SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO
CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.

TRANSCARIBE S.A.

ESTUDIOS PREVIOS DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD

LICITACIÓN PUBLICA No. TC-LPN-004 de 2013

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

Cartagena de Indias
Diciembre de 2013

INTRODUCCIÓN

En cumplimiento de lo establecido por la Ley 80 de 1993, especialmente en el artículo 25 numeral 7, la Ley 1150 de 2007, y el Decreto Reglamentario 1510 de 2013, TRANSCARIBE S.A., procedió a documentar los estudios que se han realizado para determinar la necesidad, conveniencia y oportunidad de concesionar la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cartagena de Indias – TRANSCARIBE; documento publicado dentro del link correspondiente del proceso de contratación desde el 20 de diciembre de 2013.

El contenido del pliego de condiciones, el aviso de convocatoria y los estudios y documentos previos, se encuentra regulado principalmente en la Ley 80 de 1993 (Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, art. 24), la Ley 1150 de 2007 que introdujo "*medidas para la eficiencia y la transparencia*", *el Decreto 0019 de 2012 "Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública" y el Decreto 1510 de 2013 "Por el cual se reglamenta el sistema de compras y contratación pública*".

Específicamente este último Decreto en el artículo 20 prevé lo siguiente:

> **"***Artículo 20. Estudios y documentos previos. Los estudios y documentos previos son el soporte para elaborar el proyecto de pliegos, los pliegos de condiciones, y el contrato. Deben permanecer a disposición del público durante el desarrollo del Proceso de Contratación y contener los siguientes elementos, además de los indicados para cada modalidad de selección:*
>
> *1. La descripción de la necesidad que la Entidad Estatal pretende satisfacer con el Proceso de Contratación.*
> *2. El objeto a contratar, con sus especificaciones, las autorizaciones, permisos y licen-cias requeridos para su ejecución, y cuando el contrato incluye diseño y construcción, los documentos técnicos para el desarrollo del proyecto.*
> *3. La modalidad de selección del contratista y su justificación, incluyendo los funda-mentos jurídicos.*
> *4. El valor estimado del contrato y la justificación del mismo. Cuando el valor del contrato esté determinado por precios unitarios, la Entidad Estatal debe incluir la forma como los calculó y soportar sus cálculos de presupuesto en la estimación de aquellos. La Entidad Estatal no debe publicar las variables utilizadas para calcular el valor estimado del contrato cuando la modalidad de selección del contratista sea en concurso de méritos. Si el contrato es de concesión, la Entidad Estatal no debe publicar el modelo financiero utilizado en su estructuración.*
> *5. Los criterios para seleccionar la oferta más favorable.*
> *6. El análisis de riesgo y la forma de mitigarlo.*
> *7. Las garantías que la Entidad Estatal contempla exigir en el Proceso de Contratación.*
> *8. La indicación de si el Proceso de Contratación está cobijado por un Acuerdo Comercial.*
> *El presente artículo no es aplicable a la contratación por mínima cuantía"*

De acuerdo con lo anterior, TRANSCARIBE S.A. dando aplicación a las disposiciones contenidas en la Ley 80 de 1993, 1150 de 2007 y el Decreto 1510 de 2013 elaboró los estudios y documentos previos que sustentan la publicación del pliego de condiciones y sus anexos, identificando de manera inequívoca el objeto de la contratación. Adicionalmente se da especial aplicación a los principios de economía, selección objetiva[i] y transparencia establecidos en el estatuto general de contratación pública, el postulado de Igualdad y la libre concurrencia.

DESARROLLO

1. ANTECEDENTES DEL PROCESO

Durante los últimos siete (7) años TRANSCARIBE S.A. ha iniciado un proceso de socialización con el cual se pretende divulgar la estructura de operación y los nuevos objetivos del SITM. Adicionalmente, se busca interactuar de manera directa con los diferentes actores que intervienen en la prestación del servicio de transporte público en la ciudad de Cartagena de Indias, de modo que la entidad se retroalimente y obtenga información del mercado que le permita estructurar de manera más eficiente el proceso de transformación del transporte en la ciudad.

Este proceso sirve para que la entidad se acerque a los propietarios y a la ciudadanía en general, y presente los beneficios del nuevo sistema de transporte y para asesorar a estos mismos actores respecto de las dudas que surgen frente a su implementación.

En el marco de este proceso, se han realizado reuniones con los diferentes actores del sistema de transporte, en especial con los gerentes y propietarios de empresas y con los propietarios de equipos, además de reuniones con el público en general. Dentro del proceso licitatorio que fue declarado desierto en noviembre de 2013, la entidad convocó innumerables reuniones con el fin de que los diferentes actores tuvieran participación dentro de las discusiones para estructurar el proceso de la mejor forma posible.

En el marco de este nuevo proceso, y teniendo en cuenta la importancia que reviste para TRANSCARIBE S.A., y en general, para la ciudad, la entidad considera necesario continuar con la socialización durante la primera etapa del proceso de selección cuyo objeto es "*seleccionar las propuestas más favorables para la adjudicación de tres (3) contratos de concesión cuyo objeto será la operación del sistema integrado de transporte masivo de Cartagena de Indias– TRANSCARIBE*". Así se ha previsto en el cronograma durante la etapa de publicación de los estudios previos y el proyecto de pliego de condiciones.

Este nuevo proceso recoge los avances de la estructuración del proceso número TC–LPN–003 de 2013 que fue declarado desierto, e implementa, como cambio fundamental y sustancial, una estructuración de participación que, protegiendo a los actuales actores del Sistema para dar cumplimiento a la política nacional fijada en el documento CONPES 3260, permita que TRANSCARIBE S.A. pueda contar con un mayor espectro de interesados en prestar el servicio de transporte público en la ciudad de Cartagena.

Adicionalmente, se tiene que la estructuración actual mantiene la decisión adoptada por el Distrito de Cartagena de Indias, relacionada con adoptar una política pública de utilización de combustibles limpios, en donde se resalta el gas natural como un

combustible ambientalmente sostenible, debido a que las emisiones de partículas contaminantes pueden llegar o ser hasta diez veces menores que para otro tipo de combustibles.

Esta medida encuentra sustento en la expedición del Decreto 862 del 5 de julio de 2013, en el cual se resolvió lo siguiente:

> *"ARTICULO PRIMERO: Adoptase el Gas Natural como* ***único combustible a ser utilizado por los operadores del Sistema Integrado de Transporte Masivo de lo ciudad de Cartagena,*** *en atención a las consideraciones expuestas en lo parte motivo del presente Acto.*
>
> *ARTICULO SEGUNDO:* ***Ordenase o TRANSCARIBE*** *S.A. - Ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Masivo- ,* ***incluir la exigencia establecida en el artículo anterior, al interior de los documentos rectores del proceso licitatorio de operación****. Para lo anterior, llévense a cobo las medidas administrativas a que haya lugar, paro el uso del combustible Gas Natural en los vehículos que entraron a operar el Sistema"* (Resaltado fuera del texto).

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, y en cumplimiento del mandato expedido por el Alcalde de la ciudad de Cartagena, en el presente proceso de selección se mantiene la exigencia de utilizar gas natural como único combustible para la operación del Sistema.

Una vez hechas las anteriores consideraciones en relación con los antecedentes del proceso de selección, se procede a realizar la descripción de la necesidad que se pretende satisfacer.

2. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE SATISFACER

Previo a describir la necesidad que pretende satisfacer la entidad, es preciso contextualizar el marco general dentro del cual se ha definido la política para mejorar la prestación del servicio público de transporte, así como la identificación de quien es titular para el efecto.

2.1. ANTECEDENTES GENERALES

El documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES 3167 del veintitrés (23) de mayo de 2002 estableció la política del Gobierno Nacional orientada a mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros. Esta política consiste en:

> *"a)fortalecer institucionalmente a las ciudades en la planificación, gestión, regulación y control del tráfico y transporte; b)incentivar a las ciudades en la implantación de sistemas de transporte que atiendan las necesidades de movilidad de la población bajo criterios de eficiencia operativa, económica y ambiental; c) romper la inercia que motiva la preferencia de las administraciones locales por la expansión de la capacidad de la infraestructura frente a la adopción de soluciones operativas de menor costo y alto impacto; d)incentivar el uso eficiente del automóvil en zonas urbanas y a la vez ofrecer alternativas a los*

> *usuarios para utilizar el transporte público urbano en condiciones de velocidad y comodidad adecuadas; e)apoyar iniciativas de las ciudades en proyectos de transporte público basados en la utilización de vías exclusivas de buses, siempre y cuando el tamaño de la población y los niveles de demanda así lo ameriten y se consideren integralmente los aspectos de diseño y operación con los de infraestructura; f)desarrollar un marco regulatorio enfocado a optimizar la participación privada y sostenibilidad de los sistemas usando estímulos económicos adecuados; y g) adecuar los servicios a las necesidades de los usuarios, valorando la percepción que ellos tienen de los sistemas de transporte*."[1]

En el mismo sentido, el documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES 3260 del quince (15) de diciembre de 2003 fijó la política del Gobierno Nacional para impulsar la implantación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM en ciudades como Cartagena de Indias, así como para fortalecer respecto a las mismas la capacidad de planeación y gestión del tráfico y del transporte "*con el propósito de incrementar su calidad de vida y productividad, e impulsar procesos integrales de desarrollo urbano*."[2]

Para el caso de ciudades como Cartagena de Indias, este documento CONPES fija la política y estrategia para fortalecer la capacidad institucional para planear y administrar el tráfico y transporte urbano y para impulsar el desarrollo de los SITM, en los siguientes aspectos: 1) financiación de los SITM, 2) fortalecimiento institucional, 3) maximización del impacto de la calidad de vida urbana, 4) maximización de los beneficios sociales, 5) coordinación de la participación de la Nación y las ciudades, 6) fomento de la participación ciudadana y 7) implementación de mecanismos de seguimiento.

Por su parte, el Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014 "*Hacia un Estado para la prosperidad para todos*", contenido en la Ley 1450 de 2011, estableció que "*El Gobierno Nacional podrá apoyar las soluciones de transporte masivo urbano que se vienen implementando a nivel nacional, como lo son los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) de Bogotá -Soacha, Cali, Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Área Metropolitana de Bucaramanga, Área Metropolitana de Centro Occidente, Área Metropolitana de Barranquilla, Cartagena de Indias y Cúcuta, y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) de Santa Marta, Pasto, Armenia, Popayán, Montería, Sincelejo y Valledupar*."

El marco legal, la política estatal, así como los convenios suscritos, señalan que un sistema de transporte masivo es la puesta en marcha de un conjunto de elementos que requieren de una armoniosa y planeada interrelación la cual se concreta en un Plan de Implantación, cuyo seguimiento es necesario para mantener el equilibrio en la distribución de los riesgos del proyecto y de los contratos.

La política descrita fue desarrollada con fundamento en las normas que regulan los Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros: la Ley 86 de 1989,

[1] CONPES 3167 de 2002.

[2] CONPES 3260 de 2003.

modificada por la Ley 310 de 1996 y el Decreto 3109 de 1997.

El artículo 1 de La Ley 86 de 1989 establece los principios que orientan la política sobre sistemas de servicio público de transporte masivo de pasajeros. Indicando "*1. Desestimular la utilización superflua del automóvil particular. 2. Mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial actual mediante la regulación del tráfico; y 3. Promover la masificación del transporte público a través del empleo de equipos eficientes en el consumo de combustibles y el espacio público*".

El artículo 2 de esa norma define el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros como "*el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana por medios de transporte sobre rieles u otro modo de transporte*".

La zona de influencia del Sistema, acorde con las leyes mencionadas, son las áreas urbana, suburbana y por los municipios respecto de los cuales puede haber una interconexión directa e indirecta.

La Ley 310 de 1996, modificatoria de la Ley 86 de 1989, establece que la implantación de estos sistemas tiene como objetivo prestar el servicio de manera eficiente, promoviendo el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo, pero teniendo en cuenta que el Sistema debe ser autosostenible. Para el cumplimiento de ese objetivo, las tarifas deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos.

La regulación respecto de los parámetros sobre el uso de los recursos de la Nación para proyectos de esta naturaleza está contenida en el Decreto 3109 de 1997.

El Documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES 3516 de 2008, por medio del cual se realiza el seguimiento a lo dispuesto en el Documento CONPES 3259 de 2004 referente al Sistema integrado de Transporte Masivo– SITM de Cartagena de Indias, determinó que, TRANSCARIBE S.A. adelanta la estructuración de los documentos, especificaciones técnicas y anexos necesarios para llevar a cabo la licitación por medio de la cual se busca adjudicar los contratos de concesión para la operación del SITM.

Con el fin de ejecutar la política pública relativa a la prestación del servicio público de transporte en la ciudad de Cartagena de Indias, fue constituida la entidad TRANSCARIBE S.A.

Se trata de una sociedad por acciones constituida entre entidades públicas, del orden distrital, bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos. Como entidad descentralizada por servicios, cuenta con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente. Su creación fue autorizada mediante el Acuerdo 004 del 19 de febrero de 2003 del Concejo Distrital de Cartagena de Indias y fue constituida mediante la Escritura Pública 0654 de julio 18 de 2003, registrada en la Cámara de Comercio de esa misma ciudad.

En razón a que esta sociedad tiene el carácter de titular del Sistema TRANSCARIBE, será la entidad contratante en los contratos de concesión para la operación del mencionado sistema.

2.2. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD

El transporte público urbano en Colombia presenta, en términos generales, las siguientes características: esquema de prestación del servicio que fomenta la guerra del centavo, mayor número de vehículos de los necesarios para prestar un adecuado servicio a la población (sobreoferta), capacidad transportadora superior a la requerida y sistema de rutas ineficiente e incentivos al incumplimiento de la normatividad vigente (ilegalidad).

Estas características generan una serie de problemas, tanto para los usuarios como para el sector transportador, como son: altos índices de accidentalidad, contaminación ambiental, mayores tiempos de viaje, congestión, baja productividad y jornadas laborales excesivas para los conductores, entre otros aspectos.

Para atacar esta problemática, es menester considerar los siguientes aspectos:

- **Esquema actual**

Hoy día la prestación del servicio público de transporte se rige por el siguiente esquema:

- Las empresas solicitan autorización para prestar el servicio ante la autoridad competente. En particular, realizan peticiones de rutas, frecuencias, horarios y capacidad transportadora.

- De acuerdo con la capacidad transportadora autorizada, celebran contratos de vinculación ("afiliación") con los propietarios individuales de los vehículos a quienes les cobran por el ingreso y permanencia en la empresa.

- Las empresas reciben sus ingresos en función del número de vehículos afiliados.

- En la práctica no existe vínculo laboral ni contractual con el conductor.

- No existe ninguna responsabilidad en relación con la operación de los vehículos (despacho de los vehículos, recorridos, recaudo de la tarifa, mantenimiento y custodia de los vehículos, etc.).

- Los propietarios celebran contratos de vinculación con las empresas a quienes pagan por el ingreso y permanencia.

- Los dueños de los vehículos contratan y remuneran al conductor, y reciben sus ingresos en función del número de pasajeros transportados (aunque en algunos casos trasladan este riesgo al conductor a través de la figura del "arriendo" del vehículo al conductor).

- Los conductores reciben sus ingresos en función del número de pasajeros transportados y, asumen y responden parcialmente por la operación de los vehículos (despacho de los vehículos, recorridos, recaudo de la tarifa, mantenimiento y custodia de los vehículos, etc.).

Este esquema genera la denominada "guerra del centavo", en la medida en que para los conductores cada pasajero es fundamental para efectos de su remuneración. Igualmente, implica excesivas jornadas laborales, circulación de los vehículos con baja

ocupación en horas valle, incentiva la sobreoferta de vehículos debido a que las empresas ganan por vehículo vinculado, genera solicitudes de rutas no por necesidades de la demanda sino para aumentar la capacidad transportadora y fomenta incumplimientos de las normas de transporte en aspectos como mantenimiento de los vehículos.

- **Sobreoferta**

Como se mencionó anteriormente, el esquema empresarial de prestación del servicio genera permanentes incentivos a la sobreoferta de vehículos. Naturalmente el exceso de vehículos en circulación genera congestión y en consecuencia mayores tiempos de viaje para los usuarios, contaminación ambiental, baja productividad para los propietarios, conductores y la ciudad, más competencia para los conductores y mayor presión para obtener rutas largas e ineficientes para permitir la circulación de todos estos vehículos.

- **Modificación de rutas**

Como consecuencia de lo expresado anteriormente, el diseño de las rutas en los municipios es altamente complejo y problemático debido a la existencia de un alto número de empresas habilitadas para prestar el servicio, con un número importante de rutas autorizadas, que no corresponden a estudios de oferta y demanda y que han generado una capacidad transportadora por empresa superior a la que requieren las ciudades. De la misma manera, en muchos casos estas rutas se encuentran sobrepuestas entre ellas.

- **Control a la Ilegalidad**

Las condiciones actuales de prestación del servicio, generan incentivos al incumplimiento de las normas vigentes de transporte público. En consecuencia, la política de transporte público tiene que considerar estrategias que garanticen sanciones efectivas a todas las formas de la ilegalidad. En particular, en la ciudad de Cartagena de Indias esta situación se ve agravada por el fenómeno del mototaxismo que ha llevado a que gran parte de los usuarios de transporte público colectivo se desplacen hacia esa forma de prestación ilegal del servicio.

Esta problemática ha llevado a que la calidad en la prestación del servicio de transporte público tome cada vez más espacio en las preocupaciones de los ciudadanos en las ciudades colombianas. Lo anterior conlleva a grandes preocupaciones en cuanto a calidad del aire y la necesidad de mejorar la eficiencia y competitividad de las ciudades, entre muchas otras razones.

Este breve diagnóstico ha sido reiterado por entidades como la Contraloría General de la República, en su documento de agosto de 2004 "Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo en Colombia", en el cual señala:

> "*Diagnóstico del Transporte Urbano en Colombia (…) En la modalidad de transporte urbano colectivo en Colombia, se han venido acumulando serias deficiencias en materia de velocidades y tiempos de desplazamiento, impactos ambientales y dificultades para la organización de la circulación (…)*

(…) En materia de equipos, las características no deseables se presentan por la incorporación de un mayor número de vehículos a los efectivamente requeridos en condiciones de operación eficiente; esta sobreoferta vehicular se estima en un 44% para las 23 principales ciudades del país

(…) A pesar de la sobreoferta, el tamaño del parque automotor destinado a la prestación del servicio público de transporte urbano ha aumentado y su composición ha variado presentándose una miniaturización de los equipos utilizados (…)

(…) La edad estimada de los vehículos destinados al transporte público urbano es superior a la de otras ciudades latinoamericanas consideradas modelo en materia de transporte urbano; el parque obsoleto presenta mayor asignación de riesgos operacionales y menores exigencias relacionadas con los niveles de servicio (…)

(…) La definición del servicio de transporte público y operación del mismo se caracteriza por presentar concentración de rutas, una estructura empresarial inadecuada y tarifas ineficientes. Los destinos de los viajes tienden a concentrarse en áreas de alta densidad poblacional, en zonas que presentan mayores limitaciones de espacio, generando una concentración de vehículos de mediana y baja capacidad por el fenómeno de la miniaturización del parque automotor sobre estos corredores, en lugar de utilizar vehículos de mayor capacidad con el fin de hacer un mejor uso de los equipos, de la infraestructura y de los servicios asignados a cada ruta de transporte.

La prestación del servicio está a cargo del sector privado, pero no existen empresas de transporte urbano que actúen como propietarios ni como responsables de la operación de los equipos, son intermediarias entre las autoridades públicas que asignan los derechos de operación y los propietarios de los equipos, quienes toman individualmente la gran mayoría de las decisiones empresariales como entrar o salir del negocio, escoger y comprar el vehículo, escoger y contratar al conductor, escoger el día y horarios en que opera el vehículo. De esta manera los riesgos asociados a la prestación del servicio público de transporte en las ciudades son trasladados a los propietarios de equipos y la estructura "empresarial" existente no ofrece beneficios reales para la prestación del servicio al usuario final.

Esta intermediación genera altos costos de operación y mantenimiento, disminuyendo la rentabilidad de los propietarios de los equipos, que busca ser compensada mediante la reducción de costos laborales y de aportes destinados a los fondos de reposición de equipos, mantenimiento con menor frecuencia y presión en el incremento de las tarifas. Estas últimas no representan una estructura de costos eficientes y se ve favorecida por la inadecuada estructura empresarial descrita anteriormente.

Las condiciones en las cuales se presta el servicio, generan una serie de impactos sobre su prestación, las cuales derivan en externalidades que se evidencian en un incremento de la participación del parque público automotor en la accidentalidad, en la contaminación ambiental por el uso de tecnologías ineficientes en el consumo energético, la obsolescencia del parque automotor, la afectación de la movilidad por la inadecuada programación de rutas y horarios y el desestimulo al desarrollo de funciones urbanas.

Las causas estructurales de la problemática presentada y sus manifestaciones tienen un origen claramente identificable, y asociado a dos causas: i) un arreglo institucional deficiente entre autoridades públicas y agentes y, ii) una regulación inadecuada del servicio público de transporte urbano y de las actividades asociadas a éste.

Para la primera causal estructural existen al menos cuatro razones para su ocurrencia:

i. Una deficiente concepción o definición de la distribución de funciones entre los distintos niveles de gobierno (nacional, regional y local) lo que dificulta enormemente, y en ocasiones imposibilita, una acción estatal coherente.

ii. Dispersión de la autoridad (en materia de tránsito y transporte) en varias entidades (…)

iii. Incapacidad técnica de la propia autoridad de tránsito y transporte por estar sujetas a una fuerte sensibilidad política y a procedimientos presupuestales y de contratación inflexibles e inadecuados para las labores que deben acometer (…)

iv. En las ciudades de mayor tamaño, se presentan fenómenos de conurbación que sobrepasan la jurisdicción local y envuelven a varios o muchos municipios, sin que ninguno de ellos tenga la capacidad ni la competencia para ordenar y coordinar las acciones del Estado (…)

La segunda causa estructural que genera comportamientos aparentemente erráticos en el transporte público urbano, es la forma inapropiada y mal concebida como el Estado ha regulado la actividad: las condiciones para entrar al mercado, el otorgamiento de las rutas y la fijación de tarifas y subsidios, explican el desorden que se observa en la movilidad. La regulación, es decir, la definición de las reglas de juego por parte de la autoridad reguladora, ha estimulado el surgimiento de múltiples ineficiencias. En esencia esa forma de regulación resulta en la expedición casuística de permisos o equivalentes para que una asociación de transportadores, una sociedad de componentes, una cooperativa, una empresa afiliadora o transportadores individuales, presten el servicio en una ruta específica. Usualmente las nuevas rutas son propuestas o promovidas por los mismos operadores interesados y no se sigue un proceso de competencia económica en su adjudicación. En general, la tarifa por el servicio es determinada por la autoridad –

resultado de una negociación política – dentro de una práctica de tarifa única para todas las rutas de un determinado tipo de servicio en la ciudad, la cual no es el resultado de un ejercicio técnico.

