

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

TRANSCARIBE S.A.



ALCALDIA DE CARTAGENA DE INDIAS
Distrito Turístico y Cultural

ESTUDIOS PREVIOS DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD

LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN- 001 de 2015

**OBJETO: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE
VEHÍCULOS PARA LA OPERACIÓN DE LA PORCIÓN NO. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE
TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE**

**Cartagena de Indias
mayo de 2015**

7
18

INTRODUCCIÓN

I. CONSIDERACIONES PRELIMINARES FRENTE A PUBLICACIÓN BORRADOR ESTUDIO PREVIO

Con el propósito de socializar el contenido de los documentos del proceso de contratación de la adquisición de la flota y en especial las condiciones de participación, para enriquecer su contenido, desde el 30 de abril del año que discurre fue publicado en la página web de Transcaribe, www.transcaribe.gov.co el borrador de los estudios previos, del estudio del sector y de las especificaciones técnicas de los autobuses a adquirir.

Durante el plazo de publicación presentaron observaciones representantes de DINA y de CARROCERIAS MARCOPOLO. El documento respuesta a estas observaciones fue publicado en la web en la misma página. Como consecuencia de dichas observaciones se ajustó el documento de especificaciones técnicas de los autobuses.

Las respuestas a dichas observaciones fueron las siguientes:

"DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A BORRADOR ESTUDIO PREVIO LICITACION PUBLICA No. TC-LPN-001-2015

- **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR VICTOR PLIEGO AGUILAR, DIRECTOR DE EXPORTACIONES DINA, MEDIANTE CORREO ELECTRONICO DEL 8 DE MAYO DE 2015 A LAS 8:37 P.M.**

OBSERVACION No. 1. 4. ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CONTRATACIÓN

Como forma de pago y financiación del contrato se presenta a continuación la figura de crédito proveedor:

4.1. CRÉDITO PROVEEDOR

De acuerdo con el párrafo 2 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, las operaciones de crédito público son:

*"Parágrafo 2º.- Operaciones de Crédito Público. Sin perjuicio de lo previsto en leyes especiales, para efectos de la presente ley se consideran **operaciones de crédito público las que tienen por objeto dotar a la entidad de recursos con plazo para su pago, entre las que se encuentran la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de bonos y títulos valores, los créditos de proveedores y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de las entidades estatales.***

DINA Camiones S.A. de C.V., al ser una empresa de fabricación y venta directa de autobuses sin capacidad de financiamiento, basada en en los Estados Unidos Mexicanos, con Sociedad Mayoritaria de la empresa DINA Camiones de Colombia S.A.S., basada Colombia, no puede ofertar un crédito de ningún tipo a una empresa ya sea nacional ó extranjera.

Por lo anterior, DINA Camiones S.A. de C.V., solo puede vender autobuses a un cliente final

a través de la emisión de una carta de crédito confirmada por un banco Internacional, irrevocable, al a vista y a pagar contra entrega de los bienes solicitados ó en su defecto pago en efectivo.

No obstante lo anterior, se pone a su disposición las relaciones que se tiene con la banca de primer piso (BBVA – Bancomer) tanto en México como en Colombia, así como con la banca de fomento de México (Bancomext), para que el cliente, en este caso Transcaribe Operador, adquiera un crédito directo para la adquisición de autobuses de la marca DINA.

RESPUESTA. La observación refiere a la solicitud de modificación de un aspecto esencial de la estructuración del proyecto, el cual se sustenta en la necesidad de que el proveedor de los vehículos que requiere TRANSCARIBE S.A. para operar en el Sistema sea quien financie la operación de crédito, de manera directa, o mediante la consecución de la financiación.

Eso es así porque TRANSCARIBE S.A. no cuenta con los recursos disponibles para comprar de manera directa los vehículos con sus propios recursos, por lo que debe acudir a la figura de crédito proveedor para financiar la operación integral de adquisición.

Sería viable que DINA estructure la financiación con el sector financiero que pone de presente y se asocie en una estructura plural que le permita cumplir con el componente de provisión de los vehículos y de financiación de la operación.

Bajo ese entendido, no resulta viable separar las dos operaciones, por lo que no se introducirá esa modificación en los documentos definitivos.

OBSERVACION No. 2. SOBRE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS AUTOBUSES PADRONES.

c. El Autobús debe tener un sistema de acondicionamiento de aire, con una capacidad de 130.000 BTU/H o superior.

La unidad DINA Linner G cuenta con una capacidad de 120.000 BTU/H la cual es suficiente para garantizar y conservar la temperatura requerida en una unidad de 10.40 metros. Adicionalmente, el uso de un equipo con esta capacidad, disminuye la carga eléctrica al vehículo y no requiere un alternador ni baterías mas grandes, lo cual representaría un costo mayor de mantenimiento. Por lo tanto se solicita que los autobuses puedan contar con un equipo de A/C con estas dimensiones.

RESPUESTA. La capacidad exigida en los pliegos ésta basada en la longitud máxima del autobús la cual es de 11.50 metros, y una capacidad de pasajeros de 80, además de lo anterior, el tamaño de las puertas (1,1 m) y el número de puertas (5) y el número de paradas de este tipo de autobuses en Operación, hace necesario una capacidad de enfriamiento mayor a la de los autobuses convencionales.

En ese sentido, inicialmente la compañía Dina debe demostrar que el autobús de 10,40 m, tiene la capacidad de cumplir con el requerimiento de capacidad de pasajeros y el número de puertas exigidas, y demostrar técnicamente que con paradas en promedio cada 3 minutos de 20 segundos en promedio, a la temperatura y humedad promedio de

la ciudad de Cartagena, no se afecta el confort de los diferentes pasajeros (máxima capacidad) acorde a los demás numerales descritos en el anexo técnico.

De igual forma, la solicitud del acondicionamiento de aire, prevé un equipo de alta eficiencia.

Todo equipo de acondicionamiento de este tipo requiere una capacidad eléctrica la cual debe ser suministrada por un alternador, y en este caso, el fabricante debe demostrar técnicamente la configuración eléctrica y la disminución de la carga, solo con una diferencia de 10.000 BTUs. Los mayores costos de mantenimiento de estos equipos no son a partir del componente eléctrico, sino del mecánico, además del número de horas de funcionamiento en Operación en vacío en la que Opera el Autobús o cuando existe un daño en el sensor, lo que hace que el equipo no realice sus ciclos de climatización.

A partir de lo anterior, no es posible modificar el requerimiento de capacidad del AA, teniendo en cuenta que además de lo anteriormente descrito, para la ciudad de Cartagena, la necesidad de un aire que cumpla con estas características es primordial.

