disponer libremente de los ingresos y participaciones que obtenga como resultado de la operación de transporte en los servicios articulados y alimentadores del Sistema Transcaribe en su Fase I, en los términos y condiciones previstos en el presente Contrato de Concesión, con la limitación contenida en el numeral 7.5 anterior.

OBSERVACIÓN: Error de numeración, no existe tal consigna en el 7.5.

**RESPUESTA: Su observación no es procedente debido a que en el numeral 7.5 están definidas ciertas explotaciones colaterales del sistema.**

**29: Del Contrato, CLASULA 7.- OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESION DE LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE DEL SISTEMA, Ítem 7.1.2.** Suscribir por su cuenta y riesgo, todos los Contratos accesorios o complementarios al Contrato de Concesión que se requieran para el funcionamiento del Sistema Transcaribe y que no impliquen



delegación o cesión alguna de sus obligaciones a favor de terceros relacionadas con la operación de transporte del Sistema Transcaribe-

OBSERVACIÓN: Lo subrayado sobra.

**RESPUESTA: Su observación no procede, la entidad, redacta los documentos acorde con su criterio.**

**30:** Del Contrato, **CLASULA 7.- OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESION DE LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE DEL SISTEMA, Ítem 7.1.39.** Pagar a TRANSCARIBE S.A. el valor de la interventoría de la Operación del Sistema Transcaribe en los términos del presente Contrato de Concesión.

OBSERVACIÓN: Este es un nuevo costo *que no estaba previsto anteriormente*, debe definirse a que equivale y determinar su afectación en el cierre financiero

**RESPUESTA: Su observación es procedente, se realizara la modificación en la redacción del documento final.**

**31:** Del Contrato, **CLASULA 7.- OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESION DE LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE DEL SISTEMA, Ítem 7.1.40.** Pagar si es el caso a TRANSCARIBE S.A. el valor del Derecho de Entrada en los términos del presente Contrato de Concesión.

OBSERVACIÓN: Este es un nuevo costo *que no estaba previsto anteriormente*, debe definirse a que equivale y determinar su afectación en el cierre financiero

**RESPUESTA: Su observación es procedente, se realizara la modificación en la redacción del documento, en todo caso la entidad no tiene contemplado el cobro de suma alguna por concepto de derecho de entrada.**

**32:** Del Contrato, **CLASULA 7.- OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESION DE LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE DEL SISTEMA, Ítem 7.1.42.** No transportar personas que ingresen al autobús de manera irregular, es decir, sin que se surtan los procedimientos de acceso y se efectúe pago de la tarifa autorizada por TRANSCARIBE S.A. y la validación del medio de acceso en pro de garantizar el sostenimiento del Sistema Transcaribe y de sus agentes.

OBSERVACIÓN: El control no es una obligación cargo del concesionario de la Operación.

**RESPUESTA: Su observación no procede, en cuanto a este tema existe plena responsabilidad del operador de la operación, referida a la acción y omisión del conductor, que depende del operador.**

**33:** Del Contrato, **CLASULA 7.- OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESION DE LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE DEL SISTEMA, Ítem 7.2.2** Sin perjuicio de lo expresado en el numeral anterior, la entrega de la infraestructura de soporte y del Patio y Taller podrá ser provisional o definitiva; será provisional cuando a juicio de TRANSCARIBE



S.A., la infraestructura esté en condiciones de ser utilizada y se requiera la entrega para evitar retardos en la prestación del servicio.

OBSERVACIONES: La entrega provisional, solo debe darse con plena aprobación del concesionario de la operación y que TRANSCARIBE, asuma los mayores costos que implique la entrega así como los riesgos que pueden derivarse de este hecho.

**RESPUESTA: Su observación no procede, se trata de peticiones que no han sido contempladas por parte de la entidad como afectadoras del equilibrio contractual.**

**34: Del Contrato, CLASULA 7.- OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESION DE LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE DEL SISTEMA, Ítem 7.2.13** Pagar la totalidad de los impuestos, tasas y/o contribuciones que graven y/o lleguen a gravar la propiedad de los bienes entregados en administración, a partir de la suscripción del Acta de Entrega de los Bienes, sea ésta provisional o definitiva, excepto los impuestos prediales, de valorización y similares que le corresponderán al titular del derecho de dominio, cuando a ellos hubiere lugar.

OBSERVACION: No se debe gravar con ninguna carga tributaria al administrador del bien, que es el operador, por lo tanto debe suprimirse toda referencia al pago de impuesto que guarden relación con el bien inmueble entregado.