Los permisos son de duración indefinida y sin contraprestación en condiciones de operación del servicio. El sistema general de rutas de la ciudad suele ser el resultado de la evolución de estas prácticas a través del tiempo, con una concentración de recorridos a lo largo de los corredores principales y servicio precario o inexistente en las zonas periféricas, en donde suele aparecer el transporte informal o ilegal. (…)"

Igualmente, el Consejo Nacional de Política Económica y Social ha resaltado esta problemática en el documento CONPES 3167 de 2002 "*Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros*", en el cual expresamente se señala:

"(…) II. Diagnóstico. B. Aspectos Específicos. 1. Equipos

***Sobreoferta**: el mayor número de vehículos ofrecido en comparación con lo efectivamente demandado es una constante en las principales ciudades del país. Se estima que en promedio un 40% del parque automotor existente no se requiere (Anexo 2). En este caso los oferentes has sobrestimado la demanda, produciendo sistemas malos para ellos, para los usuarios, para la ciudad y el medio ambiente. En el Gráfico 3 se presenta como ejemplo el comportamiento diario de la oferta y la demanda en uno de los principales corredores que conducen al centro de Pereira. Este caso, representativo de las demás ciudades colombianas, permite apreciar un bajo nivel de ajuste de la oferta en función del comportamiento temporal de la demanda. Durante las horas de mayor desplazamiento de pasajeros el número de sillas ofrecido está, en promedio, por encima de la demanda y es cerca de tres veces el número de pasajeros durante las horas de menos desplazamientos, como ocurre entre las nueve y once de la mañana (…)*

Este comportamiento se relaciona con el modo como las empresas afiliadoras generan riqueza. Su ingreso es proporcional al número de vehículos vinculados a ella, en virtud de cuotas afiliación recibe por cada uno, entre otros rubros, y los servicios que pueda prestarle al propietario o conductor, primordialmente, suministro de insumos para operación, mantenimiento, y parqueo. Teniendo en cuenta que no hay un nexo directo entre estos elementos y los ingresos por concepto de pasajes, no existe un incentivo claro para captar usuarios a través de la prestación de un servicio de buena calidad y mejorar la rentabilidad como resultado de la eficiencia operativa al racionalizar la capacidad instalada, entre otros aspectos.

***Parque automotor obsoleto**: las principales ciudades presentan edades promedio del parque automotor entre los 10 y 18 años (Gráfico 6), muy superiores a los estándares internacionales. El parquet automotor de los países de la Unión Europea tiene una edad promedio de siete años y ciudades de países vecinos como Curitiba, Sao Paulo y Santiago de*

Chile tienen edades promedio de su parque automotor que oscilan entre 3,5 y 4 años. Esta situación está estrechamente asociada con la asignación del riesgo operacional al agente privado y las exigencias relacionadas con los niveles de servicio. Razón por la cual, medidas para prolongar la vida útil de los vehículos (tipo "repotenciación") pueden ser económicamente y ambientalmente indeseables (…)

(…) II. Diagnóstico. B. Aspectos Específicos. 3. Definición de Servicios y Operación

(…) ***Guerra del centavo****: en la totalidad de ciudades del país se aplica la estructura de remuneración a los conductores en función del número de pasajeros recogidos. Este esquema permite que la propiedad de los equipos sea privada pero asigna los riesgos operacional y comercial del negocio al conductor y lo motiva a realizar durante la labor cualquier tipo de maniobra sin cuidado alguno por la suerte del resto del tráfico. De este modo, la tendencia por aumentar el beneficio propio genera externalidades negativas, e incluso sobrecostos pues no hay estímulos claros para emplear mejores técnicas de conducción encaminadas a reducir costos operacionales e incidentes que pongan en peligro los pasajeros o el equipo.*

Estructura empresarial inadecuada*: por su parte, la mayoría de las empresas de transporte público urbano, quienes deberían ser las responsables de la prestación del servicio, no son propietarias de los vehículos, ni operadoras reales de estos. Por el contrario son intermediarias entre las autoridades, que les otorgan los derechos de operación, y un gran número de pequeños propietarios que carecen de capacitación y visión empresarial, pero que resultan ser los verdaderos inversionistas del negocio. En este sentido las empresas no asumen ningún riesgo y su función no ofrece ningún beneficio tangible al usuario del servicio. Más aún, hay un estímulo claro por facilitar la entrada al mercado de propietarios de vehículos, a la vez que se crean barreras para la entrada de otras empresas y se generan comportamientos oligopólicos, reflejados en aspectos como el ejercicio sistemático de presión sobre las tarifas.*

Tarifas ineficientes*: la mayoría de los aspectos anteriormente descritos generan altos costos de operación y mantenimiento, y una menor rentabilidad para los operadores. Esta situación ha llevado a los operadores a buscar mejorar su rentabilidad reduciendo los costos laborales, descuidando las prácticas de mantenimiento y reposición del equipo y presionando incrementos de las tarifas principalmente para los vehículos más viejos (…)*

(…) II. Diagnóstico. C. Causas estructurales

En gran medida, estas características indeseables se desprenden de marcadas deficiencias en la capacidad institucional, especialmente de las autoridades locales que durante el proceso de descentralización de la última década han recibido mayor autonomía para administrar el

transporte público urbano de pasajeros. Las limitaciones institucionales han estado acompañadas de una inadecuada definición de las relaciones público privado, reflejada en una prestación ineficiente del servicio y que data desde antes del proceso de descentralización, cuando el Ministerio de Obras Públicas y el Intra fijaron las reglas de juego que hoy día siguen vigentes. Por lo tanto, para lograr el mejoramiento de este último es preciso crear opciones encaminadas tanto al fortalecimiento institucional como a la redefinición del tipo de alianzas entre actores públicos y privados.

1. Aspectos institucionales

Desde el punto de vista institucional, varios problemas recurrentes en países en desarrollo aquejan al sector. En primer lugar, hay una elevada fragmentación de funciones no coordinadas. Es común encontrar en nuestras ciudades un número alto de entidades con competencias relacionadas con el transporte que actúan desarticuladamente unas de otras, incluso con presencia de traslapos de funciones. Muestra de ello es que las autoridades territoriales no han empleado políticas de transporte para inducir procesos de ordenamiento y desarrollo urbano, como la densificación o promoción de usos del suelo mixto, que permitirían una dotación de infraestructura y operación del transporte menos costosa y una mayor accesibilidad.

No menos relevante, es la falta de coherencia entre la atribución de responsabilidades y la capacidad financiera de los establecimientos públicos. Se considera que los recursos liberados por el mejoramiento en la eficiencia de los sistemas de transporte y otros potenciales ingresos colaterales (por publicidad, uso de marca, uso de espacios de alta afluencia de pasajeros, etc.) podrían contribuir al fortalecimiento técnico y dar mayor flexibilidad en la ejecución de los organismos estatales. Esto permitiría una mejor definición de los intereses comunes y de las estrategias para corresponder a dichos intereses.

Por último, la planeación del transporte no ha percibido la vinculación del sector privado en el suministro de infraestructura y servicios de transporte como un medio para lograr objetivos comunes. Las autoridades de transporte deben transformar la visión única del inversionista privado como su contraparte, por la de un aliado en la identificación de mercados e innovación. Esta aproximación requiere una mejor comprensión del papel del transporte en la economía, y ahondar en la aplicación de herramientas regulatorias, tema del siguiente numeral, que se refleje en el mejoramiento de la productividad y servicio al cliente.

2. Regulación

La regulación del sector en el país, bajo la responsabilidad del Ministerio de Transporte, se ha centrado en la fijación de tarifas, basada en una estructura de precios que en la práctica induce a un notable desequilibrio de la información que poseen las partes, concediendo

ventajas al operador privado en los procesos de negociación, lo que ha dado lugar a las tarifas ineficientes de las que se hablara anteriormente. También ha existido una baja regulación técnica efectiva, en buena parte por la elevada carga normativa que hace difícil el control en la práctica, especialmente por las deficiencias de los procedimientos establecidos (por ejemplo, las revisiones técnico mecánicas de los vehículos).

De otra parte, el vínculo público privado, formalizado mediante permisos de operación, no ha establecido responsabilidades claras a las partes de modo que la asignación de riesgos es inapropiada y los estímulos a la empresa privada la inducen a concentrar esfuerzos en actividades diferentes a la operación. Esta situación, donde los intereses de los operadores se rigen por el interés propio, se asemeja a la vivida en Chile tras una política de desregulación total del servicio que tuvo lugar en la década de los ochenta.

La evidencia internacional proporciona ejemplos valiosos para el perfeccionamiento del mercado utilizando estímulos económicos convenientes para la definición de un nuevo negocio que favorezca a la sociedad. De manera general, el sector ha seguido un ciclo similar al de otras partes del mundo, determinado en cada etapa por el nivel de responsabilidad de los sectores público y privado frente a la provisión de infraestructura y, particularmente, de los equipos y del servicio. Recientemente, en lo relativo al transporte público de buses se identifica una marcada tendencia por incrementar la participación privada concentrando los esfuerzos en el mejoramiento de las técnicas de regulación tanto en países desarrollados como en desarrollo.

Al respecto, la generación de competencia, junto con las herramientas de regulación para encauzarla hacia la ganancia de eficiencia, son de gran interés. La competencia periódica por el mercado, en lugar de los permisos indefinidos comunes en nuestro medio: a) estimula la obtención de tarifas ajustadas a las necesidades de transporte superando la asimetría de información a través de la selección de la mejor oferta; b) permite ascensión tecnológica y ajuste de tarifas en cada nuevo proceso; y c) facilita el acceso al mercado de nuevas empresas.

Las enseñanzas de experiencias en Latinoamérica, en ciudades como Buenos Aires, Santiago, Recife, Sao Paulo, Porto Alegre, entre otras, muestran que la competencia regulada mejora la 1) Iniciativa privada; 2) consolidación; 3) regulación de tarifas y permisos; 4) disminución de la rentabilidad; 5) abandono de servicios y decaimiento de la calidad; 6) posesión del sector público; 7) subsidios públicos; 8) decaimiento de la eficiencia; 9) dilema de reducción de tarifas, incrementos de tarifa o eliminación de servicios; y 10) privatización.

(…) IV. Política y Estrategia.

A. Política

La política nacional de transporte urbano consiste en: a) fortalecer institucionalmente a las ciudades en la planificación, gestión, regulación y control del tráfico y transporte; b) incentivar a las ciudades en la implantación de sistemas de transporte que atiendan las necesidades de movilidad de la población bajo criterios de eficiencia operativa, económica y ambiental; c) romper la inercia que motiva la preferencia de las administraciones locales por la expansión de la capacidad de la infraestructura frente a la adopción de soluciones operativas de menor costo y alto impacto; d) incentivar el uso eficiente del automóvil en zonas urbanas y a la vez ofrecer alternativas a los usuarios para utilizar el transporte público urbano en condiciones de velocidad y comodidad adecuadas; e) apoyar iniciativas de las ciudades en proyectos de transporte público basados en la utilización de vías exclusivas de buses, siempre y cuando el tamaño de la población y los niveles de demanda así lo ameriten y se consideren integralmente los aspectos de diseño y operación con los de infraestructura; f) desarrollar un marco regulatorio enfocado a optimizar la participación privada y sostenibilidad de los sistemas usando estímulos económicos adecuados; y g) adecuar los servicios a las necesidades de los usuarios, valorando la percepción que ellos tienen de los sistemas de transporte.

Dentro de la política de transporte público urbano de pasajeros es crítico resolver los problemas relacionados con el exceso de oferta, la distribución de responsabilidades entre los agentes públicos y privados, y la falta de conocimiento de los sistemas de transporte, por lo cual el Gobierno Nacional considera imperativo, que para brindar apoyo financiero a las ciudades para la construcción de infraestructura de sistemas de transporte masivo, estas hayan adelantado acciones concretas de acuerdo con la estrategia descrita a continuación.

B. Estrategia

1. Acciones bajo la responsabilidad de las ciudades

a. Eliminar la sobreoferta, para lo cual las ciudades deberán: a) determinar con precisión el exceso de vehículos (mediante análisis de oferta y demanda sobre sistemas óptimos), y de acuerdo con las edades de los vehículos programar una salida de operación definitiva, considerando mantener la vinculación de los dueños al sistema; b) definir los procedimientos de desintegración de vehículos obsoletos en operación y su verificación a través de métodos confiables, como auditorías externas; y, c) evaluar otras fuentes, además de la tarifa, que ayuden a cubrir los costos de la eliminación de la sobreoferta, entre otros el valor de rescate de la chatarra.

b. Redefinir la relación del Estado con las empresas de transporte a través de procesos de competencia por el mercado, buscando que los inversionistas privados interesados en prestar ese servicio accedan al mercado por plazos limitados ofreciendo las mejores condiciones posibles para ello. Lo anterior, considerará los lineamientos presentados en el Anexo 8 y deberá conciliar los atributos de la administración

pública con los atributos del operador privado bajo el cumplimiento de parámetros de calidad en términos de seguridad, confiabilidad y oportunidad en la prestación de los servicios.

c. Ejecutar los estudios requeridos para solucionar los problemas de tráfico y transporte mediante medidas de bajo costo y alto impacto (ver primer ítem en el literal B del numeral III), e implementar las soluciones seleccionadas a partir de los estudios, incluyendo elementos de fortalecimiento institucional y ***estableciendo mecanismos de evaluación y ajuste*** *de las mismas mediante la utilización de parámetros para la medición y control del desempeño de tales medidas.*

(…) V. Recomendaciones

(…) 6. Solicitar a las autoridades locales de transporte tener en cuenta los principios establecidos en este documento para adelantar aquellos proyectos encaminados a corregir las deficiencias de tipo institucional y regulatorio, así como procurar el mejoramiento de la gestión para la implantación de medidas de bajo costo y alto impacto".

Teniendo en cuenta esta problemática y sobre la base de los mandatos constitucionales y legales, surge la necesidad de implementar en la ciudad de Cartagena de Indias un Sistema Integrado de Transporte Masivo que atienda las necesidades de sus habitantes y transforme la estructura de prestación del servicio hacia un modelo más eficiente.

Así entonces, el Sistema Transcaribe se enmarca dentro de los siguientes objetivos principales:

- Promover la transformación del transporte público hacia un Sistema integrado eficiente, seguro y de calidad.
- Promover una dinámica empresarial e institucional en la prestación del servicio público de transporte.
- Optimizar el servicio y mejorar la calidad del nivel de servicio, con amplia cobertura temporal y espacial, mayor velocidad, mayor comodidad y tarifa ajustada a la calidad del servicio.
- Motivar la planeación, regulación y control del Sistema.

Para poner en marcha el Sistema Integrado de Transporte, y cumplir con los objetivos mencionados, es necesario contar con la operación de los vehículos que integrarán el Sistema. A continuación se exponen las diferentes alternativas estudiadas por TRANSCARIBE S.A. para realizar dicha operación:

2.3. ESTUDIO DE LAS ALTERNATIVAS PARA SATISFACER LA NECESIDAD

a. Modalidad de prestación del servicio

Por décadas, la operación del transporte de la ciudad de Cartagena se ha realizado a través de las empresas de transporte público colectivo, las cuales están autorizadas para prestar el servicio de transporte en la ciudad.

El esquema de operación de estas empresas se desarrolla por medio de afiladores, es decir que las rutas de transporte son asignadas a las empresas y éstas se encargan de afiliar a los vehículos que prestan el servicio. La remuneración del sistema se hace con base en el número de pasajeros movilizados, lo que genera competencia entre los conductores, y la consecuente guerra del centavo. Adicionalmente, el esquema de operación actual no contempla una estructura empresarial organizada y no hay responsabilidad directa de las empresas sobre la operación del sistema.

Para resolver el problema de prestación de servicio de transporte público de pasajeros, el gobierno nacional y el gobierno distrital decidieron en el año 2003 modernizar el sistema de transporte de la ciudad de Cartagena a través de un sistema tipo BRT operado con vehículos de alta capacidad, con una estructura empresarial organizada y creada para la prestación del servicio.

La experiencia de los sistemas de transporte masivo implementados en diferentes ciudades del país ha demostrado que el sector privado puede realizar un manejo eficientemente de la operación y prestación de los servicios públicos. El aparato del Estado debe estar orientado a satisfacer las necesidades de la población a través de la búsqueda y estructuración de herramientas eficientes y competitivas que traigan la experiencia y capacidad del sector privado y la pongan al servicio del interés general que debe proteger el Estado.

Como consecuencia de lo anterior, en principio se considera inconveniente que TRANSCARIBE asuma directamente la operación del sistema de transporte masivo, en otras palabras que sea la entidad quien compre los vehículos, contrate a los conductores y opere el sistema. En efecto, TRANSCARIBE no cuenta con la capacidad financiera, logística y operativa que le permitan ser un prestador eficiente del servicio. Desde su creación, TRANSCARIBE fue concebido como ente articulador y gestor del sistema mas no como un operador directo del mismo, por lo que resultaría inadecuado realizar una prestación directa del servicio, salvo que se introduzcan modificaciones sustanciales en su estructura.

Atendiendo a las anteriores consideraciones, se decidió que la operación del servicio se realice a través de la suscripción de contratos de concesión, en los cuales se busca lograr una eficiente prestación del servicio y una adecuada asignación de riesgos entre el particular y el Estado.

b. <u>Número de operadores del sistema</u>

Una vez definida la modalidad de prestación del servicio, se analizaron las siguientes variables:

1. Número de empresas de transporte público colectivo.
2. Propietarios de vehículos de transporte público colectivo.
3. Número de rutas del nuevo sistema.
4. Número de vehículos del nuevo sistema de transporte.

Inicialmente, se tuvieron en cuenta las anteriores variables para definir un número de concesiones que permitiera darle cabida a los principales actores del actual sistema de transporte y a mantener un cierre financiero para cada una de las concesiones. Adicionalmente, para la distribución de las rutas en las concesiones, se tuvo en cuenta

que cada uno de los concesionario debía tener operación troncal y operación de alimentación y esa combinación se hizo con el objeto de poder tener planes de contingencias en dado caso que alguno de los concesionarios no pueda prestar el servicio, entonces los demás concesionarios pudieran suplir esas necesidades.

Como se puede ver, uno de los factores más relevantes para determinar el número de operadores del sistema, fue la necesidad de garantizar la participación directa de todos los actores actuales del sistema de transporte colectivo, en el masivo. En particular, la participación de los propietarios de los vehículos, quienes manifestaron su intención de ser parte dentro del proceso de selección, acogiendo además las políticas estatales fijadas a través del CONPES 3260 del 15 de Diciembre de 2003. De esta forma se establece este requisito como factor de maximización de los beneficios sociales generados por la implementación de los sistemas de Transporte masivo.

En el mismo sentido, es importante señalar que la inclusión de los propietarios en el sistema no sólo obedece a una decisión de política pública del Distrito de Cartagena, sino a una obligación derivada de la expedición de actos administrativos del orden nacional. En efecto, el Ministerio de Transporte mediante la Circular 001 DE 2004, "*Por la cual se establecen directrices para la implementación de sistemas de transporte masivo cofinanciados por la Nación y las entidades territoriales*" dirigida a los entes gestores de sistemas integrados de transporte masivo, estableció textualmente:

> *"(…) Siendo uno de los objetivos del Gobierno Nacional, según lo expresado en los documentos CONPES 3167 de mayo 23 del año 2002 y 3260 del 15 de diciembre del año 2003, estimular la participación de la industria transportadora local, conformada tanto por empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital o municipal de pasajeros, como por los propietarios de vehículos destinados a la prestación de dicho servicio, que desarrollan sus actividades en las áreas de influencia en las que existan o se vayan a implementar sistemas de transporte masivo, se considera conveniente divulgar en circular las citadas políticas públicas.*
>
> *En diferentes manifestaciones y en especial durante la exposición realizada al Honorable Congreso de la República el día 29 de marzo de 2004 sobre temas relacionados con el servicio público de transporte masivo, el Ministerio de Transporte, comunicó la voluntad del Gobierno Nacional atinente a la consolidación del programa de los Sistemas de Transporte Masivo en las diferentes ciudades del país reiterando aspectos generales de dicha política como son la de garantizar la participación de las industrias transportadoras locales de las distintas áreas de influencia en las que se adelanten proyectos de transporte masivo, y el estimular el fortalecimiento y creación de empresas operadoras de transporte masivo con alta participación democrática.*
>
> *(…)*
>
> *El Gobierno Nacional reconoce la experiencia de trabajo de las empresas habilitadas para la prestación del servicio del público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital o*

municipal de pasajeros, así como de los propietarios de vehículos destinados a la prestación de dicho servicio que han manifestado interés por adaptarse a formas de empresas organizadas bajo el esquema organizacional propuesto para los Sistemas de Transporte Masivo, con base en lo establecido en la Ley 310 de 1996 y el Decreto 3109 de 1997. Es obligación del Estado, y en especial del Ministerio de Transporte en virtud de lo dispuesto en el Artículo 8 de la Ley 336 de 1996, garantizar la eficiencia del servicio de transporte de pasajeros; como consecuencia se hace necesario propiciar una adecuada organización empresarial donde los Sistemas de Transporte Masivo de Pasajeros deben cumplir con los criterios de eficiencia, seguridad, oportunidad y economía, con " criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal". En atención a las anteriores consideraciones este Ministerio, como rector de las políticas de transporte en los diferentes modos cree conveniente, que entre otros, se atiendan, los principios que se indican a continuación.

ESTÍMULO A LA LIBRE EMPRESA EN LA ESTRUCTURACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO.

Las sociedades titulares debidamente constituidas y reconocidas por el Ministerio de Transporte como titulares de los Sistemas de Transporte Masivo en el país, de conformidad con lo establecido en la Ley 310 de 1996, y su Decreto Reglamentario 3109 de 1997, incluirán en los pliegos de condiciones de los procesos de licitación pública de concesión o de operación para la prestación del servicio público de transporte masivo a que se refiere el Artículo 8 del Decreto 3109 de 1997, los mecanismos de participación, considerando tanto la experiencia objetivamente demostrable por parte de las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital o municipal de pasajeros, como la de los propietarios de vehículos del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital o municipal de pasajeros, y en general la experiencia de quienes quisieran participar en el proceso de licitación pública en condiciones de igualdad y selección objetiva.