OBSERVACION No. 3. 2.2. CARACTERISTICAS ESPECÍFICAS DE DISEÑO Y FUNCIONALIDAD

2.2.2. MOTOR

a. Los Autobuses deben tener como planta motriz, motores de combustión interna que funcionen con combustibles limpios según lo estipulado en el Artículo 3 de la Resolución Numero 18 0158 de los Ministerios de minas y energía, de la protección social y ambiente, vivienda y desarrollo territorial, Para efectos de lo previsto por la ley 1083 de 2006 y deben certificar que el motor cumpla con la norma ambiental Euro V o superior. Todos los vehículos deberán cumplir las resoluciones y los límites máximos de emisión permisibles establecidos en la Resolución 2604 de 2009 o en la norma que la modifique, adicione o sustituya. Todos los vehículos deben tener un convertidor catalítico o sistemas de control de emisiones con la capacidad y características acordes con el motor, tecnología y el combustible limpio que será usado, según lo estipula la norma o estándar adoptado por la autoridad competente que rige la materia y deben contar con un dispositivo de control de emisiones o sistema de diagnóstico a bordo (DAB) o su sigla en inglés OBD según especificaciones de las directivas 2005/55/EC y 2005/78/EC.

La unidad DINA Linner G cuenta con certificado para cumplir con la Norma Euro V o superior que se requiere, además del convertidor catalítico de tres vías el cual garantiza un completo control sobre la emisión de contaminantes lo cual nos proporciona la certeza suficiente para no depender de un sistema OBD. Por lo tanto se solicita la eliminación de este requerimiento.

RESPUESTA. El requerimiento del sistema de diagnóstico DAB y OBD, no es un requerimiento ligado al cumplimiento o no de la norma de emisiones, este requerimiento se exige por cuanto se necesita el monitoreo y control del motor y su funcionamiento.

La naturaleza de estos Sistemas y la evaluación de los Niveles de Servicio, requiere que todos los mecanismos deben ser monitoreados y debidamente documentados, así como proporcionar alarmas de su funcionamiento al conductor, por lo que no da a lugar el cambio solicitado.

OBSERVACION No. 4. e. La Potencia del motor debe ser 280 HP o superior, y poseer

condiciones técnicas que mejoren su desempeño, como: turbo-cargado, cuatro válvulas por cilindro o más, e intercooler.

La unidad DINA Linner G cuenta con una potencia de 250 HP @ 2,200 RPM, que de acuerdo a la geografía de la ruta y a las características de peso y tamaño del autobús, es suficiente para tener un óptimo desempeño en el sistema de transporte masivo de Cartagena. Por lo tanto se solicita ampliar el espectro de posibilidades de motor y permitir la entrada de motores de 250 HP.

RESPUESTA. Debe demostrarse a través de un documento técnico el cumplimiento de Potencia, acorde a lo requerido por el Sistema. Igual que la pregunta No. 1, la empresa Dina, está ofertando un autobuses de 10,40 mt, el cual requiere un motor de menor potencia, por lo cual este proveedor debe documentar el cumplimiento de la capacidad técnica de pasajeros, estructura de carrocería y utilización de aire acondicionado, además de cualquier variable que afecte el requerimiento de potencia, y que además la capacidad del motor cumple con los requerimientos para esta configuración.

No ha lugar con el requerimiento.

OBSERVACION No. 5. g. Los automotores deberán estar provistos de un sistema de detección y extinción de incendio automático, en el interior del compartimiento del motor, este sistema no deberá necesitar energía eléctrica para su funcionamiento, tendrá que ser totalmente autónomo y con capacidad de detectar y apagar un incendio en un tiempo máximo de 10 segundos. Al activarse el sistema, deberá enviar una señal de alarma sonora al tablero del conductor, el sistema deberá cumplir con las normas internacionales UL, FM, NFPA, CE, MEA.

Existen sistemas costosos de aproximadamente \$5,000 USD que además requieren energía eléctrica que pueden ser incorporados a la unidad. Sin perjuicio de lo anterior, los tanques de gas natural comprimido de la unidad Linner G cuentan con un sistema "PRD" donde, en caso de emergencia las válvulas descargan el gas en dirección controlada automáticamente. Por lo anterior, se solicita eliminar este sistema.

RESPUESTA. El requerimiento ésta basado en la necesidad de controlar un conato de incendio en el motor y su compartimiento, que además de lo anterior debe ir acompañado del sistema de control de los tanques. Es preciso tener en cuenta que estos autobuses cuentan con recubrimientos en el motor a fin de disminuir la transferencia de calor hacia el habitáculo de pasajeros, lo que puede antes de vaciar los tanques, un incendio no controlado en este habitáculo. En ese sentido, el corte de suministro de gas no extingue el fuego, por lo que no es posible atender dicha solicitud.

OBSERVACION No. 6. 2.2.4. SUSPENSIÓN

b. La suspensión debe poseer dispositivos reguladores de nivel, garantizando en todo momento las alturas de carrocería y altura del suelo a la plataforma de abordaje de los pasajeros exigidos en el presente anexo, amortiguadores de doble acción y barra estabilizadora por eje.

La unidad Linner G no cuenta con barra estabilizadora en el eje trasero ya que es una aplicación urbana donde el autobús no circula a alta velocidad y el bajo centro de gravedad del vehículo gracias a la ubicación inferior de los tanques de combustible, permite su alto grado de estabilidad. Por lo anterior, se solicita eliminar el uso de barra

estabilizadora trasera.

RESPUESTA. Aun cuando la velocidad promedio de los SITM no es alta (con respecto a los vehículos convencionales), la velocidad máxima para estos sistemas (60 km/h) y la capacidad de pasajeros obliga a contar con todos los mecanismos de seguridad que minimicen la inclinación lateral que sufre el auto en las curvas al estar sometido a la fuerza centrípeta (componente de la fuerza que actúa sobre un objeto en movimiento sobre una trayectoria curvilínea).

OBSERVACION No. 7. 2.2.5. FRENOS

b. El autobús debe contar con un Sistema de frenos de disco delanteros.

La unidad Linner G utiliza un sistema de frenos neumáticos, con doble sistema independiente leva-tambor Meritor Q Plus, utilizados en la industria con la misma eficiencia que los frenos de disco en rutas similares a las del sistema de transporte masivo de Cartagena. Por otra parte, el autobús ofrece una transmisión automática con retardador hidráulica por lo que los frenos de disco resultan innecesarios en rutas como las que se pretende circular, además de representar un gasto innecesario tanto en implementación como en mantenimiento, y al ser poco comunes sus repuestos, pueden ser más difíciles de encontrar. Por lo anterior se solicita la aprobación para el uso de frenos neumáticos.