**RESPUESTA: Su observación no procede, el numeral es claro en definir cuáles son las obligaciones del ente titular del dominio.**

**35: Del Contrato, CLASULA 7.- OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO DERIVADAS DE LA CONCESION DE LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE DEL SISTEMA, Ítem 7.6.1.** No disminuir, durante los primeros siete (7) años de la concesión contados a partir de la fecha legalización del contrato, el número y la participación de los pequeños propietarios transportadores que hagan parte de la estructura societaria del CONCESIONARIO de acuerdo con la propuesta adjudicataria presentada por éste dentro de la Licitación Pública No. TC-LPN-003 DE 2011 convocada por TRANSCARIBE S.A.

Se entiende que para quienes acrediten la experiencia a través de empresas de transporte no existe esta obligación, toda vez que no se le exige incorporar en la estructura societaria a propietarios, además este requisito no aplica para uniones temporales o componentes plurales.

**RESPUESTA: Su observación no procede, los documentos señalan claramente que los oferentes conformados por empresas transportadoras, deberán contar dentro de su componente plural con un número mínimo de propietarios lo que no se establece es el porcentaje de participación de los mismo el cual debe ser definido por el oferente.**

**36: Del Contrato, CLASULA 11.- AMPLIACIÓN DEL PLAZO** Durante el término de ejecución del presente contrato, podrá ampliarse su plazo cuando ocurra la suspensión total del Contrato o en la medida en que se presenten situaciones que afecten de manera relevante las condiciones de



ejecución del contrato, de forma que sea necesaria tal extensión para la preservación de la ecuación contractual.

No constituirán causales de extensión del plazo del contrato las alteraciones, retrasos o sobrecostos de cada una de las etapas del contrato, salvo que dichas circunstancias sean directas y exclusivamente imputables a TRANSCARIBE S. A. o al incumplimiento por parte de TRANSCARIBE S. A. de cualquiera de sus obligaciones cuando con ello se afecte substancialmente el equilibrio económico del contrato. Tampoco serán causales de extensión del plazo, aquellas que constituyan contingencias propias del negocio del Sistema de Transporte Terrestre Masivo Urbano de Pasajeros.

OBSERVACIÓN: Esta Consideración Sobra y Limita El Poder Hacer Ampliaciones Del Plazo Acordadas Ante Situaciones Que Puedan Afectar El Equilibrio Económico Del Contrato.

**RESPUESTA: Su observación no procede, se trata de peticiones que no han sido contempladas por parte de la entidad como afectadoras del equilibrio contractual.**

**PREGUNTAS FORMULADAS POR REYNALDO MARRUGO, MEDIANTE DOCUMENTO FISICO ENTREGADO EN NUESTRAS INSTALACIONES EL 6 DE ENERO DE 2012, A LAS 8:20 A.M.**

Cordial saludo,

Dentro de los términos establecidos por hacer observaciones a los pre-pliegos del asunto referenciado, me permito solicitarle en mi calidad de propietario legítimo del bus de placas UAP 677 la siguiente anotación:

**APENDICE 13 – CHATARRIZACIÓN:**

Aparece en los pre-pliegos así:

PLACA	MODELO	CHASIS	MOTOR
UAP 677	2008	9GCNPR7178B011602	566022
PASAJEROS	CLASE	CLASIFICACION	
31	BUS	P 4P4	

Debe modificarse así:

**PASAJEROS: 46**

**CLASIFICACION: P 5P5**

TRANSCARIBE S.A.  
NIT. 806.014.488-5  
Rad. Int. 000051

Atentamente.

**RESPUESTA: La información a que usted referencia, se encuentra relacionada en el anexo 5, de los pre pliegos correspondientes al proceso licitatorio TC – LPN No. 003 – 11. Dicho anexo, se alimenta de información suministrada por el DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CARTAGENA, DATT, referenciada en el Decreto 1252 de septiembre 27 de 2011, por el cual se actualiza el parque automotor de Vehículos de Transporte Público Colectivo de la ciudad de Cartagena de Indias, D.T. y C, adoptado mediante Decreto No. 0334 de marzo 15 de 2011, que se tendrán en**



cuenta en los Pliegos de la Operación del Sistema de Transporte Masivo – Transcaribe, y se dictan otras disposiciones.

Por tal motivo y, atendiendo el hecho de que la información publicada en los pre pliegos no corresponde a la evidenciada en los documentos por usted aportados, es necesario que informe, en su calidad de propietario, a la mayor brevedad posible, tal situación al DATT, a fin de que sea este organismo, en su calidad de autoridad competente, quien realice los correctivos pertinentes al Inventario Adoptado y actualizado mediante decreto 1252, hecho que nos permita realizar las modificaciones, a que haya lugar, al apéndice 5 del proceso licitatorio en cuestión.

**FIN DEL DOCUMENTO.**