FORTALECIMIENTO EMPRESARIAL.-

Para fomentar la información de empresarios de transporte masivo con los actuales propietarios de vehículos del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital o municipal de pasajeros, las sociedades titulares del respectivo Sistema de Transporte Masivo incluirán dentro de los procesos de licitación pública de concesión o de operación para la prestación del servicio público de transporte masivo a que se refiere el Artículo 8 del Decreto 3109 de 1997, condiciones que permitan que las agrupaciones de dichos propietarios puedan competir de manera independiente o unidos a otros proponentes.

DEL DEBER DE SELECCIÓN JUSTA Y OBJETIVA.-

El reconocimiento y calificación de la experiencia de las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital o municipal de pasajeros y de la propiedad de vehículos del servicio público de transporte terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital o municipal de pasajeros se hará dentro de los términos de igualdad, objetividad y oportunidad consagrados en la Ley 80 de 1993 y sus Decretos reglamentarios.

(…)"

Del análisis realizado, la Junta Directiva de la entidad en sesión del 28 de junio de 2012, tomó la decisión de autorizar el proceso de contratación de la concesión de la operación del sistema, y se concluyó que la operación exitosa requiere la presencia de tres (3) concesionarios con las características señaladas en este documento.

En adición a lo anterior, y comoquiera que el proceso TC – LPN – 003 de 2013 fue declarado desierto ante la ausencia de ofertas para la prestación del servicio de operación del Sistema, aun cuando el ente gestor adoptó medidas para mejorar la estructuración del proyecto, a partir de los medios disponibles para el efecto, la Junta Directiva instruyó a TRANSCARIBE S.A., para que (i) incluyera una alternativa adicional de presentación de ofertas, de modo que otros prestadores del servicio público de transporte de pasajeros, sin incidencia local, pudieran participar dentro del proceso de selección de los concesionarios de operación del Sistema y (ii) estructurara el proceso de tal forma que la operación integral del Sistema fuera susceptible de adjudicar a los proponentes que presentaran oferta, inclusive si sólo fueran uno o dos.

Así las cosas, la nueva estructuración propende por la protección de las empresas de transporte colectivo local y los propietarios de vehículos. En efecto, se garantiza la inclusión en los requisitos mínimos habilitantes de la vinculación de actores locales del servicio de transporte público colectivo: empresas y propietarios. Lo anterior, protegiendo la presentación de ofertas, generando para el efecto una alternativa de participación para actores que no tengan incidencia local en la ciudad de Cartagena, por cuanto, en adición al cumplimiento del requisito de socialización, se encuentra aquél que se relaciona con el derecho de los ciudadanos a contar con un sistema de transporte público eficiente.

c. Forma de prestación del servicio

Otro asunto que resulta de vital importancia para lograr una adecuada satisfacción de la necesidad es la forma cómo se debe estructurar la prestación del servicio en la ciudad. En este sentido, se estudió la viabilidad de que cada operador se encargue de prestar el servicio de manera sectorizada frente a la alternativa de que la división entre los operadores no se haga en términos de zonas o sectores de la ciudad sino del número de vehículos.

Del análisis realizado, el cual se encuentra soportado en el documento Asistencia Técnica Especializada a Transcaribe Informe Final anexo al presente estudio previo (**ANEXO No. 1**), se concluye que la prestación debe obedecer a un sistema integrado en función del número de vehículos y no a los sectores de la ciudad, por las siguientes razones principales:

1. La ciudad no cuenta con una división marcada en la cual se pueda tener acceso por vías diferentes.
2. La ciudad solo cuenta con una vía troncal, el resto de vías son secundarias y terciarias.
3. La designación de la flota de igual forma obedece a una distribución de rutas internas.

d. <u>Inclusión de otros medios de transporte al SITM</u>

Atendiendo a lo previsto en el artículo 9º del Decreto 0977 de 2001 "*por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial de Cartagena*" se debe revisar la posibilidad de incluir progresivamente el transporte acuático al modo terrestre, de modo que se logre "*la consolidación de una red integrada de transporte que permita la movilidad en el distrito en condiciones de eficiencia, un tratamiento preferencial al transporte público en el uso de la malla vial terrestre y acuática, con criterios de seguridad , economía e integración con la región*".

En línea con lo anterior, el Acuerdo 001 del 4 de julio de 20012 "*por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social y de obras públicas, del distrito turístico y cultural de Cartagena de Indias" en Cartagena hay campo para todas y todos 2012 a 2015*"y el Acuerdo de diciembre de 2013, "*por medio del cual se adopta el plan de desarrollo* Ahora Sí Cartagena 2013-2015"precisaron la necesidad de organizar la movilidad del Distrito Turístico y Cultural incluyendo dentro del programa de movilidad fluida y segura la implementación de un sistema de transporte acuático en Cartagena estructurado, legal, técnica y financieramente.

Si bien se consideró que no es conveniente incluir medios de transporte diferentes al terrestre en los contratos de concesión que soportan el presente estudio previo, resulta necesario tener presente que en el mediano plazo se podrá integrar la prestación del servicio terrestre con el acuático. Así, los futuros concesionarios deberán prever los efectos y medidas de adaptación que deberán realizarse como consecuencia de la posible entrada en operación de estos medios de transporte.

3. DESCRIPCIÓN DE LOS OBJETOS A CONTRATAR Y TIPOLOGÍAS CONTRACTUALES

Teniendo en cuenta que la alternativa más favorable para satisfacer la necesidad de la entidad es suscribir tres contratos de concesión cuyo objeto sea la operación del Sistema, a continuación se presenta el objeto de cada uno de los contratos y su tipología.

Nota: El número de vehículos asignado a cada uno de los contratos se estableció con base en el documento Asistencia Técnica Especializada a Transcaribe Informe Final **(ANEXO No. 1)** anexo al presente estudio previo.

3.1. OBJETOS CONTRACTUALES

Los siguientes son los objetos de los tres contratos de concesión:

- **OBJETO CONCESIÓN N° 1**

Otorgar en concesión la operación de hasta <u>222 vehículos</u> del Sistema de Transporte

Masivo de Cartagena de Indias - TRANSCARIBE, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión, controle implementación de TRANSCARIBE S.A., en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el pliego de condiciones, sus adendas, el Contrato de Concesión y en todos los demás documentos que forman parte del proceso de selección y del contrato. Los mencionados vehículos estarán distribuidos así: 54 vehículos articulados y 168 vehículos busetones.

Para la Fase 2 de operación del sistema se exige la vinculación de 102 vehículos distribuidos así: 54 vehículos articulados y 48 busetones. La vinculación de los vehículos restantes se hará en función de la demanda y de las necesidades de los niveles de servicio, de acuerdo con lo previsto en el **APÉNDICE 9** (Protocolo de Incorporación de Flota) del pliego de condiciones y la minuta del contrato de concesión.

- **OBJETO CONCESIÓN N° 2**

Otorgar en concesión la operación de hasta 224 vehículos del Sistema de Transporte Masivo de Cartagena de Indias - TRANSCARIBE, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión, controle implementación de TRANSCARIBE S.A., en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el pliego de condiciones, sus adendas, el Contrato de Concesión y en todos los demás documentos que forman parte del proceso de selección y del contrato. Los mencionados vehículos estarán distribuidos así: 84 vehículos padrones y 140 vehículos busetones.

Para la Fase 2 de operación del sistema se exige la vinculación de 114 vehículos distribuidos así: 84 vehículos padrones y 30 busetones. La vinculación de los vehículos restantes se hará en función de la demanda y de las necesidades de los niveles de servicio, de acuerdo con lo previsto en el **APÉNDICE 9** (Protocolo de Incorporación de Flota) del pliego de condiciones y la minuta del contrato de concesión.

- **OBJETO CONCESIÓN N° 3**

Otorgar en concesión la operación hasta 212 vehículos del Sistema de Transporte Masivo de Cartagena de Indias - TRANSCARIBE, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión, controle implementación de TRANSCARIBE S.A., en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el pliego de condiciones, sus adendas, el Contrato de Concesión y en todos los demás documentos que forman parte del proceso de selección y del contrato. Los mencionados vehículos estarán distribuidos así: 89 vehículos padrones y 123 vehículos busetones.

Para la Fase 2 de operación del sistema se exige la vinculación de 128 vehículos distribuidos así: 89 vehículos padrones y 39 busetones. La vinculación de los vehículos restantes se hará en función de la demanda y de las necesidades de los niveles de servicio, de acuerdo con lo previsto en el **APÉNDICE 9** (Protocolo de Incorporación de Flota) del pliego de condiciones y la minuta del contrato de concesión

Nota: Tanto el número de vehículos como la tipología descrita en los tres objetos de los Contratos de concesión puede ser ajustado de mutuo acuerdo, en función de la necesidad del servicio.

3.1.1. El alcance del objeto

El alcance del objeto de cada uno de los contratos comprende el permiso de operación a los proponentes adjudicatarios de la prestación del Servicio de Transporte Público Urbano Masivo de Pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias, sobre las vías, con los servicios y recorridos que se requieran para la operación de los servicios troncales, Pretroncal, de alimentación y Auxiliares de TRANSCARIBE.

Además, comprende la ejecución de las siguientes obligaciones:

1. El suministro, dotación, administración y mantenimiento de la flota requerida para la operación de las diferentes rutas del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cartagena de Indias.

2. El suministro y mantenimiento de todos los equipos necesarios para la operación de los patios del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cartagena de Indias. Lo anterior de conformidad con lo previsto en el Apéndice 3 lista de equipos.

3. La dotación, administración y mantenimiento de la infraestructura de patios y talleres, recibida en forma no exclusiva y de los patios temporales y adicionales que se requieran según las necesidades del sistema.

   El concesionario recibe el patio y taller a título de tenedor, haciendo uso de la infraestructura durante el tiempo de concesión o hasta cuando Transcaribe S.A., como titular del sistema lo disponga. El concesionario debe realizar el mantenimiento de la infraestructura durante el periodo de concesión y mientras esté bajo su responsabilidad. Terminado el contrato de concesión, por cualquier causa, la infraestructura recibida deberá revertir a TRANSCARIBE SA.

4. La reducción de flota a través de la desvinculación y desintegración física de los vehículos de transporte público colectivo que deben salir de operación para darle ingreso a los nuevos vehículos del sistema. La responsabilidad patrimonial de la desvinculación y desintegración física de vehículos será exclusiva de los operadores, bajo las reglas que se definan en el contrato.

Nota: La justificación para asignar el proceso de desvinculación y desintegración a los concesionarios del Sistema, encuentra fundamento en que se genera un incentivo para que el proceso se cumpla de forma eficiente, sacando los vehículos del Sistema de Transporte Colectivo de manera rápida, para lograr la implementación adecuada del Sistema. Otros Sistemas han demostrado que esa competencia en cabeza del ente gestor no es eficiente para el cumplimiento de la finalidad de implementación del Sistema de manera rápida.

3.2. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL DISEÑO DEL SISTEMA

Para mayor claridad en relación con el objeto de los contratos, se realizará una descripción general del Sistema de Transporte Masivo que se va a operar. Para esto se expondrán los principales elementos del Sistema, esto es, la flota de vehículos, la integración de las rutas, los patios de los vehículos, y el recaudo y suministro del sistema de control y gestión de la operación del Sistema TRANSCARIBE.

3.2.1. Vehículos

Los vehículos destinados al Sistema de Transporte Masivo de Cartagena de Indias – TRANSCARIBE cumplen con las normas de homologación para vehículos de transporte público masivo NTC 4901-2, NTC 4901-3, NTC 4901-1 y NTC 5206.

Todos los vehículos deberán contar con sistema de aire acondicionado.

El Distrito de Cartagena requiere implantar una nueva tecnología de transporte, basada en la operación de vehículos de alta capacidad, a lo largo de vías exclusivas para su circulación. Con el Sistema se pretende lograr una excelente movilidad, haciendo más eficiente la ciudad, generar un mayor índice de zonas verdes y espacio público para sus habitantes y visitantes, impulsar la renovación urbana integral, mejorar la imagen de la ciudad, agilizar el acceso real y rápido a la infraestructura de la ciudad, hospitales, universidades, estadios, oficinas públicas y otros espacios, facilitar el acceso al sistema para las personas en situación de discapacidad, reducir las emisiones de gases contaminantes y mejorar la movilidad peatonal y de otros medios.

De acuerdo con los estudios contenidos en el Apéndice No 2 del pliego de condiciones (Especificaciones técnicas de los vehículos), la flota de vehículos para el sistema de transporte masivo estará constituida por vehículos de más de una tipología de acuerdo con la siguiente descripción:

- **ARTICULADOS**

En términos generales los vehículos articulados están compuestos por dos módulos rígidos acoplados a través de una conexión que permite mayor maniobrabilidad de los vehículos. Estos tendrán una capacidad de transportar aproximadamente 140 pasajeros cuando se trate de rutas troncales y 130 pasajeros cuando sean rutas pretroncales, de los cuales cerca de la tercera parte irán sentados, contarán con sillas prioritarias para mujeres embarazadas, personas en situación de discapacidad y personas de la tercera edad, igualmente contaran con espacios reservados para personas con silla de ruedas y coches de bebés (Dando Cumplimiento a lo establecido en la norma NTC 4901-2, NTC 4901-3, NTC 4901-1 y NTC 5206), y en general, deberán cumplir las normas vigentes a la fecha del pedido de estos vehículos.

Todos los vehículos articulados deben ser accesibles para personas en situación de discapacidad debido a que su operación se realiza por medio de infraestructura dedicada a la operación de este tipo de vehículos.

Para operar en el Sistema TRANSCARIBE, los articulados deberán contar adicionalmente con aire acondicionado y el equipo tecnológico necesario para hacer control de flota de conformidad con las exigencias establecidas al concesionario del recaudo contratado.

Además, los motores deben cumplir específicamente con las normas de emisión Euro V con el fin de reducir emisiones.

Estos vehículos se utilizarán en la operación de las rutas troncales y algunas pretroncales

- **BUSETONES**

Los busetones son vehículos con capacidad de 50 pasajeros, que, para el Sistema TRANSCARIBE, contarán con puertas únicamente del lado derecho. Contarán con sillas prioritarias para personas en situación de discapacidad, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad y con espacios reservados para personas con silla de ruedas y coches de bebés (Dando Cumplimiento a lo establecido en la norma NTC 4901-2, NTC 4901-3, NTC 4901-1 y NTC 5206)

Para operar en el Sistema TRANSCARIBE, los busetones deberán contar adicionalmente con aire acondicionado y el equipo tecnológico necesario para hacer control de flota y validación de medio de pago, de conformidad con lo exigido al concesionario del recaudo contrato.

Los motores deben cumplir con las normas de emisión Euro V con el fin de reducir emisiones.

Estos vehículos se utilizarán en las rutas alimentadoras y complementarias.

- **PADRONES**

Los padrones son vehículos con capacidad de 90 pasajeros, que para el sistema TRANSCARIBE contarán con puertas a ambos lados (derecha e izquierda), contarán con sillas prioritarias para personas en situación de discapacidad, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad y con espacios reservados para personas con silla de ruedas y coches de bebés (Dando Cumplimiento a lo establecido en la norma NTC 4901-2, NTC 4901-3, NTC 4901-1 y NTC 5206), que permitan ingresar al corredor troncal a través de las estaciones de parada con plataforma alta y que también puedan dejar y recoger pasajeros en paraderos a nivel del andén.

Para operar en el sistema TRANSCARIBE, los vehículos deberán contar adicionalmente con aire acondicionado y el equipo tecnológico necesario para hacer el control de flota y validación de medio de pago.

Los motores deben cumplir con las normas de emisión Euro V con el fin de reducir emisiones.

Estos vehículos se utilizaran en las rutas auxiliares y algunas troncales.

3.2.2. Acceso de personas en situación de discapacidad

De acuerdo con la información entregada por la Secretaria de Participación Ciudadana del Distrito de Cartagena, la cual está basada en un censo realizado por el DANE en el año 2005 y la base de datos del SISBEN, la población en situación de discapacidad en la ciudad de Cartagena es aproximadamente un 5.5% de la población general, de la cual el 52.4% son mujeres y el 47.63% son hombres según información del DANE.

El mayor porcentaje de la población en situación de discapacidad en la ciudad de Cartagena está dada en los adultos mayores de 45 años, siendo en su mayoría personas pertenecientes a los estratos 1 y 2, con un nivel de educación muy bajo, solteros, desempleados o con un ingreso mensual inferior al SMLV, y además tiene personas a cargo.

Aunque el Distrito no cuenta con datos precisos de la población clasificados por tipo de discapacidad y ubicación, es importante manifestar que de las limitaciones permanentes incluidas en el Censo del año 2005, la que mayor prevalencia presenta es la visual, con el 2,5% del total de la población de la ciudad, seguida de las siguientes: caminar (1,37%), hablar (0,86%), aprender (0,85%), bañarse por sí mismo (0,77%), oír (0,75%), usar brazos y manos (0,74%) y socializar (0,72%).

Las condiciones de acceso de las personas en situación de discapacidad al sistema de transporte masivo se encuentran reguladas por la siguiente normatividad:

- Artículos 13 y 47 de la Constitución Política de 1991
- Ley 105 de 1993
- Ley 361 de 1997
- Capítulo VI del Decreto 1660 de 2003
- Resolución 4659 de 2008
- Artículo 3 del Decreto 3109 de 1997
- Ley 1346 de 2009
- Ley Estatutario 1618 de 2013

En particular, la Ley Estatutaria 1618 de 2013 previó lo siguiente en relación con los sistemas, modos y medio de transporte que funcionan actualmente y aquellos que se contraten a partir de la promulgación de la ley:

> *"Artículo 14. ACCESO Y ACCESIBILIDAD. Como manifestación directa de la igualdad material y con el objetivo de fomentar la vida autónoma e independiente de las personas con discapacidad,* ***las entidades del orden*** *nacional, departamental,* ***distrital*** *y local* ***garantizarán el acceso de estas personas, en igualdad de condiciones,*** *al entorno físico,* ***al transporte,*** *a la información y a las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, el espacio público, los bienes públicos, los lugares abiertos al público y* ***los servicios públicos****, tanto en zonas urbanas como rurales. Para garantizarlo se adoptarán las siguientes medidas:*
>
> *(…)*
>
> *2.* ***El servicio público del transporte deberá ser accesible a todas las personas con discapacidad. Todos los sistemas, medios y modos en que a partir de la promulgación de la presente ley se contraten deberán ajustarse a los postulados del diseño universal****.*
>
> ***Aquellos que funcionan actualmente deberán adoptar planes integrales de accesibilidad que garanticen un avance progresivo de estos postulados, de manera que en un término de máximo 10 años logren niveles que superen el 80% de la accesibilidad total.*** *Para la implementación de ajustes razonables deberán ser diseñados, implementados y financiados por el responsable de la prestación directa del servicio.*
>
> *(…)"*

Adicionalmente, el artículo 15 de la citada norma prevé la siguiente obligación en relación con el derecho al transporte de las personas en situación de discapacidad:

> *"1.* ***Asegurar que los sistemas de transporte integrado masivo cumplan, en su totalidad, desde la fase de diseño, con las normas de accesibilidad para las personas con discapacidad***.
>
> *(…)"*

De la normatividad citada se puede concluir que la Ley Estatutaria prevé dos supuestos en materia de acceso a los sistemas, modos y medios de transporte público. En primer lugar, la norma establece las condiciones que deben cumplir los sistemas de transporte que se contraten con posterioridad a la entrada en vigencia de la norma. En segundo lugar, se establecen las condiciones que deben cumplir los sistemas que se encontraban en funcionamiento antes de su entrada en vigencia.

En el primer caso, se prevé que la totalidad del sistema debe estar acorde con el postulado de diseño universal contenido en la Ley 1346 de 2009, en el segundo se prevé que este postulado debe ser aplicado de manera progresiva con el objetivo de contar con una cobertura que supere el 80% de la accesibilidad total, al cabo de 10 años. Se debe precisar que la cobertura mencionada no se limita a los vehículos que hacen parte del Sistema si no al sistema de transporte masivo en su conjunto, es decir, a la infraestructura, equipos, vehículos, y demás elementos que hagan parte del Sistema.

Con el fin de cumplir la exigencia contenida en la Ley Estatutaria, TRANSCARIBE S.A. ha decidido exigir que el 100% de la flota nueva que ingrese al sistema sea accesible a las personas en situación de discapacidad, contando para el efecto con el principio del diseño universal.

La anterior decisión se toma en el marco de los principios y directrices fijadas en la Ley Estatutaria, según los cuales los servicios públicos deben ser accesibles a las personas en situación de discapacidad y teniendo en cuenta que, la exigencia del 100% de la flota no implica un sobrecosto para el sistema que justifique incluir una exigencia de accesibilidad menor. En tal sentido, el Sistema Transcaribe de la ciudad de Cartagena busca ser pionero en el país en la implementación de sistemas de transporte diseñados en su totalidad bajo los postulados del diseño universal.

Así, el Sistema Transcaribe no sólo contará con flota 100% accesible para personas en situación de discapacidad sino que contará con un sistema de información al usuario en su plataforma tecnológica, tanto visual como auditiva, que estará notificando las rutas y vehículos que puede utilizar el usuario, para guiarlo a través del sistema.

- Estaciones y/o Portales

Para entrar a las estaciones y/o portales, estas cuentan con rampas de accesos a las entradas y salidas. Las barreras de accesos (o torniquetes), están divididas de tal manera que permitan un adecuado acceso de las personas con discapacidad motriz. Las señales ubicadas en las estaciones, indican cual debe ser el camino para acceder al interior de las mismas. Los equipos validadores de la tarjeta inteligente sin contacto (TISC), estarán colocados a una altura adecuada para que las personas puedan

validar/recargar/consultar su medio de pago. Al interior de las estaciones se encontrarán paneles y/o pantallas con sonoridad que visualizan y avisan la operación del sistema.

- Vehículos

Los vehículos, al igual que las estaciones, están diseñados y cuentan con equipos tecnológicos que permiten que las personas en situación de discapacidad (física, mental, intelectual o sensorial) puedan acceder al Sistema. Tendrán paneles y/o pantallas internas y externas con información de sus viajes. Todo ello hace parte del sistema de información al usuario que implementará TRANSCARIBE y será monitoreado desde el centro de control de la Operación.

- Espacio Público construido en la troncal

El espacio público construido en la totalidad de la troncal fue diseñado con una franja táctil que permite el desplazamiento señalizado para personas con limitaciones visuales. Asimismo, el sistema cuenta con rampas de acceso en las intersecciones.

3.2.3. Sistema Troncoalimentado – Integración Total de Rutas

El sistema tronco alimentado y la integración total de rutas se realizará de acuerdo con la versión actualizada del diseño de operación del SITM de Cartagena, el cual se encuentra anexo al presente estudio previo con el nombre de Asistencia Técnica Especializada a Transcaribe Informe Final **(ANEXO No. 1)**.