RESPUESTA. El mantenimiento de los elementos de frenado de Disco se realiza con menor frecuencia que los frenos de campana, además de utilizar menor horas hombre y de disminuir el tiempo del vehículo no Operativo por mantenimiento, lo cual impacta directamente en la Operación y a su vez en la disminución de costos asociados con la Operación de los autobuses. En cuanto a la incorporación del retardador a la caja, este impacta de manera positiva a ambos mecanismos, por lo que no se puede tomar en cuenta como una justificación al cambio de los mismos. De igual forma es preciso resaltar, que la Operación de estos autobuses y las temperaturas de la ciudad hace que el retardador se recaliente (se tienen paradas incluso de cada 1 minuto), lo que obliga al conductor a desactivarlo y estos casos la capacidad de frenado se traslada 100% a los frenos, en donde los frenos delanteros son los que realizan el mayor trabajo en la operación de frenado de estos autobuses.

OBSERVACION No. 8. 2.2.8.2. Dimensiones y Peso de la Carrocería.

d. Los Autobuses Padrones no deben sobrepasar las dimensiones establecidas en las siguientes tablas: (medidas en milímetros).

Altura del suelo al punto más bajo 300/ ---

La unidad Linner G cuenta con una altura mínima al punto más bajo de 400 mm. del suelo, la implementación de altura mínima de 300 mm se refiere al uso de autobuses de entrada baja y/o piso bajo. Por lo anterior se solicita que la altura mínima del autobús sea de 400 mm.

RESPUESTA. Esta altura corresponde al punto más bajo del autobús el cual por condiciones técnicas de accesibilidad (escalones), debe ser de 300 mm.

OBSERVACION No. 9. Altura interna libre 2100

La unidad Linner G tiene una altura libre de 1995 mm., cumpliendo con la norma 5206, la cual dicta que debe contar con una altura mínima de 1800 mm. Por lo anterior se solicita

que este autobús cumpla con la Norma Técnica Colombiana (NTC) 5206 en vez de la NTC 4901.

RESPUESTA. Corresponde a un requerimiento Técnico de la NTC 4901-3, con la cual se rigen esta tipología vehicular. Solo se toman apartes de la NTC5206, cuando la anterior no especifica valores.

OBSERVACION No. 10. Ancho libre de las puertas de servicio 1100
La unidad Linner G cuenta con un ancho libre de 647 mm., lo cual permite un mejor control para la entrada de personas, evitando el acceso de personas sin ser contabilizadas por el sistema de recaudo. Por lo anterior se solicita aplique la norma 5206 para cumplir con el requerimiento.

RESPUESTA. Corresponde a un requerimiento Técnico de la NTC 4901-3, con la cual se rigen esta tipología vehicular. Solo se toman apartes de la NTC5206, cuando la anterior no especifica valores.

OBSERVACION No. 11. 2.2.8.4.3. Puertas de Emergencia
h. El sistema de las puertas de emergencia deberá ser integrado a la ULAC de Manejo de Flota, que permita generar el control de TRANSCARIBE S.A. con respecto al estado de las puertas del Autobús (abierta-cerrada).

Este sistema lo debe adaptar la empresa que se encargue de la telemetría del autobús. DINA puede dejar la preparación de los ductos para que la empresa en cuestión instale su equipo. Por lo anterior se solicita que este requerimiento sea hecho a la empresa encargada de instalar el manejo de esta tecnología.

RESPUESTA. Esto corresponde a una señal que debe ser incorporada y suministrada por el carroceros para su uso por parte de la unidad de manejo de flota.

OBSERVACION No. 12. 2.2.8.5. Iluminación

2.2.8.5.1. Exterior

a. Todo el sistema de iluminación exterior y las luces de frenado, emergencia, direccionales, deberán ser LED, y cumplir con lo establecido a continuación:

Solicitamos se aclare, si los faros principales deben ser LED. El uso de faros LED es casi exclusivo para unidades tipo Foraneas, por lo que los repuestos pueden ser escasos y de mayor costo que faros incandescentes. Por lo anterior se requiere sea permitido el uso de faros delanteros incandescentes.

RESPUESTA. Efectivamente todas las luces, incluso los faros principales deben ser LED.

OBSERVACION No. 13. i. Los faros delanteros de los Autobuses deben cumplir las especificaciones del Reglamento No. 87 de las Naciones Unidas "Uniform Provisions Concerning the Approval of Daytime Running Lamps for Power Driven Vehicles" referente a la capacidad y pruebas para ser utilizados como luz día.

Debido a que los autobuses deberán circular con luces encendidas en todo momento, se requiere sea eliminada la No. 87 de las Naciones Unidas "Uniform Provisions Concerning the Approval of Daytime Running Lamps for Power Driven Vehicles" referente a la capacidad y pruebas para ser utilizados como luz día.

7

RESPUESTA. El requerimiento de marcha constante con luces encendidas corresponden a directrices Operacionales, las cuales no están reglamentadas a la fecha y no existe un requerimiento del uso continuo de las mismas para estos sistemas. No se elimina el requerimiento.

OBSERVACION No. 14. 2.2.8.5.2. Interior

5. El sistema de iluminación deberá ser integrado a la ULAC de Manejo de Flota, de tal manera que permita la programación de las luces independientemente de la acción de encendido del conductor.

La unidad Linner G ofrece que todas las luces tanto internas como externas se enciendan al momento de arrancar el motor, garantizando iluminación permanente beneficiando la seguridad del usuario. Por lo anterior se solicita que el sistema de iluminación no sea integrado a la ULAC de Manejo de flota.

RESPUESTA. Obedece a una necesidad de control Operacional, no se puede eliminar.

OBSERVACION No. 15. 2.2.8.6. Asideros

j. Los asideros verticales se deben instalar máximo cada 1,5 m o mínimo cada dos sillas, a lo largo del eje longitudinal del Autobús.

Basándonos en la norma 5206 la unidad Linner G no requiere de asideros verticales y recomendamos que se mantenga de esta forma ya que perdemos espacio del habitáculo principal. Adicionalmente los asientos cuentan con manijas o agarraderas en las esquinas adjuntas al pasillo, facilitando que los pasajeros puedan detenerse de forma adecuada mientras el autobús se mantiene en movimiento.