La integración tarifaria, operacional y física de todas las rutas y servicios del Sistema Transcaribe, tanto troncales como pretroncales, alimentadoras y auxiliares, tendrá lugar en estaciones de parada, terminal de transferencia y portal de integración.

La integración física implica el desarrollo de infraestructura especializada para que los trasbordos entre todo el sistema se realicen de manera segura, coordinada, rápida, informada y dentro de un mismo sistema de validación de pasajes que permita el seguimiento del pasajero gracias al Sistema de Recaudo.

La integración operacional implica que las características de los servicios se encuentran definidas entre sí y sean monitoreados, a través de un sistema centralizado de control e intervención de la operación en forma coordinada con los demás elementos que confluyen en el sistema de transporte masivo.

Esto incluye, entre otros aspectos, la definición de las capacidades de los vehículos, especificaciones técnico mecánicas y ambientales, la dotación de equipos de validación de pasajeros para la integración del recaudo, y la incorporación de equipos para el control centralizado de la operación.

El objetivo del Sistema Transcaribe es tener una cobertura del 100% de la demanda de la ciudad, a través de la implementación de las rutas troncales, auxiliares, alimentadoras y complementarias, las cuales estarán integradas física, operacional y tarifariamente. Lo anterior se irá implementando paulatinamente hasta lograr el objetivo final.

Se reitera que aunque no se consideró conveniente incluir medios de transporte diferentes al terrestre en los contratos de concesión que soportan el presente estudio previo, resulta

necesario tener presente que en el mediano plazo se podrá integrar la prestación del servicio terrestre con el acuático.

- **Servicios Troncales**

Los servicios troncales del Sistema TRANSCARIBE circularán por la Avenida Pedro de Heredia, que es la columna vertebral de la ciudad, Avenida Venezuela, Avenida Blas de Lezo y algunos entrarán al sector de Bocagrande por la Avenida San Martin y retornaran por la Avenida Tercera.

El Sistema contará con una serie de servicios que circularán sobre la troncal ayudando a descongestionar el tráfico vehicular y a disminuir los tiempos de viajes. Estos servicios pueden ser corrientes, semiexpresos o expresos.

Los servicios corrientes son aquellos que se detienen a dejar y recoger pasajeros en todas las estaciones, mientras que los servicios expresos y semiexpresos sólo se detienen en algunas estaciones, particularmente aquellas donde existe una mayor afluencia de pasajeros.

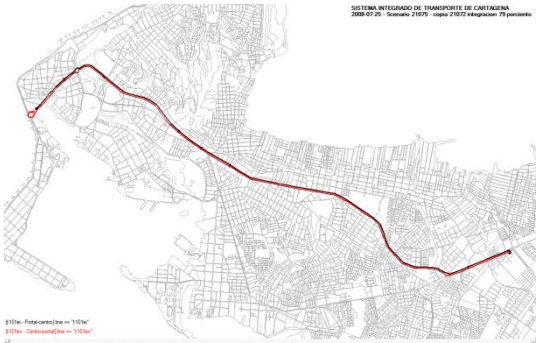
Los diferentes servicios estarán operando desde las 5 de la mañana hasta las 11 de la noche. Sin embargo, como la oferta del servicio se planea con base en la demanda, entendiendo su variación en los periodos picos del día, así como su variación entre días laborales y feriados e incluso en épocas como vacaciones y teniendo en cuenta que el Sistema es dinámico, se deberán adecuar los intervalos, las frecuencias y los horario del servicio a lo que requiera la ciudad, siempre garantizando la eficiencia económica del Sistema.

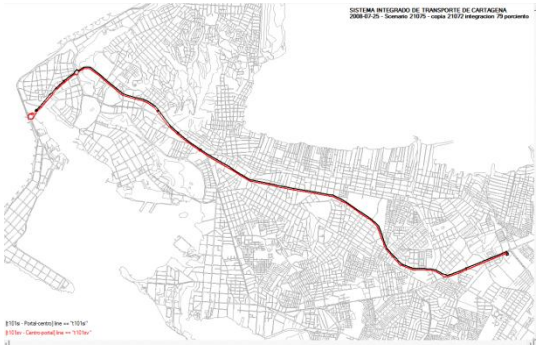
Estos servicios operarán con vehículos tipo articulado desde el portal de integración hasta la Glorieta Santander y con vehículos padrones para ingresar al sector de Bocagrande.

Según las diferentes alternativas operacionales estudiadas previamente, el diseño operacional comprende los siguientes servicios:

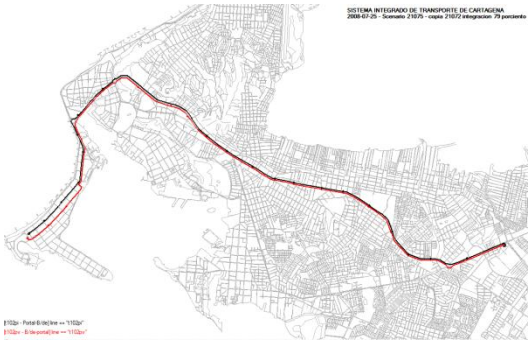
Servicio	Origen-destino	Tipo de vehículo
t101ei	Portal-centro	Articulado
t101si	Portal-centro	Articulado
t102pi	Portal-Bocagrande	Padrón
t102si	Portal-Bocagrande	Padrón

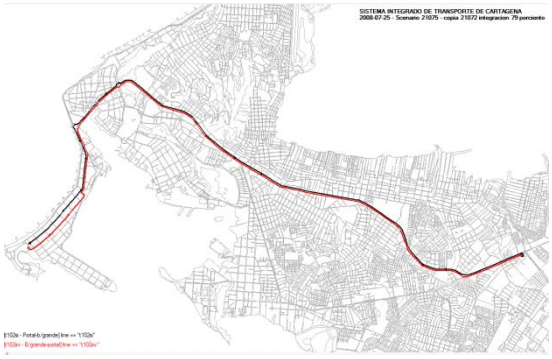
La terminología **e** significa que es una ruta expresa, **s** es una ruta semiexpresa y **p** significa que una ruta paradora.





t101p t101s





101e t102s t

- **Rutas Pretroncales**

Estas rutas operarán con vehículos tipo padrón con el fin de que puedan subir y bajar pasajeros tanto en las estaciones de parada cuando ingresen al corredor troncal a través de la puerta izquierda como también mediante la puerta derecha a nivel de andenes en los paraderos establecidos en el resto de vías de la ciudad por donde circularán estas rutas.

No	**Ruta**	**Long. (Km.)**	**Veh. Tipo**
x101pi	Campanos-13 junio-gaviotas-centro	28,5	Padrón
x102pi	Portal-bosque-centro	26,6	articulado
x103pi	Rodeo-España-Centro	26,9	articulado
x104pi	Term intermunicipal-Pedro Romero-crespo	23,6	Padrón
x105pi	Ciudadela 2000-crisanto Luque-Bocagrande	35,5	Padrón
x106pi	Variante-Centro por Av. Pedro de Heredia	26,9	Padrón

- **Rutas alimentadoras**

Estas rutas serán operadas con vehículos busetones, los cuales, como su nombre lo indica, recogerán pasajeros de las cuencas de alimentación o barrios de la ciudad para llevar a los pasajeros al portal de integración o a la terminal de transferencia.

Son 13 servicios alimentadores.

No	Ruta	Long. (Km.)	Veh. Tipo
a101pi	Variante-portal	14,36	Busetón
a102pi	U tecnológica-portal	10,42	Busetón
a103pi	Bayao-sbolivar-amparo	10,49	Busetón
a104pi	Mandela-amparo	10,64	Busetón
a105pi	U tecnol-socorro-portal	13,36	Busetón
a106pi	Fredonia-portal	5,88	Busetón
a107pi	Blasdelezo-amparo	10,79	Busetón
a108pi	Campestre-amparo	12,22	Busetón
a109ca	Nuevo bosque-amparo	7,07	Busetón
a109ch	Portal-Gallo-comfenalco-Portal	6,9	Busetón
a110ca	Boquilla-Bazurto-Esperanza-Boquilla	8,89	Busetón
a110ch	Boquilla-Centro	9,79	Busetón
a113pi	pozon-portal	8,58	Busetón
a114pi	El Gallo-Pradera	9,3	Busetón
a115pi	El Gallo- Kra 92	4,77	Busetón
a116pi	El Gallo- Vikingos	14,73	Busetón

- **Rutas auxiliares**

Estas rutas serán operadas con vehículos busetones, son 13 servicios.

No	Ruta	Long. (Km.)	Veh. Tipo
c001pi	Mandela-centro	32,55	Busetón
c002pi	Campestre-centro	30,76	Busetón
c003pi	Blasdelezo-bazurto	24,28	Busetón
c004pi	Socorro-centro	24,87	Busetón
c005pi	Tierra baja-centro	26,32	Busetón
c006pi	U Tadeo-centro	26,36	Busetón
c007pi	Santa lucia-Crisanto Luque-centro	32,25	Busetón

No	Ruta	Long. (Km.)	Veh. Tipo
c008pi	Membrilla-bazurto	26,31	Busetón
c009pi	Pasacaballos-bazurto	38,62	Busetón
c010pi	U tecnológica-Crisanto Luque-centro	29,78	Busetón
c011pi	Boquilla-manga	24,44	Busetón
c012pi	Ciudad2000-bazurto	25,51	Busetón
c013pi	Ciudad2000-torices	30,69	Busetón
c014pi	La Paz- Castillo Grande	24,65	Busetón
c111pi	La Boquilla-Bazurto	22,81	Busetón

Los servicios o rutas antes mencionadas (troncales, auxiliares, alimentadoras y complementarias) estarán integradas física, tarifaria y operacionalmente, y tendrán una cobertura del 100% de la demanda pasajeros de la ciudad de Cartagena de Indias, una vez se implementen todos.

3.2.4. Otros contratos que participan en el Sistema Integrado de Transporte Masivo

Además de los contratos de concesión de operación, el sistema requiere de la celebración de otros contratos, como el contrato de recaudo y el de patios, los cuales se encuentran celebrados y en ejecución, los cuales permitirán lograr una prestación eficiente e integral del servicio, en todos sus componentes. Los concesionarios de operación deberán ejecutar sus obligaciones de manera articulada y coordinada con los demás contratistas.

A continuación se hace una breve relación de las actividades que se desarrollaran en los contratos de patios y de recaudo:

- Patios. Concesionario encargado de la construcción de la infraestructura del portal, el patio y un tramo de troncal, la remuneración de esta concesión será a través de una participación de la tarifa que para el efecto corresponde a 99 pesos de 2010 por cada pasaje del sistema. Una vez concluida la labor del concesionario de patios, los operadores deberán recibir la infraestructura construida para su uso y deberán realizar todo el mantenimiento preventivo y correctivo que corresponda. El contrato de patios debe ser revisado por los interesados y está contenido en el **ANEXO 2** de este documento.

- Con el fin de complementar el espacio requerido para albergar la flota correspondiente a la Fase 3 de implementación del Sistema y reducir los kilómetros en vacío que se generan por la distancia entre el patio actual y el inicio de las rutas, TRANSCARIBE S.A. gestionará los recursos que, en el mediano plazo, permitirán contar con la infraestructura suficiente para la instalación, operación, dotación, administración y mantenimiento de estos vehículos.

  Sin embargo, durante el periodo que transcurre entre el inicio de la operación de la Fase 3 y la construcción del segundo patio, cada concesionario será

responsable de adecuar, operar y mantener un espacio para la flota a su cargo en la Fase 3. El concesionario deberá proporcionar contratos de arrendamiento de los patios a TRANSCARIBE S.A., así como los costos correspondientes a las adecuaciones., la ubicación de los patios deberá obedecer a los lineamientos establecidos en el **APÉNDICE 6** de patio y talleres.

El esquema de remuneración del concesionario incluye el costo asociado a la adecuación, dotación y arrendamiento de los patios temporales.

Una vez entre en operación el patio adicional —respecto del cual no se tiene certeza sobre la fecha real de entrada en tanto se adelanta la gestión de recursos— cesará el reconocimiento a los CONCESIONARIOS por este concepto.

- Kilómetros en vacío: son los kilómetros recorridos por los vehículos equivalentes a la distancia entre los patios y el inicio y finalización de las rutas. Estos kilómetros se han incluido explícitamente en la fórmula de remuneración de los concesionarios, es decir, son kilómetros que son pagados a los operadores. Transcaribe, a partir de la ubicación de los patios y de los comienzos y finales de las rutas, puede determinar los kilómetros en vacío recorridos sujetos a pago.

  Con la entrada de patios adicionales estos valores pueden modificarse. Para efectos de modelo financiero proyectado se asumen unos indicadores de kilómetros en vacío, pero en la practica el valor efectivo real de kilómetros en vacío se establece con la programación diaria.

  Durante el proceso anterior se incluyó un pago por patios temporales a los operadores (PAPT), que no hacia parte del ingreso esperado ya que ese valor no se podía adicionar al ya publicado. Aun así, el valor hace parte de las actividades relativas a la operación del concesionario pagadas por los recaudos del sistema y debe ser incluido entre las demás a ser remuneradas por kilómetro. Es así como en este proceso se decidió eliminar este pago independiente para facilitar el cálculo de remuneración y de tarifa técnica. Esto no significa que se haya eliminado el reconocimiento de la remuneración por este concepto, sino que para efectos de este proceso se encuentra incluido dentro de la remuneración por kilómetro (VEK). Los operadores mantienen la obligación de adecuar y arrendar el patio temporal, y los recursos asignados ahora hacen parte del pago total, y se contabilizan para el ingreso esperado de operación (IEDO).

  En caso que se procuren recursos para los patios temporales, el contrato prevé una reducción en la remuneración por kilómetro.

  El efecto de los kilómetros en vacío recorridos se puede ver en:

- Vida útil de los vehículos: A partir de las recomendaciones de los fabricantes sobre la vida útil máxima de los vehículos, y considerando la programación de kilómetros recorridos, la vida útil se alcanza en un plazo de tiempo definido. Al reducir los kilómetros en vacío por la entrada de un patio adicional el plazo en que se llega a la vida útil aumenta.

- Ingreso Esperado de Operación: Al estar indexado el ingreso esperado de operación a los kilómetros totales recorridos incluyendo los kilómetros en vacío, no

se presenta efecto en el valor, pero si en el momento en que el concesionario alcanza su ingreso esperado de operación.

- Las tarifas base de remuneración incluyen el costo de los kilómetros recorridos en vacío.

- Recaudo. Concesionario encargado de todo el suministro de la plataforma de recaudo, sistema de comunicaciones, sistema de información al usuario, sistema de video, medios de pago, centro de control de operación, recaudo del dinero producto de la venta de los pasajes y selección de la fiducia de pago del sistema. La remuneración de esta concesión corresponde a 142 pesos por pasaje en pesos de 2010. El concesionario será parte del comité fiduciario que debe estar al tanto de cómo opera la fiducia y de la manera como se manejan los recursos del Sistema. El contrato de recaudo debe ser revisado por los interesados y está contenido en el **ANEXO 3** de este documento.

- Fiducia del Fondo Unificado de Desintegración y de Operadores (FUDO):

Justificación: A partir de las observaciones y mesas de trabajo con los interesados al proceso anterior, se evidenció la necesidad de incluir recursos adicionales al fondo de contingencias al sistema. Es así como el Distrito de Cartagena decidió prolongar la financiación de Transcaribe hasta cuando la iniciativa del gobierno nacional de estructurar un nuevo Conpes que elimine el costo del patio portal de la tarifa, entre en efecto. Con esa nueva financiación por parte del distrito, se incluye en la Adenda 5 del proceso anterior la obligación de constituir un Fondo de Operadores que sirviera como fondo de contingencias para los concesionarios de operación ante los eventuales faltantes de caja que pudieran ocurrir.

El aporte inicial en el fondo proviene de los propios concesionarios, y su administración y flujo debía funcionar de igual manera que el fondo de desintegración. Esto es, debido a que la tarifa liberada al no tener a Transcaribe, sirve para repagar los aportes necesarios al inicio de operación que cubran los costos del sistema y que no alcanzan a ser cubiertos con la tarifa liberada.

El pago a los operadores en la versión final del proceso anterior comprendía, aparte de la remuneración de operación por kilómetro, el pago de los dos fondos (desintegración y fondo de operadores). Cada uno de los fondos se estructuró en ese momento de forma independiente al ser el último incluido durante el proceso, cada uno teniendo un flujo separado y un pago separado.

Esto implicaba dos fiducias y dos cálculos de amortización diferentes, con plazos diferentes. El fondo de desintegración estaba previsto con una duración de 120 meses desde el inicio de operación, y el fondo de operadores estaba previsto con una duración de 108 meses desde el inicio de la operación. Esto indicaba que incluyendo la etapa preoperativa durante la cual se debían realizar desembolsos, el fondo de desintegración tenía una duración total prevista de 127 meses, y el fondo de operadores de 108. Los anteriores datos se observan en la siguiente tabla:

	ADENDA 5		Licitacion 001 de 2014
	Fondo Desintegracion	Fondo Operadores	Fondo Unificado
Primer Desembolso	Julio 2014	Diciembre 2014	Agosto 2014
Ultimo Desembolso	Abril 2016	Diciembre 2016	Octubre 2017
(meses entre desembolsos)	21	24	38
Duracion Preoperativa	7	1	9
Primer Repago (inicio operacion)	Febrero 2015	Febrero 2015	Mayo 2015
Ultimo Repago	Enero 2025	Diciembre 2023	Abril 2026
Duracion Repago	120	107	132
Total Duracion	127	108	141
Duracion desde Ultimo Desembolso	106	85	103

Para el repago de los fondos anteriores se destinaron recursos de tarifa, los cuales sufrían incrementos durante el plazo. Esta estructura permitía que los fondos pudieran ser financiables bajo condiciones de tasa, plazo, curva de amortización y cobertura existente en el mercado.

Sin embargo, al final del proceso anterior se preveía la posibilidad de ampliar el plazo indicado en la tabla anterior cuando la demanda no hubiera alcanzado 1,317 millones de pasajeros en el Fondo de Desintegracion y 1,185.3 millones de pasajeros en el Fondo de operadores, en periodos semestrales. Es decir, se incluyó un piso de demanda con el fin de disminuir el riesgo financiero ya que garantizaba un ingreso esperado vía pasajeros que cubriera el costo. Mientras este piso de demanda no se alcanzara, el periodo de repago se prorrogaba indefinidamente y automáticamente.

El Fondo Unificado se establece con el fin de unificar los cálculos de repago, de trasladar eficiencias al sistema reduciendo costos y riesgos financieros, y mejorar los índices de cobertura de los dos fondos, como consecuencia de un diseño operacional que alarga la fase de implementación.

Se observa en la tabla anterior que las fases de implementación o periodo de desembolsos pasaron de 24 a 38 meses, lo cual alarga la duración del fondo unificado. Sin embargo, el plazo total entre el último desembolso y el periodo final de repago del mismo se reduce de 106 a 103 meses. En términos constantes, el servicio de deuda por este concepto es menor en el Fondo Unificado del proceso actual, que en el caso de la sumatoria de los dos fondos en el proceso anterior, trasladando mayores ahorros al sistema.

El tener una estructura de pasajeros esperados en el proceso anterior para estos fondos mientras que la operación era por ingreso esperado, generaba una diferencia de unidades que al final llegaba al mismo resultado. Es así como para el presente proceso se unifica según la metodología de Ingreso Esperado.

Con respecto al proceso anterior, el esquema de fondo de desintegración y fondo de operadores se modifica en dos aspectos:

- Se unifica en un solo Fondo como se explicó anteriormente
- Se define su duración mediante la metodología de ingreso esperado.

Cabe recordar que el proceso anterior al introducir un valor mínimo de pasajeros para determinar el periodo de repago de la Fiducia de Desintegración y del Fondo de Operadores, el cual se definió inicialmente en 120 meses y 108 meses desde el inicio de la

operación, brindó mayor seguridad a los posibles interesados, con un esquema parecido al de ingreso esperado, y fue bien recibido por los posibles proponentes, como se evidencia en la comunicaciones recibidas.

Por lo anterior, se decide implementar para el fondo unificado un esquema de ingreso esperado. El cambio de fondo es la duración del periodo de repago. No se afectan ni los valores iniciales, ni la participación en la tarifa técnica, ni los incrementos en el tiempo. Para efectos de definir el tope el modelo asume un flujo de deuda y un cierre a partir de una cobertura de deuda.

La fiducia del Fondo Unificado de Desintegración y Operadores (FUDO) tiene como objetivos:

(i) Administrar los **Aportes Iniciales del Fondo Unificado (AIFU)** destinados al (1) proceso de desintegración consistente en el pago de los vehículos actuales del Transporte Público Colectivo que serán desintegrados (FAD) y (2) a la constitución del Fondo de Operadores,

(ii) Administrar el **Valor Establecido para el Fondo Unificado (VEFU)** destinado a repagar el aporte inicial y los costos financieros correspondientes.

Para esto, los 3 concesionarios de operación deben constituir una fiducia de administración y fuente de pago, que será alimentada inicialmente con los **AIFU**, a través de capital propio o fuentes de endeudamiento. Estos recursos serán destinados a:

(i) Pagar el valor de la **Flota a Desintegrar (FAD)**, según la tabla de precios del **APÉNDICE 5**

(ii) Alimentar el Fondo de Operadores

Posteriormente, con la entrada en operación regular del sistema, la fiducia recibirá el **(VEFU) Valor Establecido para el Fondo Unificado** por cada pasaje pago del sistema, con el fin de cubrir el AIFU de los concesionarios y los respectivos costos financieros asociados, hasta que el la suma del repago total alcance el Ingreso Esperado por el Fondo Unificado (IEFU).

Los lineamientos generales de la fiducia serán:

1. Fideicomitentes: son los concesionarios que deberán constituir la Fiducia con el AIFU, según la tabla a continuación:

Aportes Iniciales - Fondo Unificado (AIFU)	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Desintegración	86,900	72,800	70,500
Fondo	10,300	8,600	8,400
Total	97,200	81,400	78,900

(Valores en Miles de Millones de Pesos de Diciembre de 2012)

Los aportes deben ser realizados por cada concesionario en los siguientes meses y por los siguientes porcentajes con respecto al valor total presentado en la tabla anterior:

Mes	% Desintegración	% Fondo Operación
0	19.10%	
+8		55.90%
+10	19.60%	
+14		8.50%
+20	19.90%	6.80%
+26		11.90%
+30	20.50%	
+32		6.80%
+38	20.90%	10.10%
Total	**100.00%**	**100.00%**

2. Duración de la fiducia: esta fiducia tendrá una duración máxima de 170 meses en dos etapas así:

    a. Etapa preoperativa: será de máximo 9 meses y empezará con la constitución de la fiducia y la entrada de los AIFU a la fiducia, y terminará con la entrada en operación del Sistema. Durante esta etapa la fiducia deberá:
        i. Recibir los AIFU según los valores y la gradualidad de la tabla anterior
        ii. Pagar a los propietarios los valores correspondientes de la flota a desintegrar (FAD), según la programación de desintegración establecida por Transcaribe y los valores indicados en la **APÉNDICE 5**.
        iii. Constituir el Fondo de Operadores (FO)

    b. Etapa operativa: empezará con la entrada en operación regular del Sistema y tendrá un plazo máximo de 170 meses. Durante esta etapa la fiducia deberá:
        i. Pagar a propietarios los valores correspondientes de la flota a desintegrar (FAD), según la programación de desintegración establecida por Transcaribe y los valores indicados en la **APÉNDICE 5**.
        ii. Administrar el Fondo de Operadores, el cual deberá cubrir los eventuales faltantes de remuneración que se puedan presentar por la metodología de pago de Bolsa
        iii. Recibirá de la fiducia general del sistema, el VEFU por cada pasaje pago y destinará estos recursos a los beneficiarios.