RESPUESTA. Corresponde a un requerimiento Técnico de la NTC 4901-3, con la cual se rigen esta tipología vehicular. Solo se toman apartes de la NTC5206, cuando la anterior no especifica valores.

OBSERVACION No. 16. 2.2.8.8. Condiciones de Accesibilidad

h. Se deberá contar con un Sensor en el cinturón de seguridad o en el sistema de anclaje de la silla de ruedas el cual indique al conductor, con una señal audible y luminosa, hasta que la silla de ruedas no esté debidamente anclada y su ocupante no esté sujeto a la misma con su respectivo cinturón de seguridad. Asimismo, el discapacitado debe contar con un sistema de comunicación directa con el conductor (timbre).

Recomendamos que por seguridad, sea el conductor del autobús el que se encargue de la sujeción y liberación del usuario con movilidad reducida, asegurándose que el proceso se lleve de manera correcta, adicionalmente, la norma 5602 no lo requiere.. Por lo anterior se solicita sea eliminada la instalación de este sistema.

RESPUESTA. Esta Operación de liberación es innecesaria Operacionalmente, toda vez que cuando el PMR obtura el Sistema de comunicación, obliga a la parada del autobús en el siguiente paradero, y la manipulación del elevador o la plataforma por parte del conductor por lo que no existe riesgo de accidente. Es preciso resaltar que la señal que se describe refiere a que en caso de que no se tenga el cinturón debidamente asegurado, la alarma da al conductor una alerta que lo obliga a detener el autobús en este caso, por lo que no es posible eliminar el requerimiento.

7

10

OBSERVACION No. 17. 2.2.8.9.2. Otros dispositivos de rampas y elevadores mecánicos
Ubicación de controles. Los elevadores mecánicos pueden ser operados mediante un control ubicado en la cabina del conductor o mediante un control ubicado adyacentemente al elevador el cual podrá ser operado únicamente por medio de un control maestro situado en la cabina del conductor. El control maestro debe tener un medio de advertencia para el conductor cuando el control maestro esté en posición de permitir la activación del elevador.

Recomendamos que por seguridad, el control del elevador esté ubicado solamente a un costado del mecanismo y no en la cabina del conductor, lo anterior para asegurarse que el operador estará a un lado del usuario en todo momento, cerciorándose de su seguridad. La operación de este mecanismo desde la cabina del conductor pone en riesgo su utilización adecuada.

RESPUESTA. Se elimina el requerimiento: control ubicado en la cabina del conductor

OBSERVACION No. 18. 2.2.8.11. Puertas de Servicio

b. Se debe contar con un dispositivo auditivo de 80 db \pm 5 (A) medido al centro de las puertas de servicio a una altura de 1.5 m del piso interior y alejado 0.6 m de la puerta cuando esté cerrada y luminoso en el centro de las puertas de servicio que permita a los pasajeros identificar si se va a abrir o cerrar. El sistema debe accionarse con dos (2) segundos de anticipación a la apertura o cierre de las puertas. Asimismo, se debe tener un festigo para advertir que las puertas no se encuentran bien cerradas.

Este sistema lo debe adaptar la empresa que se encargue de la telemetría del autobús. DINA puede dejar la preparación de los ductos para que la empresa en cuestión instale su equipo. Por lo anterior se solicita que este requerimiento sea hecho a la empresa encargada de instalar el manejo de esta tecnología.

RESPUESTA. Debe ser suministrado por el carroceros, por lo que hace parte integral del autobús.

OBSERVACION No. 19. k. Todos los Autobuses Padrones del Sistema TRANSCARIBE S.A., deberán contar con Dos (2) puertas dobles de servicio de plataforma alta al costado izquierdo entre los dos ejes y Tres (3) puertas dobles de servicio de plataforma baja o semi baja al costado derecho, con un ancho de 1.1 m libres y una altura libre de 1.9 m.

l. Para Autobuses con motor trasero se permitirá un ancho libre de 1.0 m en la última puerta de servicio.

Consideramos que estas características son adecuadas para un vehículo de 12 metros, ya que se requiere un vehículo de máximo 11.50 metros, el implementar esta cantidad de puertas puede comprometer la rigidez de la estructura de la carrocería. Por lo tanto, se recomienda el uso de una (1) puerta doble de servicio de plataforma alta al costado izquierdo y dos (2) puertas de servicio al costado derecho.

RESPUESTA. El requerimiento Operacional de las puertas dobles del costado izquierdo (plataforma alta se mantiene), puesto que corresponde al diseño de las puertas de las estaciones.

Se acepta la solitud de disminución a dos puertas del costado derecho.

R B

OBSERVACION No. 20. 2.2.8.17.2. Ductos y Sistemas de Conducción

1. Es necesario instalar un sistema de cortina de aire o sistema equivalente ubicado antes de las puertas de servicio del Autobús para evitar al máximo la transferencia de calor desde el exterior en el momento del abordaje.

El sistema de aire acondicionado que tiene la unidad Linner G asegura la temperatura requerida en el habitáculo principal sin la necesidad de un sistema de cortina. De igual forma la implementación de estos equipo, implica un costo mayor, el cual no es justificable. Por lo tanto se solicita que sea eliminado el uso de cortinas de aire de aire en las puertas.

RESPUESTA. Obedece a un requerimiento de mejora de la eficiencia del aire acondicionado, teniendo en cuenta el número de paradas y la duración de las mismas en este tipo de Sistemas. No se realiza modificación.

OBSERVACION No. 21. 2.2.8.17.4. Sistema de Ventilación Auxiliar

2. El puesto del conductor debe contar un sistema de ventilación mecánica independiente del sistema principal de tres velocidades con las rejillas orientables para cara, cuerpo y pies.

Debido a que el autobús cuenta con sistema de Aire Condicionado, consideramos que no es necesaria la instalación de un sistema de ventilación mecánica independiente del sistema principal, ya que se asegura mantener la temperatura interna del autobús en todo momento. En caso de ser necesario, se solicita sea aclarado si con una ventila del Aire Acondicionado dirigido al operador sería suficiente o si se requiere un ventilador mecánico independiente.

RESPUESTA. Solo ventilación Mecánica Independiente para el conductor.