    El VEFU inicial por cada pasaje pago se incrementará por inflación (IPC) cada año en el mes de enero. Adicionalmente, el VEFU podrá ser incrementado en años siguientes para cumplir con el pago del AIFU. El VEFU presenta el siguiente comportamiento:

Fondo Unificado de Desintegración y Operadores (FUDO)	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total Sistema
Tarifa Inicial (VEFU)	73.50	61.62	59.65	194.77
Incrementos				
Apr-18	19.25	16.14	15.62	51.02
Apr-19	3.11	2.60	2.52	8.23
Jul-20	14.94	12.52	12.12	39.58

(Pesos de Diciembre de 2012)

La duración de la Fiducia y del periodo de pago del VEFU dependerá de la metodología de Ingreso Esperado según el valor total definido a continuación:

	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Ingreso Esperado Fondo Unificado	139,700	117,100	113,300

(Pesos de Diciembre de 2012)

Una vez el VEFU acumulado pagado a los operadores alcance el valor de Ingreso Esperado por el Fondo Unificado (IEFU) definido en el contrato, cesará el reconocimiento de este pago a los operadores y se liquidará la Fiducia de Fondo Unificado (FUDO).

3. Beneficiarios: serán los concesionarios, quienes recibirán el VEFU para cada uno de ellos durante el plazo necesario para que alcancen el Ingreso Esperado por el Fondo Unificado (IEFU) definido en el contrato, de manera proporcional a los AIFU's correspondientes. Los CONCESIONARIOS podrán inscribir como beneficiarios a los terceros que certifiquen participación en los AIFU's. Los eventuales rendimientos que puedan generarse en la fiducia serán transferidos a los operadores.

4. Destino de los fondos iniciales:

    a. Desintegracion: de acuerdo a la tabla anterior, el valor asignado a Desintegracion será destinado a pagar a los propietarios de los vehículos del transporte colectivo actual que hagan parte de la FAD y que desintegren su flota en el plazo previsto por TRANSCARIBE S.A., independiente de si están vinculados o no a un concesionario. La FAD estará conformada por los siguientes vehículos actuales del transporte público colectivo de Cartagena, así:

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

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

Lo anterior, para efectos de tener derecho al reconocimiento del 100% del valor del vehículo contenido en el **APÉNDICE 5,** sin perjuicio de que el proceso de desvinculación y

desintegración se realice en un momento posterior, de acuerdo con lo definido en la minuta del contrato de concesión.

Al cierre de la licitación, TRANSCARIBE S.A., fijará los plazos para efectos de que los propietarios no vinculados con ninguna oferta postulen los vehículos. Dicho plazo no podrá ser superior a aquél en que se tenga prevista la celebración de las actas de inicio de los contratos de concesión. El objetivo de este plazo es identificar el universo de propietarios no vinculados con ninguna propuesta, para determinar el valor total de la FAD.

ii. Vinculados: los propietarios que hagan parte de algún concesionario deberán acercarse directamente a la fiducia y desintegrar sus vehículos en el plazo previsto por TRANSCARIBE S.A., con el fin de obtener el 100% del valor indicado en el **APÉNDICE 5**. De no hacerlo en el plazo previsto, se aplicarán las consecuencias previstas en la **PROFORMA 7 A** del pliego de condiciones. En el evento en que el propietario vinculado con la propuesta incumpla las obligaciones relacionadas con el proceso de desvinculación y desintegración respecto de los plazos para cumplir el procedimiento, se tiene que si no cumple con el primer plazo fijado por TRANSCARIBE se descontará el 20% del valor total fijado en el **APÉNDICE 5**. Si al finalizar el plazo fijado para la FASE INTERMEDIA el propietario no concurre a surtir el proceso de desvinculación y desintegración, se cancelará la tarjeta de operación y sólo se pagará el 40% del valor del vehículo previsto en el **APÉNDICE 5**

En ningún caso el propietario traspasará el vehículo a la fiducia o al concesionario, ni el concesionario pagará directamente al propietario.

b. Fondo de Operadores (FO): de acuerdo a la tabla anterior, el valor asignado a Fondo de Operadores será destinado a alimentar el Fondo de Operadores, el cual será utilizado para cubrir los eventuales faltantes de remuneración que se puedan presentar a los concesionarios cuando la metodología de pago establecida con Bolsa sea insuficiente.

Adicionalmente, los AIFU´s incluyen un remanente que debe ser desembolsado a la fiducia en los plazos solicitados por Transcaribe cuyo objetivo es servir de Fondo de Reserva del Servicio de la Deuda, para mantener coberturas y/o atender el servicio de la deuda durante los primeros meses o durante el tiempo que sea necesario según la implementación de demanda del Sistema.

3.3. CONDICIONES GENERALES DEL CONTRATO A CELEBRAR

Son condiciones generales del contrato de concesión que se pretenden adjudicar: la duración, las obligaciones de los concesionarios y de TRANSCARIBE S.A., y el valor.

3.3.1. Plazo del contrato

El plazo del contrato de concesión se definió de acuerdo con los estudios realizados en el Informe Financiero contenido en el **ANEXO 4** del presente estudio previo. De acuerdo con los parámetros definidos en el documento mencionado se concluyó que el plazo del contrato será indeterminado, pero determinable según el término en el que se agoten las siguientes etapas:

- **La etapa pre-operativa**

Esta etapa inicia con la suscripción del acta de inicio y termina en la fecha de iniciación de la etapa de operación pedagógica del Sistema.

Esta etapa tendrá una duración máxima de **DOCE (12) MESES** contados desde la firma del acta de inicio del contrato. Durante este término el CONCESIONARIO llevará a cabo todas las actividades previstas para la puesta en funcionamiento de la operación del sistema.

Durante este término el CONCESIONARIO no percibirá ingresos.

- **La etapa de operación pedagógica**

Esta etapa tendrá una duración máxima de **TREINTA (30) DÍAS**, contados a partir de la fecha en la cual TRANSCARIBE S.A. imparta la orden de inicio de la etapa de operación pedagógica, previo recibo a satisfacción por parte de la entidad contratante de los vehículos que deban ser vinculados en esta etapa. Estos serán utilizados para educar a los usuarios en la utilización del sistema.

Durante este término el CONCESIONARIO no percibirá ingresos.

- **La etapa de operación regular**

La etapa de operación regular empezará a partir del día siguiente a la terminación de la etapa de operación pedagógica y tendrá una duración en función de la fecha en que cada concesionario obtenga el ingreso esperado de operación (IEDO) ofertado en el proceso licitatorio. En todo caso, la etapa de operación regular tendrá un plazo máximo de diecinueve (19) años y cinco (5) meses.

De acuerdo con las anteriores consideraciones, el plazo de operación regular iniciará al finalizar la etapa de operación pedagógica y terminará cuando primero se cumpla cualquiera de las siguientes dos condiciones:

1. Que el CONCESIONARIO logre obtener el ingreso esperado de operación (IEDO), de acuerdo con la propuesta presentada.

2. Que termine el plazo máximo de diecinueve (19) años y cinco (5) meses, correspondiente a la etapa de operación regular.

Durante este término el CONCESIONARIO podrá recibir ingresos.

El valor del ingreso esperado de operación (IEDO) y el valor de las tarifas base de remuneración (VEK) no serán indexados durante la concesión para efectos de calcular el momento en que los pagos acumulados al concesionario alcanzan el valor ofertado,

dando fin al contrato de concesión. Este cálculo se realizará periódicamente a partir de los valores expresados en pesos constantes de 2012.

Para determinar el monto del ingreso esperado de operación que el concesionario ha acumulado en cualquier momento de la etapa de operación, se debe aplicar la multiplicación de: la tarifa base de remuneración por tipología y kilómetro publicada en el contrato y expresada en pesos de diciembre de 2012 (VEK); y los kilómetros totales programados y recorridos por la flota, incluyendo los kilómetros en vacío y la flota de reserva de referencia, equivalente al 5% de la flota operativa requerida, que han sido efectivamente pagados a los concesionarios con recursos de la bolsa del sistema (BS) y del Fondo de Operadores (FO).

Con respecto al proceso anterior, la duración máxima del plazo del contrato aumento, de 18 años y 11 meses a 19 años y 5 meses. Esta modificación es el resultado de la modelación en función de los siguientes parámetros:

- Cantidad de vehículos por tipología
- Flota de reserva de referencia (5%)
- Rutas asignadas por tipología (frecuencia y longitud diaria)
- Kilómetros en vacío
- Cronograma de implementación de rutas
- Vida útil de cada vehículo (según recomendación de fabricantes)

Cualquier variación en alguno de los parámetros de la lista anterior, necesariamente modifica la duración del contrato, la cual se establece bajo el supuesto de que los concesionarios no deben reponer flota cuando esta alcanza su vida útil máxima. Si una ruta se asigna a otra tipología, o si se varían los datos iniciales de flota y fecha de entrada (como en efecto sucedió en este proceso con respecto al último diseño operacional del proceso anterior) necesariamente se modifica la duración, como resultado de un nuevo diseño operacional.

En todo caso, el Ingreso Esperado techo se calcula con la fecha de modelación en la que se asume el concesionario llega a la vida útil máxima de su flota, pero el plazo máximo del contrato se establece como un porcentaje adicional de tiempo que el concesionario puede utilizar para, manteniendo el precepto de no reponer su flota, alcanzar el ingreso ofertado en caso que por condiciones de implementación, existan diferencias entre la realidad de la operación y el modelo de estructuración, que no le hayan permitido alcanzar su ingreso esperado en el plazo establecido para ello.

- **La etapa de reversión**

Comprendida entre la fecha en la que se verifique el vencimiento de la etapa de operación regular, conforme a lo previsto en el numeral anterior, y la fecha en que TRANSCARIBE S.A. le comunique al CONCESIONARIO la recepción a satisfacción de los bienes revertibles y de aquellos a cuya restitución estará obligado de acuerdo a las disposiciones del contrato a celebrar. Todo lo cual debe surtirse en un término máximo de **SESENTA (60) DÍAS.**

3.3.2. Obligaciones generales

3.3.2.1. Obligaciones generales de los concesionarios

Las obligaciones generales de los concesionarios para la ejecución del objeto de los contratos son:

- Prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor.

- Recibir, administrar, conservar, reglamentar y adecuar en debida forma el Patio y Taller entregado por TRANSCARIBE S.A.

- Restituir sin recibir contraprestación ni gravamen alguno el Patio y Taller, y demás bienes muebles e inmuebles entregados a él en virtud del contrato de concesión, con todas sus adicciones y mejoras y enlaces de conectividad con el Sistema de Gestión y Control de la Operación, en el estado de funcionamiento en el que le fueron entregadas salvo el deterioro natural de las cosas.

- Mantener y poner en marcha, a través del Concesionario de Recaudo, los equipos, elementos y dispositivos pasivos y demás componentes a bordo de los vehículos.

- Recibir en custodia de los equipos, dispositivos, componentes y elementos del Sistema de Gestión y Control de la Operación, propiedad del Concesionario de Recaudo, que estarán a bordo de los vehículos.

- Otorgar las facilidades necesarias para la utilización publicitaria del Sistema TRANSCARIBE y proveer el área requerida en los vehículos en la infraestructura entregada para su administración, autorizada por TRANSCARIBE S.A.

- Garantizar la participación de propietarios de vehículos de transporte Público urbano colectivo incorporados en el censo o Inventario del Parque Automotor de Servicio Público Colectivo Urbano del Distrito T. y C. de Cartagena de Indias, en los términos de la propuesta y del contrato.

- Realizar la postulación de los vehículos. Esta labor se debe realizar junto con la presentación de la propuesta de cada oferente. En dicha postulación se debe establecer cuantos vehículos se van a postular para ser desvinculados y desintegrados físicamente.

- Seleccionar, en coordinación con los demás concesionarios de operación, la sociedad fiduciaria y celebrar el contrato de fiducia mercantil en calidad de fideicomitente, a través de la cual se llevará a cabo el proceso de desvinculación y desintegración física de los vehículos de transporte público colectivo que sean postulados por los concesionarios de operación.

  NOTA: DENTRO DE LAS OBLIGACIONES DE LA SOCIEDAD FIDUCIARIA SELECCIONADA DEBERÁ INCLUIRSE EXPRESAMENTE QUE HARÁ EL CONTROL QUE LOS RECURSOS QUE INGRESEN A LA CUENTA SÓLO SEAN UTILIZADOS POR LOS FIDEICOMITENTES PARA EL PAGO (i) A FAVOR DE LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS EFECTIVAMENTE DESINTEGRADOS Y (ii) DE LOS CRÉDITOS QUE SURJAN COMO CONSECUENCIA DEL PAGO DE LOS VEHÍCULOS QUE DEBEN SER DESVINCULADOS Y DESINTEGRADOS FÍSICAMENTE.

- Certificar el cierre financiero de acuerdo con lo establecido en el contrato de concesión y de los recursos que servirán para el pago de los vehículos que deberán desvincularse del sistema de Transporte Público Colectivo.

- Realizar, por medio del patrimonio autónomo que se constituya, el proceso de desintegración física ante la entidad desintegradora señalada por el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Cartagena, de acuerdo con el artículo 2 de la Resolución 2680 de 2007.

- Certificar que efectivamente los vehículos hayan sido desintegrados físicamente o desvinculados, en los tiempos que TRANSCARIBE S.A. indique. Para el efecto, deberán aportar el certificado de desintegración o desvinculación del vehículo.

- Certificar que se surta el proceso de cancelación de la matrícula de los vehículos objeto de desvinculación.

3.3.2.2. Obligaciones generales de TRANSCARIBE S.A.

TRANSCARIBE S.A. tendrá las siguientes obligaciones generales:

- Adelantar las actividades de implementación gestión, planeación y control del Sistema TRANSCRIBE.

- Poner a disposición de los concesionarios la infraestructura física y tecnológica necesaria que permitirá el cumplimiento de las rutas troncales, auxiliares, alimentadoras y complementarias, para adelantar la operación del Servicio Público de Transporte Masivo. El concesionario dispondrá del 95% de la infraestructura total. Este porcentaje es suficiente desde un punto de vista técnico para operar en condiciones normales el Sistema de transporte masivo.

- Planear, programar y ordenar los recursos para el mantenimiento y expansión de la infraestructura de transporte del Sistema Transcaribe.

- Colaborar con el concesionario en la obtención de las licencias y autorizaciones que se requieran para la ejecución del objeto del contrato.

- Programar la operación en concordancia con los porcentajes de vinculación de flota.

- Programar la desintegración de la flota del Transporte Público Colectivo a desintegrar y fijar los plazos para la postulación, pago a los propietarios, y desintegración física.

3.3.3. Valor y forma de pago

Como remuneración por las obligaciones que tendrá el CONCESIONARIO, se le otorgará el derecho económico consistente en el pago de las tarifas de remuneración establecidas y el ingreso esperado ofertado en el proceso de selección, con cargo a los ingresos generados por la explotación del Sistema TRANSCARIBE.

Lo anterior, se instrumentará mediante la fórmula de pago establecida en el contrato de concesión. Este pago será liquidado sobre el valor producido por la venta de pasajes al público y los fondos creados que permitan la remuneración, de conformidad con la oferta presentada, así como la utilización de otros ingresos colaterales del Sistema que permitan tal fin.

La remuneración al concesionario consiste en un pago por kilómetro (VEK) y en un pago por pasajero (VEFU). El pago por kilómetro será la base para determinar el momento en que el concesionario alcanza el Ingreso Esperado de Operación (IEDO) indicado en su oferta y por lo tanto termina el plazo de su concesión. El pago por pasajero (VEFU) será la base para determinar el momento en que el concesionario alcanza el Ingreso Esperado por el Fondo Unificado (IEFU) definido en el contrato y por lo tanto termina su pago y liquida la Fiducia del Fondo Unificado (FUDO).

La remuneración del concesionario se realizará aplicando el menor valor conforme a las siguientes alternativas:

1. Del resultado de multiplicar el valor del kilómetro de operación (incluyendo los kilómetros en vacío de forma explícita y medidos por TRANSCARIBE S.A.), definido en el contrato por cada tipología, por la cantidad de kilómetros a recorrer, por toda la flota del concesionario, incluyendo la flota de reserva de referencia del 5%, durante el periodo de operación regular (ingreso esperado ofertado o dieciocho 19 años y cinco (5) meses , lo que ocurra primero)

2. En el evento en que el recaudo sea inferior al valor que resulte de la operación prevista en el numeral anterior, se pagará de manera proporcional de acuerdo con la metodología prevista en el contrato de concesión. En este evento, los faltantes serán cubiertos con recursos disponibles en el Fondo de Operadores.

Los beneficiarios de pago del sistema y los conceptos de pagos son:

Beneficiario	**Conceptos**
Concesionarios de Operación	VEK VEFU
Concesionario de Recaudo	Pago Por Pasaje
Concesionario del Portal	Pago por Pasaje
Ente Gestor	% de Ingresos Totales

Para efectos del pago a los beneficiarios, se tomaran los recursos disponibles en la bolsa del sistema y en el Fondo de Contingencias. Si el valor es suficiente, se liquidara el pago total de acuerdo a la metodología de cada concepto de pago. Si el valor es insuficiente, se aplicara proporcionalidad sobre los pagos teóricos, y se pagara el saldo disponible.

Una vez surtido el anterior procedimiento, y de existir saldo remanente en el Fondo de Operadores, se procederá a ajustar la eventual diferencia que haya ocurrido entre el Egreso Teórico del Concesionario y el Egreso Efectivo del Concesionario, con cargo a los recursos disponibles en la Fiducia que administra el Fondo de Operadores.

Por lo tanto, el Egreso Efectivo del Concesionario, para efectos de su pago efectivo y para efectos del cálculo del Ingreso Esperado de Operación, incluye los valores que hayan sido trasladados desde el Fondo de Operadores en cada periodo i. El eventual

traslado que se requiera desde el Fondo de Operadores se distribuirá de manera proporcional a los AIFU para cada concesionario de operación en cada periodo i.

Los recursos del Fondo de Operadores serán destinados de manera exclusiva a cubrir los eventuales faltantes en los conceptos de pago de los concesionarios de operación (VEK y VEFU), una vez surtido el procedimiento de proporcionalidad en los recursos del Fondo de Contingencias con los demás agentes del sistema. En ningún caso se destinaran recursos del Fondo de Operadores para otros beneficiarios o conceptos de pago del sistema. El valor destinado a cubrir los eventuales faltantes del VEFU no puede superar el 15% del desembolso del FO en cada periodo que se requiera.

En caso de generarse rendimientos en el Fondo de Operadores, estos serán reinvertidos en el mismo Fondo de Operadores. Si al final del plazo del pago del VEFU existen remanentes en el Fondo de Operadores, estos serán destinados al Fondo de Contingencias del Sistema, y el Fondo de operadores será liquidado.

3.4. TIPOLOGÍA CONTRACTUAL

El artículo 32 de la Ley 80 de 1993 define el contrato de concesión, así:

> "*Articulo 32. De los contratos estatales. Son contratos estatales todos los actos jurídicos generadores de obligaciones que celebren las entidades a que se refiere el presente estatuto, previstos en el derecho privado o en disposiciones especiales, o derivados del ejercicio de la autonomía de la voluntad, así como los que, a título enunciativo, se definen a continuación: (…)*
>
> *Contrato de concesión: Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación,* ***operación****, explotación, organización o gestión, total o parcial,* ***de un servicio público****, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio* ***por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas****, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden*" (Resaltado fuera del texto)

En este contrato el Estado es el titular de la actividad o bien que entrega al concesionario, quien a su vez, actúa por su propia cuenta y riesgo. Adicionalmente, la Ley establece que el concesionario está sujeto al control y vigilancia de la entidad concedente, lo que significa que ésta goza del poder de instrucción y reglamentación en relación con la forma como se ejecuta el objeto contractual.

Vale decir, el concesionario recibe prerrogativas y facultades por parte de la entidad a través del contrato de concesión, convirtiéndose en colaborador de la administración

pública, y ejerciendo actividades propias de ésta.

Son características propias del contrato de concesión:

- Bilateral: El contrato de concesión crea obligaciones mutuas para concedente y concesionario.

- Conmutativo: El concedente y el concesionario se obligan a dar o hacer prestaciones que se consideran equivalentes.

  La equiparación de prestaciones en el contrato de concesión no es absoluta, pero existe una equivalencia entre las obligaciones de las partes, que se manifiesta desde el momento de celebración del contrato y durante toda la vigencia del mismo.

- Tracto sucesivo: La ejecución de las obligaciones se prolonga en el tiempo.

- Intuito persona: El contrato se celebra en razón a las calidades particulares de alguna de las partes.

- Solemne: El contrato de concesión debe contar con la solemnidad contenida en el artículo 40 de la Ley 80 de 1993.

El concedente no asume en principio responsabilidad por el éxito económico de la concesión, salvo que éste se vea afectado por causas que le sean imputables o por eventos imprevistos y extraordinarios.

Teniendo en cuenta el objeto y las obligaciones de los contratos descritos en el numeral 2.1., así como las características del contrato en comento, se concluye que la tipología de los tres contratos a celebrar es la concesión de la operación del servicio público de transporte, en los términos del artículo 32 de la Ley 80 de 1993.

4. FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN LA MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA

De conformidad con lo establecido en el artículo 24 de la Ley 80 de 1993, subrogado por el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, el proceso a seguir es el de licitación pública, en la medida en que no se prevé un procedimiento de selección especial para el contrato de concesión que se pretende celebrar.

Frente a la modalidad de selección, el Decreto 1510 de 2013, no hace ninguna previsión especial diferente a la contenida en la Ley 80 de 1993 y 1150 de 2007, para establecer cuál es el mecanismo idóneo para seleccionar al contratista del Estado.