OBSERVACION No. 22. 3. ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS AUTOBUSES Busetones

3.2.2. MOTOR

a. Los Autobuses deben tener como planta motriz, motores de combustión interna que funcionen con combustibles limpios según lo estipulado en el Artículo 3 de la Resolución Numero 18 0158 de los Ministerios de minas y energía, de la protección social y ambiente, vivienda y desarrollo territorial, Para efectos de los previsto por la ley 1083 de 2006 y deben certificar que el motor cumpla con la norma ambiental Euro V o superior. Todos los vehículos deberán cumplir las resoluciones y los límites máximos de emisión permisibles establecidos en la Resolución 2604 de 2009 o en la norma que la modifique, adicione o sustituya. Todos los vehículos deben tener un convertidor catalítico o sistemas de control de emisiones con la capacidad y características acordes con el motor, tecnología y el combustible limpio que será usado, según lo estipula la norma o estándar adoptado por la autoridad competente que rige la materia y deben contar con un dispositivo de control de emisiones o sistema de diagnostico a bordo (DAB) o su sigla en ingles OBD según especificaciones de las directivas 2005/55/EC y 2005/78/EC.

La unidad DINA Linner G cuenta con certificado para cumplir con la Norma Euro V o superior que se requiere, además del convertidor catalítico de tres vías el cual garantiza un completo control sobre la emisión de contaminantes lo cual nos proporciona la certeza suficiente para no depender de un sistema OBD. Por lo tanto se solicita la eliminación de

este requerimiento.

RESPUESTA. El requerimiento del sistema de diagnóstico DAB y OBD, no es un requerimiento ligado al cumplimiento o no de la norma de emisiones, este requerimiento se exige por cuanto se necesita el monitoreo y control del motor y su funcionamiento.

La naturaleza de estos Sistemas y la evaluación de los Niveles de Servicio, requiere que todos los mecanismos deben ser monitoreados y debidamente documentados, así como proporcionar alarmas de su funcionamiento al conductor, por lo que no da a lugar el cambio solicitado.

OBSERVACION No. 23. g. Los automotores deberán estar provistos de un sistema de detección y extinción de incendio automático, en el interior del compartamiento del motor, este sistema no deberá necesitar energía eléctrica para su funcionamiento, tendrá que ser totalmente autónomo y con capacidad de detectar y apagar un incendio en un tiempo máximo de 10 segundos. Al activarse el sistema, deberá enviar una señal de alarma sonora al tablero del conductor, el sistema deberá cumplir con las normas internacionales UL, FM, NFPA, CE, MEA.

Existen sistemas costosos de aproximadamente \$5,000 USD que además requieren energía eléctrica que pueden ser incorporados a la unidad. Sin perjuicio de lo anterior, los tanques de gas natural comprimido de la unidad Linner G cuentan con un sistema "PRD" donde, en caso de emergencia las válvulas descargan el gas en dirección controlada automáticamente. Por lo anterior, se solicita eliminar este sistema.

RESPUESTA. El requerimiento ésta basado en la necesidad de controlar un conato de incendio en el motor y su compartimiento, que además de lo anterior debe ir acompañado del sistema de control de los tanques. Es preciso tener en cuenta que estos autobuses cuentan con recubrimientos en el motor a fin de disminuir la transferencia de calor hacia el habitáculo de pasajeros, lo que puede antes de vaciar los tanques, un incendio no controlado en este habitáculo. En ese sentido, el corte de suministro de gas no extingue el fuego, por lo que no es posible atender dicha solicitud.

OBSERVACION No. 24. 3.2.6. FRENOS

b. El autobús debe contar con un Sistema de frenos de disco delanteros.

La unidad Linner G utiliza un sistema de frenos neumáticos, con doble sistema independiente leva-tambor Meritor Q Plus, utilizados en la industria con la misma eficiencia que los frenos de disco en rutas similares a las del sistema de transporte masivo de Cartagena. Por otra parte, el autobús ofrece una transmisión automática con retardador hidráulica por lo que los frenos de disco resultan innecesarios en rutas como las que se pretende circular, además de representar un gasto innecesario tanto en implementación como en mantenimiento, y al ser poco comunes sus repuestos, pueden ser más difíciles de encontrar. Por lo anterior se solicita la aprobación para el uso de frenos neumáticos.

RESPUESTA. El mantenimiento de los elementos de frenado de Disco se realiza con menor frecuencia que los frenos de campana, además de utilizar menor horas hombre y de disminuir el tiempo del vehículo no Operativo por mantenimiento, lo cual impacta directamente en la Operación y a su vez en la disminución de costos asociados con la Operación de los autobuses. En cuanto a la incorporación del retardador a la caja, este

impacta de manera positiva a ambos mecanismos, por lo que no se puede tomar en cuenta como una justificación al cambio de los mismos. De igual forma es preciso resaltar, que la Operación de estos autobuses y las temperaturas de la ciudad hace que el retardador se recaliente (se tienen paradas incluso de cada 1 minuto), lo que obliga al conductor a desactivarlo y estos casos la capacidad de frenado se traslada 100% a los frenos, en donde los frenos delanteros son los que realizan el mayor trabajo en la operación de frenado de estos autobuses.

OBSERVACION No. 25. 3.2.7. TRANSMISIÓN

a. Deberá contar con caja de velocidades completamente automática con control electrónico, sistema de neutro durante paradas y retardador hidráulico incorporado, la cual deberá ser seleccionada y/o ajustada teniendo en cuenta las características geométricas de las vías de la ciudad de Cartagena de Indias D.T. y C., de seis velocidades hacia delante y reversa, garantizando en todo momento un buen desempeño del autobús

Consideramos que en una unidad con las características de un buseton no se requiere una caja de velocidades automática debido a que tiene un consumo del 15% más alto de combustible y al elevado costo de la misma. Por lo anterior, se requiere sea aceptado el uso de una transmisión manual de 6 velocidades al frente y una de reversa.

RESPUESTA. El mantenimiento de las cajas mecánicas y los problemas presentados en ellas en este tipo de Sistemas hace el costo del mantenimiento no tenga la diferencia expresada por el fabricante, y la cual debe estar debidamente soportada por el proveedor. De igual forma, este requerimiento busca aumentar el confort de los usuarios ya que las cajas automáticas, la cual se ve afectada por el uso de cajas mecánicas, además de concentrar al conductor en su labor de manipulación del autobús con seguridad. las cajas automáticas proporcionan más comodidad y confort, reducen el desgaste de elementos como el embrague, permiten mantener descansada la pierna izquierda que es una de mayores causas de ausentismo y enfermedades profesionales en este tipo de labor, que no debe accionar el embrague repetidas veces cuando nos encontramos en una retención, un atasco o en una vía con muchos semáforos.

OBSERVACION No. 26. 3.2.9.2. Dimensiones y Peso de la Carrocería
Altura del suelo al punto más bajo 300/---

La unidad Linner G cuenta con una altura mínima al punto más bajo de 400 mm. del suelo, la implementación de altura mínima de 300 mm se refiere al uso de autobuses de entrada baja y/o piso bajo. Por lo anterior se solicita que la altura mínima del autobús sea de 400 mm.