5. ELEMENTOS CONSIDERADOS EN LA ESTRUCTURACIÓN ECONÓMICA DEL CONTRATO – VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO Y SU JUSTIFICACIÓN

De conformidad con lo establecido en el numeral 4 del artículo 20 del Decreto 1510 de 2013, por tratarse de un proceso de licitación cuyo objeto es celebrar un contrato de concesión, no se publicará ni revelará el modelo financiero utilizado en la estructuración.

Sin embargo, a continuación se presentarán algunos de los elementos considerados para la estructuración económica del contrato. Lo anterior, bajo ninguna circunstancia, compromete a la entidad, ni exime a los proponentes de realizar sus propios estudios técnicos y económicos necesarios para establecer su modelo financiero.

- **Variables consideradas en la estructuración**

El análisis parte de una definición de variables macroeconómicas para la elaboración de proyecciones que permita establecer el comportamiento de la concesión durante la vida del contrato.

Dentro de las variables más importantes utilizadas en la estructuración de las concesiones de operación, se destacan la inflación, el precio del combustible, tasa de cambio, y la demanda de pasajeros.

- Inflación

La inflación es el primer factor que afecta al proyecto directamente en sus ingresos y egresos, e indirectamente en el costo de su financiación. Esto es, ya que la inflación es la base para el ajuste salarios, costos, tarifas y tiene una correlación significativa con la DTF.

Teniendo en cuenta la alta incidencia de esta variable, se emplearon tasas de inflación calculadas por fuentes oficiales como el Ministerio de Hacienda y se compararon con escenarios utilizados por la banca comercial con el fin de encontrar un escenario conservador para la proyección.

- Precio de Combustible

Teniendo en cuenta la alta relevancia del combustible en el sistema y en su rentabilidad, se tomaron como base los costos del Gas Natural Vehicular (GNV). Para esto, se tuvieron en cuenta proyecciones de precios publicadas por Sistema de Planeación de Petróleo y Gas Colombiano de la Unidad de Planeación Minero Energética – UPME, Unidad Administrativa Especial del orden Nacional, de carácter técnico, adscrita al Ministerio de Minas y Energía, regida por la Ley 143 de 1994 y por el Decreto 255 de enero 28 de 2004. Adicionalmente, se corrieron escenarios sobre dichas proyecciones con el fin de llegar a escenarios más conservadores que reflejaran posibles incrementos en dichos precios.

El precio trabajado de GNV, corresponde a precios ofrecidos por proveedores de gas. De acuerdo con las condiciones actuales del mercado y la experiencia de otros sistemas de transporte masivo, se tuvieron en cuenta proveedores reconocidos.

Para efectos del precio del combustible, TRANSCARIBE S.A., como medida de eficiencia incluirá la obligación a cargo de los CONCESIONARIOS, relacionada con seleccionar, de manera conjunta, esto es, con el concurso de los CONCESIONARIOS que resulten adjudicatarios, a través del mecanismo de la licitación previsto en el artículo 860 del Código de Comercio, al **proveedor único de combustible para el Sistema**, de manera que el costo por metro cúbico que se obtenga tras la negociación sea común a todos los CONCESIONARIOS.

Lo anterior encuentra plena justificación en el hecho relacionado con que el precio que puede otorgar un proveedor único para el Sistema, puede reportar mejor relación costo –

beneficio para los costos asociados a la operación del Sistema.

Para el efecto, los CONCESIONARIOS fijarán las condiciones para realizar la selección del proveedor del combustible, frente a lo cual TRANSCARIBE S.A., podrá revisar y solicitar modificaciones frente a los términos y condiciones del proceso de selección.

- Tasa de Cambio

Dado que gran parte de las inversiones que debe asumir los concesionarios de operación son en vehículos que se deben importar, estos vehículos generalmente se negocian en dólares. Adicionalmente, ya que la implementación del sistema se lleva a cabo en un plazo de tres años, los precios de los vehículos en pesos dependerán de la tasa de cambio de la fecha en que se compren en ese plazo de implementación.

Para la proyección de la tasa de cambio se utilizan fuentes oficiales como el Ministerio de Hacienda y la banca comercial. Adicionalmente, se hacen escenarios sobre dichas proyecciones en donde se estresa el modelo con el fin de poder seguir siendo viable con posibles subidas de la tasa de cambio que afecten el flujo de caja del concesionario.

- Demanda

La demanda es el factor más importante de modelación y se tomaron en cuenta los valores obtenidos en el estudio de demanda y sus actualizaciones. Dichos estudios contemplan el impacto del transporte informal, los crecimientos poblacionales, la demanda captada por cada ruta, y la demanda cubierta durante la implementación del Sistema. Como base para la demanda se utilizaron los valores que arrojó el ajuste a la matriz origen destino, en donde la demanda de la ciudad se estimó en 452.526 pasajeros al día. Este número estimado ya se encuentra castigado en el veinticinco por ciento (25%), para considerar el porcentaje de la demanda del transporte público que es capturada por medios los medios informales.

- **Estimación de costos**

La estimación de los costos asociados a la concesión incluye todos los egresos relacionados con la operación y el mantenimiento de los vehículos, considerando personal, insumos y administración. En cuanto a los costos directos se contemplan los de combustible, llantas y mantenimiento, según los planes establecidos por los fabricantes, salarios de conductores, seguros de vehículos e impuestos, entre otros. Adicionalmente se han incluido los costos de inversión y mantenimiento de aire acondicionado.

Como costos asociados directamente al personal necesario para la operación, se tiene en cuenta una estructura organizacional capaz de dirigir el proyecto en todas sus áreas, así como un número adecuado de conductores y mecánicos. Todo el personal debe ser debidamente contratado por la empresa y el modelo financiero incluye todos los gastos asociados.

Se estableció también una estructura de personal indirecto para planeación de programación de flota, y para el correcto funcionamiento del patio y los talleres.

El proyecto contempla una suma de gastos administrativos necesarios para la operación, tales como pólizas de seguros para sistemas, equipos y oficinas, arriendo, servicios

públicos, publicidad y demás gastos legales y de oficina.

Al igual que con las inversiones, el flujo de costos es creciente gracias al cronograma de entrada de la flota, por lo cual a medida que vaya presentándose aumento en el número de vehículos, los costos serán mayores.

Se contempla adicionalmente la inversión que deben realizar los concesionarios en adecuación y arrendamiento de patios temporales.

- **Estimación de los ingresos**

El Sistema Transcaribe ha sido diseñado para ser autosostenible por medio de la independencia de sus flujos. Su fuente única de ingresos proviene de la venta de pasajes a los usuarios, a través de la cual se debe generar el nivel de flujos necesario para remunerar a todos los agentes involucrados en el sistema, en los que se incluyen los concesionarios de operación, recaudo, patio-portal, ente gestor, fiducia del Fondo Unificado y los fondos remanentes del sistema.

Para el cálculo de los ingresos de cada concesionario de operación, se toman los kilómetros diarios recorridos por cada tipología vehicular, el valor que se paga por kilómetro, y la cantidad de vehículos de cada tipología. Este valor es de alta sensibilidad, pues es el resultado de todo el proceso de estructuración y proviene de escenarios en donde se cumpla con cierre financiero.

Frente a los ingresos del Sistema, es importante mencionar que el Ente Gestor se encuentra gestionando recursos para descargar de los costos asociados a la tarifa el valor correspondiente a la infraestructura del patio-taller, equivalente a $99 de diciembre de 2010. Sin perjuicio de lo anterior, la estructuración debe realizarse contemplando que ese costo hace parte de la tarifa, dado que actualmente no se tiene certeza sobre el momento a partir del cual se hará el desmonte del costo de la infraestructura de la tarifa, en tanto esa actuación depende de la expedición de un Documento CONPES y la apropiación de los recursos por parte del Gobierno Nacional destinada a apoyar la construcción de la infraestructura física del Sistema.

Así las cosas, la modelación del contrato de concesión contempla la estructuración con el cargo porcentual que corresponde al concesionario del patio – taller. Sin embargo, prevé desde ya la fórmula de remuneración con el desmonte del costo de la infraestructura, en un plazo de tres (3) años, siempre que el Gobierno Nacional aporte los recursos para esos efectos.

- **Cierre Financiero**

Para determinar el cierre financiero se trabajó con el índice de "cobertura de deuda", obtenido a partir de la relación entre el flujo de caja operativo y el servicio de la deuda. Este valor debe situarse en los rangos actuales exigidos por el mercado financiero en Colombia. Los anteriores criterios permitieron establecer los límites tarifarios de la concesión, entre los cuales licitarán los oferentes.

- **Inversiones a realizar por el CONCESIONARIO**

La inversión a realizar por parte del concesionario deberá ser justificada por los beneficios a obtener en el futuro. La concesión de operación debe ser rentable para los concesionarios y para el Distrito, y debe producir beneficios sociales en cuanto a desarrollo de la ciudad y la movilidad de todo el Sistema conjunto.

Las inversiones a realizar por parte del CONCESIONARIO corresponden a los equipos definidos en los anexos técnicos, que corresponden a los vehículos de la flota de referencia, y los elementos necesarios para la adecuación de patios y talleres de mantenimiento, así como de los patios temporales.

Las inversiones en los vehículos serán realizadas teniendo en cuenta el cronograma de entrada de la flota.

El proyecto contempla la división en tres únicas concesiones, realizando una partición en las inversiones de capital, basadas principalmente en los vehículos que harán parte del Sistema y que le corresponderán a cada concesionario.

Los precios de los vehículos se obtendrán por la comparación de precios ofrecidos por los diferentes fabricantes. De acuerdo con las condiciones actuales del mercado y la experiencia de otros sistemas de transporte masivo, se tuvieron en cuenta proveedores reconocidos en el mercado para la carrocería y el chasis de los vehículos, los cuales permitieron tener un panorama de elección para la construcción de los flujos de inversiones del proyecto.

El cronograma de entrada de la demanda permitió modelar la cantidad de vehículos necesarios para satisfacerla, en donde se tuvieron en cuenta tiempos de ciclo por vehículo y el comportamiento actual del flujo de pasajeros, manteniendo niveles de servicio adecuados y una amplia cobertura inicial del Sistema.

Adicionalmente, y dado que es una obligación contractual del concesionario de desvincular los vehículos del sistema colectivo, se toma un precio de fuentes oficiales como el Ministerio de Transporte y Fasecolda para el cálculo de precio de los vehículos que hacen parte del inventario actual. Si el vehículo postulado es finalmente desintegrado, se le reconocerá un valor que está establecido en los anexos técnicos del proceso, en particular en el **APÉNDICE 5**. Los vehículos respecto de los cuales se haya hecho reposición en fecha posterior a la del inventario contenido en el mencionado APÉNDICE 5, se reconocerán a los valores fijados en las tablas del Ministerio de Transporte y Fasecolda, considerando que el valor acordado en el marco del proceso anterior, sólo fue para los vehículos allí incluidos, generándose una racionalidad económica recogida en el anterior proceso y en este que se inicia.

Los recursos para el pago de dichos vehículos deben ser conseguidos por los concesionarios de operación vía deuda o capital. Parte de la tarifa técnica se destina a repagar a los concesionarios el aporte realizado para este concepto.

Por último, los concesionarios deberán realizar un aporte, equivalente a un **derecho de entrada**, que corresponde a recursos requeridos por TRANSCARIBE S.A. para llevar a cabo actividades necesarias para dar inicio al Sistema Transcaribe, por un valor total de $5,380 millones de pesos.

Este valor debe ser pagado por los tres concesionarios, y para distribuirlo proporcionalmente se utilizó como criterio un valor en función de la cantidad y tipología de los vehículos de cada concesionario. El pago de este valor debe realizarse al momento en que TRANSCARIBE S.A., pida la flota a cada concesionario.

El derecho de entrada que se debe pagar por cada vehículo a la entidad ha sido calculado como parte de las inversiones totales del concesionario y por tanto será remunerado como parte del ingreso esperado de operación (IEDO).

Con respecto a la versión anterior, el valor total del derecho de entrada ha subido como consecuencia de modificar el diseño operacional, dado que se habían establecido valores fijos por vehículo. La modificación de la flota, que redujo el número de articulados pero aumento el número de padrones, produce este incremento en el valor total.

6. JUSTIFICACIÓN DE LOS REQUISITOS HABILITANTES

6.1. REQUISITOS HABILITANTES DE ORDEN JURÍDICO

6.1.1. Descripción de la aptitud legal del proponente

De acuerdo con la estructuración del proceso de selección, TRANSCARIBE S.A. ha considerado que pueden participar como proponentes dentro del proceso licitatorio las sociedades constituidas con el único objeto de participar en la Licitación, las personas asociadas bajo la promesa de constituir una sociedad futura con objeto único y las cooperativas constituidas con objeto único.

Esas estructuras de proponente están pensadas para efectos de garantizar la individualización del prestador del servicio público de transporte, así como para tener una adecuada separación entre los socios y la persona jurídica que presta el servicio.

La exigencia de cualquiera de los tres instrumentos de vinculación para la presentación de ofertas, permite contar con una persona jurídica claramente identificada e independiente de sus socios, de modo que se puedan precaver futuros conflictos que afecten la prestación del servicio de cara a la entidad concedente.

De otro lado, en relación con el objeto único exigido para los proponentes, debe indicarse que la exigencia encuentra fundamento en que se trata de la prestación de un servicio público, de donde surge la necesidad de especializar el objeto social para que esté encaminado, de manera exclusiva y excluyente, al cumplimiento de la finalidad que pretende satisfacer el ente gestor.

Los requisitos serán regulados en el pliego de condiciones, de modo que se establezcan con claridad las condiciones que deben cumplir cada uno de los proponentes para efectos de presentar la propuesta.

Como parte de los requisitos habilitantes de orden jurídico, y como cambio estructural del proceso licitatorio que se desarrollará en 2014, está previsto incluir la obligación de vincular una persona jurídica cuyo objeto social contemple de manera expresa la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, fijando un porcentaje de participación mínimo del treinta por ciento (30%) dentro del proponente. Este miembro del

proponente plural o socio del proponente singular, deberá acreditar la experiencia mínima exigida en función de las alternativas para la presentación de la oferta que se desarrolla en el pliego de condiciones.

6.1.2. Forma de acreditación legal

Los requisitos exigidos en el pliego de condiciones relacionados con la forma de acreditar la capacidad legal del proponente y de los miembros del proponente, encuentra fundamento en las disposiciones civiles y comerciales que prevén los instrumentos a través de los cuales se verifica la condiciones de existencia y representación legal de las personas naturales y jurídicas.

Como parte de la verificación de los requisitos que acreditan la existencia, representación y capacidad, es necesaria la constatación tanto de la vigencia, como de la capacidad de las personas que manifiestan el consentimiento por cuenta de la persona que representan. En tal sentido, el pliego de condiciones regulará los requisitos que deben cumplir los representantes legales y los apoderados en el proceso de selección.

En relación con las promesas de sociedad futura, en el pliego de condiciones se exigirá la conformación del proponente bajo las condiciones señaladas en el Código de Comercio para conformar una persona jurídica, cumpliendo para el efecto con los requisitos exigidos para el tipo societario que sea seleccionado.

De otro lado, en el pliego de condiciones se incluirán requisitos de orden legal que deben ser observados por las entidades contratantes, mediante los cuales se logre verificar la idoneidad del particular interesado en contratar con el Estado, en términos de responsabilidad fiscal y disciplinaria.

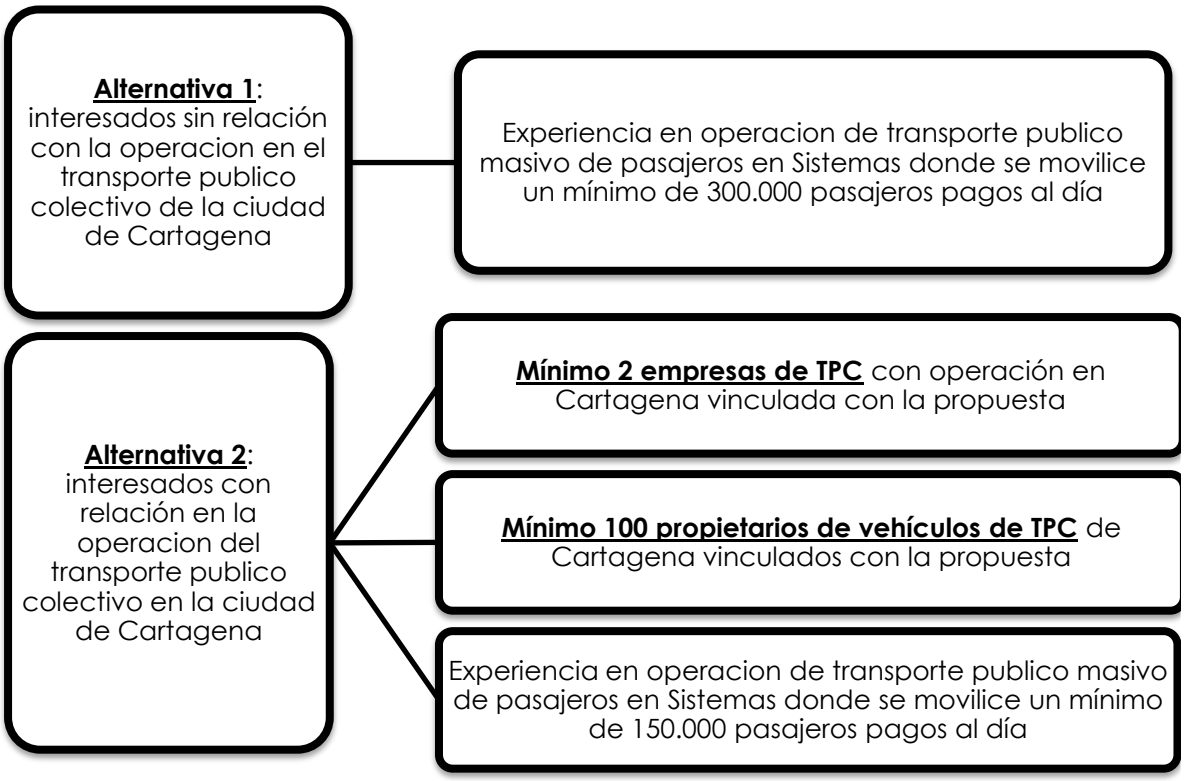
6.1.3. Requisitos de los miembros del proponente

Los miembros del proponente deben acreditar las condiciones de existencia, capacidad y representación que permitan establecer que la manifestación de voluntad relacionada con la presentación de la propuesta y la suscripción, ejecución y liquidación del futuro contrato, encuentra sustento en los documentos que dan origen a la persona jurídica miembro de un proponente plural.

Esa acreditación de requisitos deberá darse en los términos antes señalados y, tratándose de personas de origen extranjero, deberán cumplir con los requisitos exigidos en el Código de Comercio y en el Código de Procedimiento Civil relacionados con la acreditación de documentos otorgados en el exterior.

6.1.4. Alternativas para la presentación de las propuestas

Como se indicó en el numeral 1 y en el literal b) del numeral 2.3. de este documento, la entidad ha previsto como cambio estructural de este nuevo proceso, la posibilidad de presentar propuesta por medio de dos (2) alternativas, así:



6.1.4.1. Composición de la estructura societaria del proponente: Alternativa 1 de presentación de la oferta

Esta alternativa prevé la posibilidad de presentar propuesta sin contar con actores del Transporte Público Colectivo en la ciudad de Cartagena, salvo en el aspecto relacionado con la asignación de puntaje frente al componente de calidad de vinculación de propietarios con la propuesta.

En este escenario, el proponente deberá incluir como miembro del oferente plural (promesa de sociedad futura – promitente socio) o como socio o cooperado del proponente singular (sociedad con objeto único), una persona jurídica cuyo objeto social contemple de manera expresa la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, fijando un porcentaje de participación mínimo del treinta por ciento (30%) dentro del proponente.

Esta alternativa surge como consecuencia de haber declarado desierto el proceso licitatorio anterior, en el cual se establecía la posibilidad de participación vinculando empresas de transporte público colectivo y propietarios, aspecto que restringió la posibilidad de participación de otros interesados en el proceso.

Comoquiera que el fin último es garantizar que la ciudad cuente con operadores del Sistema para que presten el servicio de transporte público en la ciudad, y ante la

ausencia de propuestas en el proceso anterior, la entidad, de acuerdo con las recomendaciones impartidas en la Junta Directiva, decidió ampliar más los requisitos para participar, de modo que de manera correlativa se ampliara aún más el espectro de posibles interesados en participar.

Esta estructura, en todo caso, requiere la vinculación de propietarios para efectos de garantizar la adquisición de puntaje por ese concepto, de modo que se garantiza el cumplimiento de la política de vinculación al nuevo Sistema, de los actuales actores.

6.1.4.2. Composición de la estructura societaria del proponente: Alternativa 2 de presentación de la oferta

Adicional a la anterior alternativa, se mantiene la integración del proponente vinculando empresas de transporte colectivo y propietarios, lo cual tiene la finalidad de seguir generando incentivos que promuevan la integración de actores del actual sistema a fin de generar valor para aquéllos que son actuales prestadores del servicio y pueden transmitir su experiencia al nuevo esquema de operación del transporte público.

Esta estrategia permite absorber el mayor número de actores en los esquemas societarios que sean definidos por los proponentes, de modo que el nuevo sistema acoja, bajo esquemas de operación diferentes, a los antiguos prestadores, generando la prestación bajo un modelo más estructurado y, a la postre, más eficiente para la ciudad.

Por lo anterior, en el pliego de condiciones se incluirá la obligación de presentar la propuesta con un número mínimo de propietarios y/o empresas de transporte colectivo que se vinculen como miembros del proponente, en calidad de socios, promitentes socios o cooperados.

6.1.5. Parafiscales

El artículo 50 de la Ley 789 de 2010 prevé la obligación de las entidades estatales de verificar que los proponentes hayan efectuado el pago de los aportes a los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje, de la siguiente manera:

> *"ARTÍCULO 50. CONTROL A LA EVASIÓN DE LOS RECURSOS PARAFISCALES. La celebración, renovación o liquidación por parte de un particular, de contratos de cualquier naturaleza con Entidades del sector público, requerirá para el efecto, del cumplimiento por parte del contratista de sus obligaciones con los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje, cuando a ello haya lugar. Las Entidades públicas en el momento de liquidar los contratos deberán verificar y dejar constancia del cumplimiento de las obligaciones del contratista frente a los aportes mencionados durante toda su vigencia, estableciendo una correcta relación entre el monto cancelado y las sumas que debieron haber sido cotizadas.*

En el evento en que no se hubieran realizado totalmente los aportes correspondientes, la Entidad pública deberá retener las sumas adeudadas al sistema en el momento de la liquidación y efectuará el giro directo de dichos recursos a los correspondientes sistemas con prioridad a los regímenes de salud y pensiones, conforme lo define el reglamento.

Cuando la contratación se realice con personas jurídicas, se deberá acreditar el pago de los aportes de sus empleados, a los sistemas mencionados mediante certificación expedida por el revisor fiscal, cuando este exista de acuerdo con los requerimientos de ley, o por el representante legal durante un lapso equivalente al que exija el respectivo régimen de contratación para que se hubiera constituido la sociedad, el cual en todo caso no será inferior a los seis (6) meses anteriores a la celebración del contrato. En el evento en que la sociedad no tenga más de seis (6) meses de constituida, deberá acreditar los pagos a partir de la fecha de su constitución.

Para la presentación de ofertas por parte de personas jurídicas será indispensable acreditar el requisito señalado anteriormente. El funcionario que no deje constancia de la verificación del cumplimiento de este requisito incurrirá en causal de mala conducta.

(…)" (Resaltado fuera del texto).

En el mismo sentido, la Ley 1150 de 2007 previó en relación con la obligación de acreditar en los procesos de selección el pago de los aportes a la seguridad social y parafiscales, lo siguiente:

"ARTÍCULO 23. DE LOS APORTES AL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL. El inciso segundo y el parágrafo 1o del artículo 41 *de la Ley 80 quedarán así:*

"Artículo 41.
(…)
Para la ejecución se requerirá de la aprobación de la garantía y de la existencia de las disponibilidades presupuestales correspondientes, salvo que se trate de la contratación con recursos de vigencias fiscales futuras de conformidad con lo previsto en la ley orgánica del presupuesto. ***El proponente y el contratista deberán acreditar que se encuentran al día en el pago de aportes parafiscales relativos al Sistema de Seguridad Social Integral, así como los propios del Sena, ICBF y Cajas de Compensación Familiar, cuando corresponda****.*

PARÁGRAFO 1o. El requisito establecido en la parte final del inciso segundo de este artículo, deberá acreditarse para la realización de cada pago derivado del contrato estatal.

El servidor público que sin justa causa no verifique el pago de los aportes a que se refiere el presente artículo, incurrirá en causal de mala

> *conducta, que será sancionada con arreglo al régimen disciplinario vigente"* (Resaltado fuera del texto).

Atendiendo a la obligación prevista en la normatividad antes citada, en el presente proceso de selección se exigirá la acreditación del pago de los aportes a la seguridad social y parafiscales, como requisito habilitante para participar en el proceso de selección.

6.1.6. Garantía

En relación con la obligación de prestar garantía de seriedad del ofrecimiento realizado el artículo 7 de la Ley 1150 de 2007 prevé lo siguiente:

> *"Artículo 7°. De las garantías en la contratación. Los contratistas prestarán garantía única para el cumplimiento de las obligaciones surgidas del contrato. Los proponentes prestarán garantía de seriedad de los ofrecimientos hechos.*
>
> *(…)*
>
> *Las garantías no serán obligatorias en los contratos de empréstito, en los interadministrativos, en los de seguro y en los contratos cuyo valor sea inferior al 10% de la menor cuantía a que se refiere esta ley, caso en el cual corresponderá a la entidad determinar la necesidad de exigirla, atendiendo a la naturaleza del objeto del contrato y a la forma de pago, así como en los demás que señale el reglamento.*
>
> *(…)".*

Atendiendo a la naturaleza y cuantía del contrato a celebrar con ocasión del presente proceso de selección, en el pliego de condiciones se exigirá la presentación de una garantía de seriedad del ofrecimiento. Los tipos y condiciones de las garantías a presentar se regirán por lo previsto en el Decreto 1510 de 2013.

En relación con la garantía de seriedad de la oferta que debe ser aportada por los proponentes que presenten tanto propuesta principal, como propuesta subsidiaria, en el pliego de condiciones se incluirá que la garantía de seriedad de la oferta deberá servir para amparar tanto la propuesta principal, como la subsidiaria, por cuanto se trata de la misma propuesta y, en caso de que se materialicen las condiciones para hacer efectivo el amparo, sólo se podrá producir respecto de la propuesta que resulte habilitada para ser adjudicataria de uno de los contratos de concesión.

En cuanto al monto exigido para garantizar el cumplimiento de la obligación se tiene lo siguiente, suma que responde a lo dispuesto en el artículo 118 del Decreto 1510 de 2013:

Concesionario 1: $ 2.247.556.000
Concesionario 2: $ 1.982.598.000
Concesionario 3: $ 2.151.380.000

6.2. REQUISITOS HABILITANTES DE ORDEN FINANCIERO

En el presente proceso de selección se tendrán en cuenta como requisitos habilitantes, los siguientes indicadores o requerimientos de carácter financiero, los cuales fueron construidos por el asesor financiero para este proceso de selección, el cual presentó un informe que consta en el Anexo No. 4, denominado INFORME FINANCIERO

Los siguientes indicadores se consideran aptos como requisitos habilitantes para brindarle a Transcaribe seguridad acerca de la solidez financiera de los proponentes. Para la definición de los requisitos habilitantes se tuvo en cuenta el monto requerido de inversión según la estructuración técnica y financiera, las alternativas de conformación de los proponentes y los miembros que los componen, y las fuentes de información acerca de la situación financiera de los mismos. Los requisitos presentados además no son diferentes a los que actualmente se requieren en procesos de concesión similares adelantados por entidades estatales.

El Patrimonio Neto indica la solidez financiera que presentan los proponentes para emprender las inversiones y apalancar financieramente el proyecto. El capital mínimo es un requisito que permite demostrar la disponibilidad inicial de negocios para el arranque del proyecto (Fase 1 y 2) y mitigar el impacto financiero en el sistema por posibles demoras en la etapa de implementación. Por último, la experiencia en consecución de recursos permite identificar procesos exitosos anteriores del mismo tipo, reduciendo el riesgo de cierre financiero.

6.2.1. Capacidad Financiera Mínima Requerida en Función del Patrimonio Neto

Descripción:

El proponente deberá acreditar una capacidad económica mínima en función de su patrimonio neto a diciembre de 2012, para cada una de las concesiones.

Estos valores se justifican a partir de la modelación financiera de estructuración, y su valor consiste en el cálculo de los montos que permitan dar viabilidad financiera a las operaciones de concesión y asegurar que los recursos necesarios para la implementación y operación del sistema se encuentran disponibles. Para este efecto se han evaluado los siguientes resultados obtenidos en los escenarios de modelación:

- Margen operacional
- Cobertura de Deuda
- Liquidez
- Inversiones totales del sistema y vida útil
- Estructura de Capital
- Promedio Ponderado de Costo de Capital

El objetivo de este valor es garantizar que cada concesión tiene una fortaleza en su estructura de capital que permite soportar los montos a invertir para la implementación de su concesión, para la estructura de desvinculación, y para la operación, y que los indicadores anteriormente mencionados están dentro de los rangos que permitan minimizar riesgos financieros para los concesionarios y para el sistema.

El proponente deberá acreditar una capacidad económica mínima en función de su

patrimonio neto a diciembre , para cada una de las concesiones así:

Patrimonio neto	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Patrimonio-Operación	33,900	28,400	27,500
Patrimonio- Desintegración	29,200	24,500	23,700
Patrimonio	63,100	52,900	51,200

Valores expresados en pesos de diciembre de 2012

6.2.2. Capacidad Financiera en función del capital mínimo para el proyecto

El proponente deberá acreditar una capacidad mínima para cada una de las concesiones así:

Capital mínimo	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Capital mínimo - Operación	27,500	22,900	19,900
Capital mínimo - Desintegración	17,700	14,900	14,400
Patrimonio	45,200	37,800	34,300

Valores expresados en pesos de diciembre de 2012

El capital mínimo para el proyecto se acredita mediante el resultado de la sumatoria de las siguientes alternativas.

1. Cupo de Crédito

Para utilizar este mecanismo, el cupo de crédito puede ser aportado por el proponente o por uno de los miembros del proponente, y debe cumplir con lo siguiente:

a) El cupo de crédito debe ser aprobado de manera irrevocable por entidades financieras nacionales vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia y/o por entidades financieras extranjeras siempre que estas estén legalmente constituidas y reguladas por el organismo (de vigilancia financiera equivalente a la Superintendencia financiera en Colombia),correspondiente al país donde se acreditó el cupo de crédito

b) En caso que los cupos de crédito sean otorgados por una entidad financiera de origen extranjero, es obligación exclusiva del proponente aportar los documentos idóneos que acrediten que la misma se encuentra regulada por la autoridad correspondiente.

c) estos cupos deberán expresar que se encuentran libres de otros compromisos y que serán destinados a respaldar este contrato en caso de que le sea adjudicado y deberán tener un plazo de validez igual o mayor a (6) meses contado desde la fecha de apertura de la presente licitación.

d) El Cupo de Crédito puede ser otorgado por un proveedor de flota nueva y debe ser aprobado de manera irrevocable. (Para este mecanismo solo se permite acreditar hasta el 50% del requisito.)

2. Depósito DE DINERO EN GARANTÍA.

Para utilizar este mecanismo, se deberá presentar simultáneamente con la propuesta, so pena de rechazo de la oferta, el ORIGINAL del título o certificado con el cual demuestra la constitución del depósito de dinero en garantía, constituido a favor del proponente en una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera, constituido a más tardar en la fecha de cierre de este proceso de selección.

Este depósito debe tener una vigencia mínima de seis (6) meses, en donde especifique que no podrá ser devuelto al depositante sino cuando TRANSCARIBE S.A. lo autorice. O si no es adjudicatario de la concesión.

3. Porcentaje de Valor de los vehículos como aporte

Si el proponente utiliza este mecanismo, deberá acreditar el porcentaje del valor de cada uno de los vehículos postulados, de acuerdo a los valores bases establecidos en el apéndice No 13 del presente proceso y sobre los cuales el oferente haya establecido el compromiso irrevocable de enviar dichos recursos provenientes de la compra del vehículo a la fiducia del concesionario en el caso de resultar adjudicatario.

Dicho compromiso debe reflejarse según el formato del Anexo 6, donde se indica la placa del vehículo asociado al esquema, el propietario, el valor del vehículo según el apéndice No 13, y el valor a destinar a la fiducia, y debe venir firmado por el propietario del vehículo. Se debe utilizar un formulario por vehículo. Para la acreditación se consideraran los formularios que se encuentren llenados y firmados en su totalidad.

Este criterio solo puede utilizarse para acreditar el componente de operación y no será válido para acreditar el componente de desintegración.

4. Capital de Trabajo Según Estados Financieros

- El capital de trabajo se obtendrá de la sumatoria del capital de trabajo de cada uno de los miembros del proponente plural o socio o cooperado del proponente.

- El capital de trabajo se obtiene a través de la diferencia entre el activo corriente y el pasivo corriente, de acuerdo a los valores registrados en los estados financieros aprobados por revisor fiscal y firmados por representante legal del proponente.

- Para efectos de este numeral, el miembro del proponente que representa el 40% o más de participación en la estructura, deberá acreditar al menos el 60% del total del valor acreditado.

- En todo caso, esta opción de acreditación solo será válida hasta por el 50% del valor exigido en este numeral, y no podrá incluirse simultáneamente con el Cupo de Proveedores.

TRANSCARIBE S.A. efectuará la verificación de la información relacionada y que acompañe la **Proforma 5** presentada por los proponentes y declarará que **CUMPLE** aquellas propuestas en las que se acrediten todos los factores de Capacidad Financiera en los términos establecidos en el presente Pliego de Condiciones.

La suma del valor resultante del porcentaje acreditado de todos los vehículos acreditados se aceptara únicamente para acreditar la capacidad financiera en función del capital mínimo para el proyecto, en el componente de Operación.

6.2.3. Experiencia en Consecución de Financiación en Proyectos de Infraestructura y/o Infraestructura de Transporte

Descripción

TRANSCARIBE S.A. considerará que los proponentes que reúnan los requisitos relacionados cuentan con la experiencia en consecución de la financiación requerida para ejecutar el objeto de la licitación, de manera que a quienes los acrediten se les calificará su propuesta como "CUMPLE".

Los criterios que le permitirán a TRANSCARIBE S.A. determinar si un proponente está en condiciones técnicas y que cuenta con la experiencia en consecución de financiación necesaria para ejecutar el objeto licitado serán diligenciados en la **Proforma 5** de este pliego de condiciones para lo cual será tenido en cuenta la experiencia en la consecución efectiva de financiación o la realización de los aportes de capital para proyectos de transporte, y/o construcción de obras civiles por el sistema de concesión, y/o sistemas de financiación privada de proyectos de infraestructura, tal como se define más adelante y en las cuantías que allí se determinan.

En caso de que el proponente no cumpla con lo requerido en esta licitación, la propuesta será evaluada NO CUMPLE.

La experiencia se acreditará de conformidad con lo que se establece a continuación:

El proponente deberá acreditar, diligenciando la proforma 5A de este pliego de condiciones, que después del 1 de enero de 2005 ha obtenido la siguiente financiación por un valor mínimo en pesos del treinta y uno (31) de Diciembre de 2012:

Experiencia en consecución	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Experiencia en consecución	195,100	162,900	148,000

Para efectos del presente numeral se considera que los proyectos de infraestructura corresponden, exclusivamente, a todas aquellas obras que corresponden a los sectores de generación, transmisión y distribución de energía, agua potable, saneamiento básico, carreteras, puertos, aeropuertos, infraestructura vial, infraestructura férrea, infraestructura de sistemas de transporte Terrestre Masivo de Pasajeros, de transporte de hidrocarburos y de transporte de gas". Así mismo, Infraestructura de Transporte corresponde exclusivamente a todas aquellas obras de Infraestructura Vial, de puertos, aeropuertos, Sistemas de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros (SITM, SITP, SETP, entre otros) y sus inversiones relacionadas, incluida infraestructura operacional.

Para efectos de la acreditación de experiencia en consecución de financiación en los términos del presente numeral, el proponente, podrá acreditar dicha experiencia directamente y/o a través de Un (1) asistente financiero, a quien se le aplicarán las reglas enunciadas en el presente numeral para la acreditación de la experiencia en consecución de financiación. En este último caso, se tendrá en cuenta la experiencia obtenida directamente por el asistente financiero para sí mismo o para terceros.

Para efectos de la evaluación de los requisitos de patrimonio neto y capital mínimo exigido, uno de los miembros del proponente plural deberá acreditar mínimo el 40% del valor exigido. En todo caso la sumatoria de las participaciones individuales que acrediten lo aquí exigido, deberá alcanzar el 100% de los requisitos mínimos exigidos a un proponente individual.

El miembro del proponente que acredite el mínimo del 40% exigido en el párrafo anterior deberá tener una participación mínima del 40% en el proponente que presenta la oferta.

6.3. REQUISITOS HABILITANTES DE EXPERIENCIA

El Sistema Transcaribe tiene dos necesidades a satisfacer:

(i) Obtener la presentación de ofertas para lograr iniciar la prestación del servicio de transporte público en la ciudad de Cartagena, bajo el modelo previsto para el Sistema Transcaribe.

(ii) Vincular a parte de los actores directos que prestan el servicio de transporte público colectivo, de modo que se logre un adecuado tránsito hacia la nueva forma de prestación del servicio en la ciudad de Cartagena.

En la estructuración del proceso TC–LPN–003 de 2013 estos dos objetivos estaban unidos. Como consecuencia de haberse declarado desierto, surge la necesidad de garantizarlos de manera separada, generando la necesidad de estructurar el proceso a partir de la creación de dos (2) alternativas de participación, las cuales ya fueron mencionadas en el numeral 6.1.4. de este documento.

Para la Alternativa 1 se prevé la necesidad de acreditar experiencia en la prestación del servicio de transporte de pasajeros, vinculando propietarios del actual Sistema de Transporte Colectivo de la ciudad de Cartagena, sólo para la obtención de puntaje.

Como parte de la Alternativa 2 de vinculación: se contempla la necesidad de incluir empresas de transporte colectivo, con una participación de propietarios que accedan al proponente de manera independiente o de forma organizada a través de cooperativas, y la vinculación de propietarios que se presenten de manera individual o mediante estructuras que los agrupen. Lo anterior, en adición a la obtención de puntaje por medio de la vinculación de propietarios adicionales a los mínimos exigidos para participar.

Adicionalmente, para las Alternativas 1 y 2, se contempla la necesidad de vincular experiencia acreditada a través de contratos, en la prestación del servicio de transporte de pasajeros, de acuerdo con las cantidades antes incluidas.

Para la Alternativa 1, se exige la acreditación de experiencia en operación de transporte público masivo de pasajeros en Sistemas donde se movilice un mínimo de 300.000 pasajeros pagos al día. Este número mínimo corresponde a la mitad del estimado total de movilización para el Sistema Transcaribe, previo a castigarlo con el porcentaje que es capturado por el transporte informal en la ciudad de Cartagena de Indias.

Para la Alternativa 2, se exige la acreditación de experiencia en operación de transporte público masivo de pasajeros en Sistemas donde se movilice un mínimo de 150.000 pasajeros pagos al día. Este número mínimo corresponde a la cuarta parte del estimado total de movilización para el Sistema Transcaribe, previo a castigarlo con el porcentaje que es capturado por el transporte informal en la ciudad de Cartagena de Indias. Respecto de la Alternativa 1, en la Alternativa 2 se supone que la experiencia es complementada por las empresas de transporte público colectivo y propietarios vinculados como miembros del proponente.

Con la inclusión de esas alternativas se garantizará que el servicio será prestado por concesionarios que cuentan con la idoneidad y experiencia técnica para la prestación del servicio en Sistemas de transporte masivo de pasajeros y, en todo caso, la ampliación del espectro de posibles interesados en el proceso de selección de los concesionarios que prestarán el servicio de transporte público en la ciudad de Cartagena.

7. JUSTIFICACIÓN DE LA INCLUSIÓN DE PROPUESTAS PRINCIPALES Y SUBSIDIARIAS Y DE LA POSIBILIDAD DE ADJUDICAR A UN MISMO PROPONENTE MÁS DE UNA CONCESIÓN.

El artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 consagra el principio de selección objetiva en los siguientes términos: "*es objetiva la selección en la cual la escogencia se haga al ofrecimiento más favorable a la entidad y a los fines que ella busca, sin tener en consideración factores de afecto o de interés y, en general, cualquier clase de motivación subjetiva*".

De acuerdo con dicho artículo, se encuentra que las entidades estatales tienen la competencia para generar mecanismos que promuevan la competencia entre los proponentes y, en general, para establecer condiciones que permitan a la entidad seleccionar la propuesta que sea más favorable a los fines que busca.

Con el propósito de honrar ese compromiso, en el proceso de selección se plantea la posibilidad de presentar propuesta principal y subsidiaria como un mecanismo para que el mismo proponente pueda presentarse para varias concesiones y así generar un estímulo a la competencia que se puede presentar entre los posibles oferentes, aumentando, correlativamente, las probabilidades de que todas las concesiones resulten adjudicadas, elemento esencial para cumplir con los objetivos de la entidad frente a la prestación del servicio de transporte público en la ciudad de Cartagena.

Cabe resaltar que el pliego de condiciones establecerá, con absoluta claridad, las condiciones bajo las cuales se deben presentar dichas propuestas, por ejemplo, en relación con la garantía de seriedad de la propuesta, los requisitos habilitantes, los requisitos puntuables, entre otros aspectos relevantes. Así mismo, se incluirán las condiciones bajo las cuales se hará la evaluación de esas propuestas y el momento en que unas y otras entran a competir por la adjudicación de los contratos de concesión que son objeto del proceso licitatorio.

En adición a las propuestas principales y subsidiarias, el pliego incluirá las condiciones bajo las cuales un mismo proponente podrá resultar adjudicatario de dos concesiones, de modo que ese factor diferenciador del proceso anterior, logre estimular la presentación de ofertas y la competencia entre los posibles interesados en la prestación del servicio.

8. JUSTIFICACIÓN DE LOS FACTORES DE SELECCIÓN

Conforme a lo expresado en el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, modificado por el art. 88 de la Ley 1474 de 2011, en concordancia con el artículo 26 del Decreto 1510 de 2013, la entidad seleccionará el ofrecimiento más favorable a través de una ponderación detallada y precisa de los factores técnicos y económicos (elementos de calidad y precio) de selección del contratista.

Para efectos de la evaluación, el pliego de condiciones establecerá una regla de verificación de las propuestas que garantice la revisión, en primer término, por aquella concesión a la cual sólo se presenten propuestas subsidiarias, o sólo una principal y otras subsidiarias. Si para todas las concesiones sólo se presentan propuestas principales, se iniciará la evaluación de las propuestas presentadas para la Concesión No. 1, y posteriormente la No. 2, para terminar con la concesión No. 3.

Definido el orden, la calificación de los requisitos ponderables de las propuestas se efectuará mediante la evaluación de los siguientes factores:

8.1. PRECIO (800 PUNTOS)

Equivale al valor ofertado por cada proponente para el componente de operación y para el componente de fondo unificado.

Ingreso esperado techo	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Ingreso Esperado Operación Techo (IEDO)	826,261	787,080	800,477

(Cifras de Diciembre de 2012)

La propuesta incluirá los valores correspondientes a los riesgos asumidos por el futuro concesionario, estudios, asesorías, adquisición de los vehículos, montaje de equipos para accesibilidad, implantación, administración, operación, renovación, mantenimiento, imprevistos, utilidades, impuestos directos e indirectos, pólizas y todos aquellos costos en que deba incurrir el proponente para el cabal cumplimiento de las obligaciones establecidas en el pliego de condiciones, así como en el contrato de concesión contenido en su **ANEXO 6**, conforme a la legislación colombiana.

El proponente determinará para la operación de transporte en el Sistema el ingreso esperado de operación por cada concesión en pesos constantes de diciembre de 2012. Para el efecto, la Tarifa por kilómetro por tipología de vehículos establecida en pesos de 2012 se define en el Contrato de Concesión, este valor le servirá a los concesionarios para calcular y proponer su ingreso esperado de operación.

Para el cálculo del valor del ingreso esperado por concesión se debe utilizar la siguiente tabla:

Tarifas por kilometro (VEK)	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Articulado	5,900.00	-	-
Padron	-	4,150.00	4,350.00
Buseton	3,815.00	3,815.00	3,815.00

El valor de la oferta económica se debe presentar en pesos constantes y en ningún caso podrá ser mayor que el valor señalado para tal efecto.

Evaluación de la propuesta económica

La propuesta se valorará asignándole un puntaje que podrá ser máximo de **OCHOCIENTOS (800) PUNTOS**, el cual será calculado de conformidad con la siguiente fórmula:

Primero se verificará que el valor propuesto como ingreso esperado por concesión no sea mayor que el establecido en la tabla.