RESPUESTA. Esta altura corresponde al punto más bajo del autobús el cual por condiciones técnicas de accesibilidad (escalones), debe ser de 300 mm.

OBSERVACION No. 27. 2. El Proponente seleccionado deberá entregar a TRANSCARIBE S.A. en formato digital (Autocad 2010) modificable, para su aprobación, el diseño y la distribución interna de la carrocería de cada tipología de Autobús, antes de iniciar el proceso de fabricación de la carrocería.

Por políticas de la empresa y debido a la propiedad intelectual de los desarrollos de DINA Camiones S.A. de C.V. nos vemos en la necesidad de negar este requerimiento. En too

caso se les entrega un manual de servicio con diagramas de instalación del sistema eléctrico.

RESPUESTA. La información solicitada solo corresponde a dimensiones y configuración de sillas, esto además de la confidencialidad de la información suministrada por el fabricante, permite el requerimiento antes mencionado.

OBSERVACION No. 28. h. El sistema de las puertas de emergencia deberá ser integrado a la ULAC de Manejo de Flota, que permita generar el control de TRANSCARIBE S.A. con respecto al estado de las puertas del Autobús (abierta-cerrada).

Este sistema lo debe adaptar la empresa que se encargue de la telemetría del autobús. DINA puede dejar la preparación de los ductos para que la empresa en cuestión instale su equipo. Por lo anterior se solicita que este requerimiento sea hecho a la empresa encargada de instalar el manejo de esta tecnología.

RESPUESTA. Esto corresponde a una señal que debe ser incorporada y suministrada por el carroceros para su uso por parte de la unidad de manejo de flota.

OBSERVACION No. 29. 3.2.14. Condiciones de Accesibilidad

i. Se deberá contar con un Sensor en el cinturón de seguridad o en el sistema de anclaje de la silla de ruedas el cual indique al conductor, con una señal audible y luminosa, hasta que la silla de ruedas no esté debidamente anclada y su ocupante no esté sujeto a la misma con su respectivo cinturón de seguridad. Asimismo, el discapacitado debe contar con un sistema de comunicación directa con el conductor (timbre).

Recomendamos que por seguridad, sea el conductor del autobús el que se encargue de la sujeción y liberación del usuario con movilidad reducida, asegurándose que el proceso se lleve de manera correcta, adicionalmente, la norma 5602 no lo requiere.. Por lo anterior se solicita sea eliminada la instalación de este sistema.

RESPUESTA. Esta Operación de liberación es innecesaria Operacionalmente, toda vez que cuando el PMR obtura el Sistema de comunicación, obliga a la parada del autobús en el siguiente paradero, y la manipulación del elevador o la plataforma por parte del conductor por lo que no existe riesgo de accidente. Es preciso resaltar que la señal que se describe refiere a que en caso de que no se tenga el cinturón debidamente asegurado, la alarma da al conductor una alerta que lo obliga a detener el autobús en este caso, por lo que no es posible eliminar el requerimiento.

OBSERVACION No. 30. 3.2.16.7.2. Ductos y Sistemas de Conducción

2. Es necesario instalar un sistema de cortina de aire o sistema equivalente ubicado antes de las puertas de servicio del Autobús para evitar al máximo la transferencia de calor desde el exterior en el momento del abordaje.

El sistema de aire acondicionado que tiene la unidad Linner G asegura la temperatura requerida en el habitáculo principal sin la necesidad de un sistema de cortina. De igual forma la Implementación de estos equipos, implica un costo mayor, el cual no es justificable. Por lo tanto se solicita que sea eliminado el uso de cortinas de aire de aire en las puertas.

RESPUESTA. Obedece a un requerimiento de mejora de la eficiencia del aire acondicionado, teniendo en cuenta el número de paradas y la duración de las mismas en

este tipo de Sistemas. No se realiza modificación.

OBSERVACION No. 31. 3.2.16.7.4. Sistema de Ventilación Auxiliar

2. El puesto del conductor debe contar un sistema de ventilación mecánica independiente del sistema principal de tres velocidades con las rejillas orientables para cara, cuerpo y pies.

Debido a que el autobús cuenta con sistema de Aire Acondicionado, consideramos que no es necesaria la instalación de un sistema de ventilación mecánica independiente del sistema principal, ya que se asegura mantener la temperatura interna del autobús en todo momento. En caso de ser necesario, se solicita sea aclarado si con una ventila del Aire Acondicionado dirigido al operador sería suficiente o si se requiere un ventilador mecánico independiente.

RESPUESTA. Solo ventilación Mecánica independiente para el conductor.

➤ **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR GILBERTO BLANCO, DIRECTOR COMERCIAL BUSES Y AUTOS DE COLOMBIA S.A., REPRESENTANTE DE CARROCERIAS MARCOPOLO, MEDIANTE CORREO ELECTRONICO DEL 9 DE MAYO DE 2015 A LAS 11:25 A.M.**

OBSERVACION No. 32. TENIENDO EN CUENTA LOS BORRADORES QUE APARECEN EN PAGINA WEB, ESTAMOS INTERESADOS EN CONOCER DE SU PARTE:

1. QUE GARANTIA ESTA AUTORIZADO EL MUNICIPIO DE CARTAGENA PARA RESPALDAR EL CREDITO PROVEEDOR??
2. PARA LO ANTERIOR TENER EN CUENTA LO CONTEMPLADO EN LAS LEYES O DECRETOS QUA APARECEN A CONTINUACION:

1. Ley 80 de 1993
- 2- Decreto 2681 de 1993: El crédito proveedor se rige por las normas de los contratos de empréstito contenidas en este decreto
- 3- Decreto 1333 de 1986: Normas que aplican para una entidad descentralizada como es el Municipio.

RESPUESTA. Frente a la pregunta: ¿QUÉ GARANTÍA ESTA AUTORIZADO EL MUNICIPIO DE CARTAGENA PARA RESPALDAR EL CRÉDITO PROVEEDOR?

Frente a este particular se tiene que **de acuerdo con el parágrafo 2 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, las operaciones de crédito público son:**

"Parágrafo 2º.- Operaciones de Crédito Público. Sin perjuicio de lo previsto en leyes especiales, para efectos de la presente ley se consideran **operaciones de crédito público las que tienen por objeto dotar a la entidad de recursos con plazo para su pago, entre las que se encuentran la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de bonos y títulos valores, los créditos de proveedores y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de las entidades estatales.**

(...)