Luego se realizará la Valoración de la oferta económica (i) a través de la aplicación del siguiente criterio:

El Proponente que presente el menor Ingreso Esperado de Operación (IEDO) de todos los proponentes con propuesta principal para la concesión en evaluación obtendrá el puntaje máximo de **OCHOCIENTOS (800) PUNTOS**. Los demás proponentes recibirán el puntaje de manera proporcional de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$P_i = 800 \times \frac{IEDO_m}{IEDO_i}$$

Donde,

P_i: Puntos asignados al proponente *i*
$IEDO_m$: Ingreso Esperado de Operación (IEDO) del Oferente con menor valor ofertado.
$IEDO_i$: Ingreso Esperado de Operación (IEDO) del proponente *i* evaluado.

Para los Proponentes que no obtengan el puntaje máximo, el cálculo del puntaje se realizará como lo estable la fórmula anterior.

En relación con las propuestas subsidiarias, estas entrarán a competir, bajo este mismo esquema de asignación de puntaje, cuando no haya ofertas principales para la concesión objeto de revisión, o cuando sólo exista una propuesta principal, y una o varias propuestas subsidiarias para la concesión en evaluación

8.2. CALIDAD: DEMOCRATIZACIÓN INCLUSIÓN DE PROPIETARIOS ADICIONALES (100 PUNTOS)

Como ya se mencionó una de las prioridades más importantes del Sistema Transcaribe es la de generar beneficios sociales a los actores involucrados en el transporte público colectivo, articulando ese objetivo, con el de contar con oferentes dentro del proceso de selección.

Dentro de estos actores se encuentran los propietarios de vehículos, los cuales son sector objetivo dentro del nuevo esquema de negocio y el nuevo sistema de transporte.

En este orden de ideas, se le asignará el puntaje mayor al oferente que ofrezca la mayor cantidad de Propietarios adicionales, a los exigidos como criterio habilitante mínimo respecto de la Alternativa 2, y adicionales a ese número mínimo para la Alternativa 1.

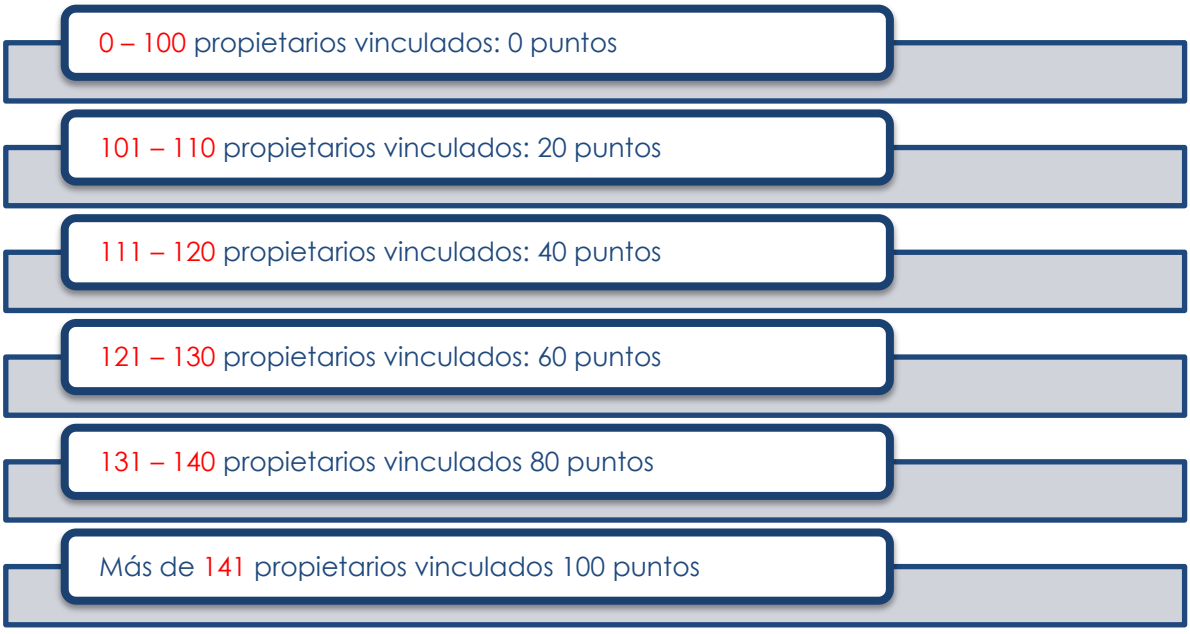
Vale decir, para la Alternativa 1 el proponente deberá acreditar un número adicional de propietarios, a partir del mínimo habilitante para la Alternativa 2, de modo que se establezca un criterio de igualdad entre las dos alternativas de presentación de la oferta. En ese orden, le corresponderá, para acceder al rango más bajo de puntuación por este concepto, vincular mínimo 101 propietarios con la propuesta.

Para la Alternativa 2, para acceder al rango más bajo de puntuación por este concepto, deberá vincular mínimo 1 propietario adicional a los presentados con la propuesta.

La puntuación de ese aspecto se incluye con el objetivo de generar un estímulo para la vinculación de propietarios para que, una vez firmados los contratos, no se deba adelantar un proceso complejo para persuadir a los propietarios para vincularlos al proceso a fin de lograr surtir el proceso de desvinculación y desintegración. Ese criterio de puntaje implica que el proponente contará con más propietarios vinculados desde el inicio.

Esa razón se tradujo en una justificación como criterio evaluable: la democratización como criterio que permite determinar un factor de calidad en tanto supone mayor participación de los actuales actores directos del Sistema de Transporte Colectivo, motivando su desvinculación de aquél y su vinculación al Sistema de Transporte Masivo. Esa es una condición de la propuesta y no del proponente, aunque tiene doble condición habilitante y puntuable.

La calificación se asignará de la siguiente forma:



El pliego de condiciones contemplará la posibilidad de que, para efectos de la asignación de puntaje, el propietario pueda ser vinculado a la propuesta como socio del proponente, ya sea en forma directa o indirecta a través de sociedades conformados por estos como miembro del proponente plural o socio o cooperado del proponente singular;

o a través de la suscripción de un compromiso irrevocable de desvinculación del vehículo, en los términos previstos en el pliego de condiciones, para la Alternativa 1. Respecto de la Alternativa 2, el propietario deberá vincularse ya sea en forma directa o a través de sociedades conformados por estos como miembro del proponente plural o socio o cooperado del proponente singular.

8.3. APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL (100 PUNTOS)

De acuerdo con lo previsto en el artículo 1 de la Ley 816 de 2003, en el proceso de selección que soporta el presente estudio previo se adoptarán criterios objetivos que permitan apoyar a la industria nacional.

En consecuencia, y de acuerdo con lo previsto en el artículo 2 de la Ley 816 de 2003, dentro de los criterios de calificación de las propuestas se incluirá un puntaje equivalente al 10% de los puntos totales, con el objetivo de estimular la industria colombiana cuando los proponentes oferten servicios nacionales.

En tal sentido, para el otorgamiento de puntaje de apoyo a la industria nacional se tendrán en cuenta dos factores: la nacionalidad del proponente y la nacionalidad de las personas que conforman el equipo de trabajo.

Se entenderá que el proponente es colombiano si es una persona natural de nacionalidad colombiana o si es una sociedad que se haya constituido de acuerdo con la legislación nacional. En caso de proponentes plurales, estos se considerarán nacionales si por lo menos el 50% de sus miembros son nacionales colombianos, en los términos antes descritos.

En cuanto al equipo de trabajo, el puntaje dependerá del porcentaje de personas de nacionalidad colombiana que el proponente se comprometa a vincular al proyecto, de conformidad con la proforma que se prevea para el efecto.

En todo caso, para el otorgamiento de puntaje por este concepto deberá tenerse en cuenta el trato nacional otorgado a bienes y servicios nacionales en países con los cuales Colombia ha negociado trato nacional en materia de compras públicas.

9. TIPIFICACIÓN, ESTIMACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS PREVISIBLES DE LOS FUTUROS CONTRATOS

La distribución de riesgos está fundamentada en lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, así como en la política estatal sobre el manejo de los riesgos previsibles del contrato estatal contenidos en el documento CONPES 3714 de 2011.

Teniendo en cuenta lo dispuesto en las normas anteriores, a continuación se describen las condiciones de tipificación, estimación y asignación de los riesgos previsibles involucrados en el desarrollo y ejecución del contrato de concesión que se pretende celebrar:

(i) EL CONCESIONARIO, con las condiciones de experiencia y capacidad acreditadas en su propuesta, debe contar con la capacidad requerida para manejar y mitigar los riesgos del negocio y por ello, a partir de la fecha de suscripción del contrato de concesión, el CONCESIONARIO asume los efectos derivados de los riesgos que le sean contractualmente atribuibles.

(ii) El CONCESIONARIO declarará en el contrato conocer los beneficios y riesgos del mismo y por ello acepta que la contraprestación que recibirá, de acuerdo con las condiciones establecidas en el pliego de condiciones y en el contrato de concesión, es suficiente para asumir los riesgos a que está expuesto.

(iii) No procederán reclamaciones del CONCESIONARIO basadas en el acaecimiento de alguno de los riesgos que fueron asumidos por él y, consecuentemente, TRANSCARIBE S.A. no hará reconocimiento alguno, ni se entenderá que ofrece garantía alguna al CONCESIONARIO que permita eliminar o mitigar los efectos causados por la ocurrencia de alguno de estos riesgos.

Con la presentación de la propuesta y mediante la consecuente suscripción del contrato de concesión, el CONCESIONARIO y TRANSCARIBE S.A. asumen expresamente los riesgos propios de la actividad económica que se proponen adelantar, los cuales se relacionan en el **ANEXO No. 5** del presente estudio previo.

10. ANÁLISIS DE LAS GARANTÍAS

La garantía única, de acuerdo con el artículo 7 de la ley 1150 de 2007 deberá ser suficiente para amparar las obligaciones del contratista y cubrir los riesgos a que se ve avocada la entidad pública que celebra el contrato.

La garantía de cumplimiento de las obligaciones cubrirá los perjuicios derivados del incumplimiento de las obligaciones legales o contractuales del contratista y amparará los perjuicios que se deriven de los siguientes eventos:

A. Cumplimiento de las obligaciones surgidas del contrato estatal incluyendo en ellas el pago de multas y cláusula penal pecuniaria. El amparo de cumplimiento del contrato cubrirá a la entidad estatal contratante de los perjuicios directos derivados del incumplimiento total o parcial de las obligaciones nacidas del contrato, así como de su cumplimiento tardío o de su cumplimiento defectuoso, cuando ellos son imputables al contratista garantizado. Además de esos riesgos, este amparo comprenderá siempre el pago del valor de las multas y de la cláusula penal pecuniaria que se hayan pactado en el contrato garantizado.

El Decreto 1510 de 2013 prevé la posibilidad de dividir la garantía, en los siguientes términos:

> "*Artículo 112. Indivisibilidad de la garantía. La garantía de cobertura del Riesgo es indivisible. Sin embargo, en los contratos con un plazo mayor a cinco (5) años las garantías pueden cubrir los Riesgos de la Etapa del Contrato o del Periodo Contractual, de acuerdo con lo previsto en el contrato.*
>
> *En consecuencia, la Entidad Estatal en los pliegos de condiciones para la Contratación debe indicar las garantías que exige en cada Etapa del Contrato o cada Periodo Contractual así:*

1. La Entidad Estatal debe exigir una garantía independiente para cada Etapa del Contrato o cada Periodo Contractual o cada unidad funcional en el caso de las Asociaciones Público-Privadas, cuya vigencia debe ser por lo menos la misma establecida para la Etapa del Contrato o Periodo Contractual respectivo.

2. La Entidad Estatal debe calcular el valor asegurado para cada Etapa del Contrato, Periodo Contractual o unidad funcional, tomando el valor de las obligaciones del contratista para cada Etapa del Contrato, Periodo Contractual o unidad funcional y de acuerdo con las reglas de suficiencia de las garantías establecidas en el presente decreto.

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

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

De acuerdo con la norma, existe fundamento jurídico para estructurar la garantía con periodos divididos entre las etapas: ETAPA PREOPERATIVA, ETAPA DE OPERACIÓN PEDAGÓGICA, ETAPA DE OPERACIÓN REGULAR, REVERSIÓN. Respecto de la ETAPA DE OPERACIÓN REGULAR, se puede dividir la garantía en función de un periodo de entre 1 a 5 años. La entidad verificará cuál es la estructura que mejor responde a la necesidad de garantía que tiene, para introducir la modificación, la cual deberá reflejarse a su turno en el contrato a suscribir por las partes.

Con base en lo dispuesto en el artículo 121 del Decreto 1510 de 2013, se hizo el cálculo del valor asegurado, el cual corresponde a lo siguiente

Valor asegurado cobertura de cumplimiento: **CONCESIÓN DE OPERACIÓN**	**ETAPA PREOPERATIVA**	**ETAPA DE OPERACIÓN REGULAR**	**ETAPA DE REVERSIÓN Y RESTITUCIÓN**
Concesión No. 1	1.162 millones de pesos	6.668 millones de pesos	666 millones de pesos
Concesión No. 2	1.228 millones de pesos	6.333 millones de pesos	633 millones de pesos

Concesión No. 3	995 millones de pesos	6.337 millones de pesos	633 millones de pesos

Valor asegurado cobertura de cumplimiento: **CONCESIÓN DE OPERACIÓN**	**ETAPA DE OPERACIÓN REGULAR**				
		Del inicio de la etapa de operación regulación hasta la culminación del año 5	**Del año 5 + 1 día al año 10**	**Del año 10 + 1 día al año 15**	**Del año 15 + 1 día al año 19 con 5 meses o hasta la culminación del plazo para alcanzar el ingreso esperado**
Concesión No. 1	6.668 millones de pesos	6.668 millones de pesos	6.668 millones de pesos	6.668 millones de pesos	6.668 millones de pesos
Concesión No. 2	6.333 millones de pesos	6.333 millones de pesos	6.333 millones de pesos	6.333 millones de pesos	6.333 millones de pesos
Concesión No. 3	6.337 millones de pesos	6.337 millones de pesos	6.337 millones de pesos	6.337 millones de pesos	6.337 millones de pesos

B. Pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales. El amparo de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales cubrirá a la entidad estatal contratante de los perjuicios que se le ocasionen como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones laborales a que esté obligado el contratista garantizado, derivadas de la contratación del personal utilizado para la ejecución del contrato amparado.

En atención a lo dispuesto en el artículo 112 del Decreto 1510 de 2013, se hizo el cálculo del valor asegurado, esto es, el valor de esta garantía no podrá ser inferior al 5% del valor total del contrato, en atención a las obligaciones que se ejecuten en cada etapa del contrato, el cual corresponde a lo siguiente:

Valor asegurado cobertura de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones	**ETAPA PREOPERATIVA**	**ETAPA DE OPERACIÓN REGULAR**	**ETAPA DE REVERSIÓN Y RESTITUCIÓN**	**PERIODO DE TRES AÑOS MAS**

laborales: **CONCESIÓN DE OPERACIÓN**				
Concesión No. 1	581 millones de pesos	3.330 millones de pesos	333 millones de pesos	3.330 millones de pesos
Concesión No. 2	614 millones de pesos	3.161 millones de pesos	316 millones de pesos	3.161 millones de pesos
Concesión No. 3	497 millones de pesos	3.168 millones de pesos	315 millones de pesos	3.168 millones de pesos

Valor asegurado cobertura de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales: **CONCESIÓN DE OPERACIÓN**	**ETAPA DE OPERACIÓN REGULAR**				
		Del inicio de la etapa de operación regulación hasta la culminación del año 5	**Del año 5 + 1 día al año 10**	**Del año 10 + 1 día al año 15**	**Del año 15 + 1 día al año 19 con 5 meses o hasta la culminación del plazo para alcanzar el ingreso esperado**
Concesión No. 1	3.330 millones de pesos	3.330 millones de pesos	3.330 millones de pesos	3.330 millones de pesos	3.330 millones de pesos
Concesión No. 2	3.161 millones de pesos	3.161 millones de pesos	3.161 millones de pesos	3.161 millones de pesos	3.161 millones de pesos
Concesión No. 3	3.168 millones de pesos	3.168 millones de pesos	3.168 millones de pesos	3.168 millones de pesos	3.168 millones de pesos

C. Responsabilidad civil extracontractual: En adición a las pólizas de responsabilidad extracontractual que debe tener cada uno de los vehículos utilizados por el concesionario, éste se obliga a contratar un seguro de responsabilidad extracontractual en los términos y condiciones exigidas en el artículo 117 del Decreto 1510 de 2013. La póliza debe cubrir tanto la responsabilidad extracontractual de los contratistas como la responsabilidad extracontractual de la administración relacionada con hechos derivados con la ejecución del contrato.

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

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

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

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

La póliza tendrá un valor asegurado por una suma equivalente en pesos a:

CONCESIÓN DE OPERACIÓN	**VALOR ASEGURADO R.C.E.**				
		Del inicio de la etapa de operación regulación hasta la culminación del año 5	**Del año 5 + 1 día al año 10**	**Del año 10 + 1 día al año 15**	**Del año 15 + 1 día al año 19 con 5 meses o hasta la culminación del plazo para alcanzar el ingreso esperado**
Concesión No. 1	46.202.025.000	46.202.025.000	46.202.025.000	46.202.025.000	46.202.025.000
Concesión No. 2	46.202.025.000	46.202.025.000	46.202.025.000	46.202.025.000	46.202.025.000
Concesión No. 3	46.202.025.000	46.202.025.000	46.202.025.000	46.202.025.000	46.202.025.000

Estos valores surgen de hacer el cálculo establecido en el artículo 117 del Decreto 1510

de 2013, donde se establece que en los contratos cuyo valor exceda a un millón de SMMLV y hasta cinco millones de SMMLV, el valor asegurado en las pólizas no será inferior al 2,5% del valor de la oferta. El cálculo fue el siguiente:

	VALOR DEL CONTRATO	VALOR DEL CONTRATO EN SMLMV	RANGO EN SMLMV ESTABLECIDOS ($616.027,oo al 2014)	VALOR ASEGURADO
CONCESIÓN 1	826.261.000.000	1.341.274	75.000	46.202.025.000
CONCESIÓN 2	787.080.000.000	1.277.671	75.000	46.202.025.000
CONCESIÓN 3	800.477.000.000	1.299.418	75.000	46.202.025.000

Se estableció el rango máximo permitido por el artículo 126 del Decreto 1510 de 2013 en atención a que las actividades a ejecutar se encuentran en el rango de peligrosas.

11. ANÁLISIS DE ACUERDOS INTERNACIONALES Y TRATADOS DE LIBRE COMERCIO

De acuerdo con lo previsto en el artículo 20 del Decreto 1510 de 2013, a continuación se analiza si la contratación a realizar se encuentra cobijada por los Acuerdos Internacionales y Tratados de Libre Comercio (TLC) que vinculan al Estado colombiano:

1. Tratado del Grupo de los Tres (G-3), aprobado mediante Ley 172 de 1994. TRANSCARIBE S.A. no se encuentra dentro del listado de entidades cubiertas contenido en los Anexo 1 y 2 al artículo 15-02 del Acuerdo.

2. Acuerdo de Integración Subregional Andino, Acuerdo de Cartagena ratificado el 27 de noviembre de 1969. La contratación a realizar se encuentra cobijada por este acuerdo debido a que dentro de las obligaciones contractuales se encuentra la prestación de un servicio. Debido a lo anterior, se dará aplicación a lo previsto en el artículo 4 de la Decisión 439 de la Comunidad Andina.

3. Acuerdo Comercial Colombia y Chile, aprobado mediante la Ley 1189 de 2008. De acuerdo con lo previsto en la Sección b del Capítulo 13, TRANSCARIBE S.A. no se encuentra dentro de la lista de entidades pública cubiertas por el Acuerdo, atendiendo a su carácter de sociedad comercial anónima del sector subcentral.

4. Acuerdo de Libre Comercio entre la República de Colombia y los Estados AELC (EFTA), aprobado mediante Ley 1372 del 2010. De acuerdo con lo previsto en el Apéndice I y Apéndice II del Anexo XIX, TRANSCARIBE S.A. no se encuentra dentro de la lista de entidades pública cubiertas por el Acuerdo, atendiendo a su carácter de sociedad comercial anónima del sector subcentral.

5. Acuerdo Comercial entre Colombia y los países del Triángulo Norte, aprobado mediante la Ley 1241 de 2008.

    - Respecto del Salvador: de acuerdo con lo previsto en el Anexo 11.1 al Capítulo 11, TRANSCARIBE S.A. no se encuentra dentro de la lista de

entidades pública cubiertas por el Acuerdo, atendiendo a su calidad de empresa gubernamental en los términos definidos en el capítulo 2.

- Respecto de Guatemala: de acuerdo con lo previsto en el Anexo 11.1 al Capítulo 11, TRANSCARIBE S.A. no se encuentra dentro de la lista de entidades pública cubiertas por el Acuerdo, atendiendo a su calidad de empresa gubernamental en los términos definidos en el capítulo 2, y teniendo en cuenta que se trate de una sociedad pública y no de una empresa industrial y comercial del Estado en los términos descritos en la Ley 489 de 1998.

- Respecto de Honduras: de acuerdo con lo previsto en el Anexo 11.1 al Capítulo 11, TRANSCARIBE S.A. no se encuentra dentro de la lista de entidades pública cubiertas por el Acuerdo, atendiendo a su naturaleza de sociedad pública vinculada al Distrito de Cartagena.

6. Acuerdo de Libre Comercio Colombia – Canadá, aprobado mediante Ley 1363 de 2009. TRANSCARIBE S.A. no se encuentra dentro del listado de entidades cubiertas contenido en el Anexo 1401 del Acuerdo.

7. Tratado de Libre Comercio Colombia – Estados Unidos, aprobado mediante Ley 1143 de 2007 TRANSCARIBE S.A. no se encuentra dentro del listado de entidades cubiertas contenido en las secciones A, B, C y D del Anexo 9.1 del Tratado.

ORIGINAL FIRMADO
JOSE ALFARO VILLADIEGO
Director de Operaciones

ORIGINAL FIRMADO
ERCILIA BARRIOS FLOREZ
Jefe Oficina Asesora Jurídica

NOTAS:
1. Todos los documentos que se citan en este estudio hacen parte integral de él.
2. Este documento ha sido elaborado con la asesoría de estructuradores legales y financieros contratados por la entidad para estos efectos.

[i]Sobre selección objetiva, Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencias del 19 de julio de 2001, rad. 12037, del 11 de abril de 2002, rad. 12294, MP. Alier Eduardo Hernández Enríquez, del 4 de junio de 2008, rad. 17783, MP. Myriam Guerrero de Escobar, y del 29 de agosto de 2007, rad. 16305. Del 11 de noviembre de 2009, rad. 17366, M.P. Mauricio Fajardo Gomez.