Las operaciones a que se refiere el presente artículo y las conexas con éstas se contratarán en forma directa. Su publicación, si a ello hubiere lugar, se cumplirá en el Diario Oficial cuando se trate de operaciones de la Nación y sus entidades descentralizadas. Para operaciones de la este requisito se entenderá cumplido en la fecha de la orden de publicación impartida por el Director General de Crédito Público del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en las entidades descentralizadas del orden nacional en la fecha del pago de los derechos correspondientes por parte de la entidad contratante. Salvo lo que determine el Consejo de Ministros, queda prohibida cualquier estipulación que obligue a la entidad estatal prestataria a adoptar medidas en materia de precios, tarifas y en general, el compromiso de asumir decisiones o actuaciones sobre asuntos de su exclusiva competencia, en virtud de su carácter público. Así mismo, en los contratos de garantía la Nación sólo podrá garantizar obligaciones de pago" (Resaltado fuera del texto)

En el Decreto 2681 de 1993 "por el cual se reglamentan parcialmente las operaciones de crédito público, las de manejo de la deuda pública, sus asimiladas y conexas y la contratación directa de las mismas", se contempla la figura del crédito proveedor como una forma de dotar a la entidad estatal de recursos para el desarrollo de sus funciones. Al respecto en dicho Decreto se establece lo siguiente:

"Artículo 1º.- *Ámbito de aplicación.* El presente Decreto se aplica a las operaciones de crédito público, **las operaciones asimiladas**, las operaciones propias del manejo de la deuda pública y las conexas con las anteriores, de que trata el parágrafo 2 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, que realicen las entidades estatales definidas en el artículo 2 de la mencionada ley

(...)

Artículo 3º.- *Operaciones de crédito público.* Son operaciones de crédito público los actos o contratos que tienen por objeto **dotar a la entidad estatal de recursos, bienes o servicios con plazo para su pago o aquellas mediante las cuales la entidad actúa como deudor solidario o garante de obligaciones de pago.**

Dentro de estas operaciones están comprendidas, entre otras, la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de títulos de deuda pública, **los créditos de proveedores** y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de entidades estatales." (Resaltado fuera del texto)

De acuerdo con el Decreto 2681 de 1993, los contratos de crédito proveedor se definen de la siguiente manera:

"Artículo 17º.- *Créditos de proveedores.* Se denominan créditos de proveedor aquellos mediante los cuales se contrata **la adquisición de bienes o servicios con plazo para su pago.**

Sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos establecidos para la adquisición de bienes o servicios en la Ley 80 de 1993, los créditos de proveedor se sujetarán a lo dispuesto en los artículos anteriores, según se trate de empréstitos internos o externos y la entidad estatal que los celebre.

Parágrafo.- De conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, están autorizados por vía general y no requerirán los conceptos allí mencionados, los créditos de proveedor con plazo igual o inferior a un año."(Resaltado fuera del texto)

Adicionalmente, la jurisprudencia ha dicho lo siguiente:

"todo crédito representa una cantidad de dinero debida a una persona o entidad, quienes, por lo mismo, están facultadas para exigirlo y cobrarlo. Traslada esa noción al ámbito de lo público, el crédito se traduce en una deuda u obligación adquirida por el Estado con las entidades de crédito, nacionales o extranjeras y/o particulares, en moneda nacional o extranjera, con una fecha de vencimiento y bajo una determinada tasa de interés. [...] Ahora bien, el artículo 41 (parágrafo 2º) de la Ley 80 de 1993 definió expresamente las operaciones de crédito público en el ámbito contractual, al regular el perfeccionamiento de los contratos estatales, en los siguientes términos:

"Sin perjuicio de lo previsto en leyes especiales, para efectos de la presente ley se consideran operaciones de crédito público las que tienen por objeto dotar a la entidad de recursos con plazo para su pago, entre las que se encuentran la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de bonos y títulos valores, los créditos de proveedores y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de las entidades estatales.

El Decreto 2681 de 1993 reglamentó el precepto anterior. **Se tiene entonces que los créditos a proveedores ciertamente hacen parte de las operaciones de crédito público**, distinguidas por las únicas y categóricas finalidades de dotar a la entidad contratante de recursos, bienes o servicios, con la mediación de un plazo para pagarlos, o de garantizar obligaciones de pago, inclusive bajo la forma de la solidaridad; y, en todo caso, los actos o contratos análogos a esas unívocas finalidades, que obliguen a la entidad estatal bajo un determinado plazo de pago.

La idea es clara: el "crédito de proveedor" como especie del género "operación de crédito público" se contrae con el exclusivo objeto de que una entidad estatal adquiera bienes y servicios pagables a futuro. En la sentencia se analiza si el objeto del contrato LP-012 del 2007 dista de tal objeto."¹ (Resaltado fuera del texto)

¹ CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN CUARTA. Consejero ponente: CARMEN TERESA ORTIZ DE RODRIGUEZ. Bogotá D. C., trece (13) de junio de dos mil trece (2013). Radicación número: 08001-23-31-000-2008-00438-01(19028)

Por su parte, la Corte Constitucional en sentencia C-670 de 2014 dijo:

"iii. Créditos de proveedores. Con los créditos de proveedor se contrata la adquisición de bienes o servicios con plazo para su pago (Dcto 2681 art 17). El mismo Decreto 2681 de 1993 establece que sin perjuicio de lo dispuesto para la adquisición de bienes o servicios en la Ley 80 de 1993 "los créditos de proveedor se sujetarán a lo dispuesto en los artículos anteriores, según se trate de empréstitos internos o externos y la entidad estatal que los celebre". Esta norma remite entonces a las disposiciones antes señaladas en materia de empréstitos, previstas en los artículos 7 y siguientes del Decreto 2681 de 1993, y a lo estipulado en los Decretos 1222 y 1333 de 1986, según el caso. Por lo mismo, en esta materia, la regulación sujeta la celebración de créditos de proveedores al esquema de controles previos consagrados para los empréstitos en la legislación nacional." (Resaltado fuera del texto)

De acuerdo con lo anterior, el crédito proveedor es un mecanismo de financiación del que pueden hacer uso las entidades para adquirir bienes y servicios con el otorgamiento de un plazo para su pago.

Específicamente, el crédito proveedor se rige por las normas de los contratos de empréstito contenidas en el Decreto 2681 de 1993

"Artículo 7º.-Contratos de empréstito. Son contratos de empréstito los que tienen por objeto proveer a la entidad estatal contratante de recursos en moneda nacional o extranjera con plazo para su pago.

Los empréstitos **se contratarán en forma directa**, sin someterse al procedimiento de licitación o concurso de méritos. Su celebración se sujetará a lo dispuesto en los artículos siguientes.

(...)

Artículo 13º.- Empréstitos internos de entidades territoriales y sus descentralizadas. La celebración de empréstitos internos de las entidades territoriales y sus descentralizadas continuará rigiéndose por lo señalado en los Decretos 1222 y 1333 de 1986 y sus normas complementarias, según el caso. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación de registro de los mismos en la Dirección General de Crédito Público del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

No podrán registrarse en la mencionada Dirección los empréstitos que excedan los montos individuales máximos de crédito de las entidades territoriales.²"

² "LEY 533 DE 1999 "Artículo 12º. La celebración de los contratos relacionados con crédito público y de las titularizaciones, por parte de las entidades estatales, así como por parte de aquellas entidades con participación del Estado superior al cincuenta por ciento en su capital social, independientemente de su naturaleza y del orden al cual pertenezcan, que no tengan trámite previsto en las leyes vigentes y en el decreto 2681 de 1993 y demás normas concordantes, requerirá la autorización del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la cual podrá otorgarse en forma general o individual dependiendo de la cuantía, modalidad de la operación y entidad que la celebre. (...)"

Así, los proponentes del presente proceso de selección deberán otorgar a TRANSCARIBE S.A., como operador del Sistema, una forma de financiación consistente en un crédito proveedor, en el que se otorgue un plazo a la entidad para realizar el pago de los vehículos que debe adquirir.

El proceso de selección se adelanta con el objetivo de adquirir vehículos, utilizando de manera directa el mecanismo de financiación con el proveedor, bajo las mejores condiciones de mercado en relación con el precio de los vehículos, porcentaje de financiación y calidad. Sobre el particular, y con base en el Decreto 2681 de 1993, se destacan las normas que sustentan el procedimiento:

Artículo 33°.- Adquisición de bienes o servicios con financiación. Cuando se vayan a adquirir bienes o servicios para los cuales la entidad estatal proyecte obtener financiación, dicha adquisición de bienes o servicios se someterá al procedimiento y requisitos establecidos para el efecto por la Ley 80 de 1993 y el empréstito respectivo, a lo establecido en el presente Decreto.

En los contratos de empréstito y demás formas de financiamiento, distintos de los créditos de proveedores y de aquellos que sean resultado de una licitación, se buscará que no se exija el empleo, la adquisición de bienes o la prestación de servicios de procedencia extranjera específica o que a ello se condicione el otorgamiento del empréstito. Así mismo, se buscará incorporar condiciones que garanticen la participación de oferentes de bienes y servicios de origen nacional." (Resaltado fuera del texto)

Frente a la autorización para el endeudamiento, al ser TRANSCARIBE S.A. una entidad Municipal descentralizada, como bien lo indica en la comunicación a la que se da respuesta, le aplican las normas contenidas en el Decreto 1333 de 1986, por expresa remisión del artículo 13 del Decreto 2681 de 1993, así:

"Artículo 280. Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41. Las operaciones de crédito interno que proyecten celebrar las entidades descentralizadas de los Municipios requieren concepto favorable del Alcalde y deben estar acompañadas de los siguientes documentos:

1. **Estudio económico que demuestre la utilidad de las obras o inversiones que se van a financiar y su sujeción a los planes y programas que estén adelantando las administraciones seccionales y municipales, acompañado de la proyección del servicio de la deuda que se va a contraer.**

2. **Copia auténtica de la autorización de la junta o consejo directivo del organismo descentralizado, para contratar el préstamo y otorgar garantías.**

3. La minuta del contrato acompañada de la aceptación del contratista y los demás documentos de que tratan los ordinales 3°, 4° y 5° del artículo 279 de este Código.

De acuerdo con lo anterior, los requisitos que se deben cumplir son los siguientes:

- ✓ Contar con concepto favorable del Alcalde
- ✓ Contar con estudio económico que demuestre la utilidad de las obras o de las inversiones que se van a financiar y la sujeción a los planes y programas que estén adelantando
- ✓ Proyección del servicio de la deuda que se va a contraer
- ✓ Copia auténtica de la autorización de la Junta Directiva de TRANSCARIBE S.A. para contratar el préstamo y otorgar garantías

Dicho documento hacen parte de los Anexos que se publicarán con el estudio previo definitivo, por constituir requisito de orden legal y reglamentario que viabilizan la utilización de ese mecanismo de financiación del proyecto.

Adicionalmente, ese mismo Decreto prevé lo siguiente:

"Artículo 283. Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41. Los Concejos Municipales y las juntas o consejos directivos de los organismos descentralizados, no podrán aprobar los presupuestos de tales entidades si en ellos no se hubieren incluido las partidas necesarias para atender oportuna y totalmente el pago del servicio de toda la deuda que resulte exigible en la vigencia respectiva, por concepto de empréstitos contratados.

Artículo 284. Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41. Las entidades a que se refiere el presente Título no podrán celebrar ninguna operación de crédito Interno cuando el servicio total de la deuda pública respectiva represente en la correspondiente vigencia fiscal una suma superior al treinta por ciento (30%) de sus rentas ordinarias incluyendo el nuevo empréstito.

Para los efectos de este artículo, no se consideran rentas ordinarias las provenientes del situado fiscal, ni las transferencias para educación y prestaciones sociales a que se refiere la Ley 43 de 1975.

Artículo 287. Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41. Los contratos, excluidos los de empréstito externo e interno que celebren los Departamentos, los Distritos Especiales, las Intendencias, Comisaría, Municipios y sus entidades descentralizadas serán revisados por los Tribunales Administrativos cuando la cuantía exceda del cinco por ciento (5%) del presupuesto de la respectiva entidad, y en todo caso cuando exceda de cincuenta millones de pesos (\$50.000.000.00).

Parágrafo. Los valores absolutos que este artículo expresa en moneda nacional se reajustarán cada dos años, a partir del primero de enero de 1986, en un porcentaje igual a la variación que para el período bienal

que termine el 31 de octubre anterior registre el índice de precios al consumidor, nivel de ingresos medios (empleados), que elabora el Departamento Nacional de Estadística, aproximando el resultado a la decena de miles superior. El Gobierno Nacional publicará un decreto con los valores absolutos resultantes, de acuerdo con la certificación que expida el Departamento Nacional de Estadística al terminar el mes de octubre respectivo.

Si el Gobierno no expidiere el decreto, el aumento será de un veinte por ciento (20%)."(Resaltado fuera del texto)

Como se advierte de lo anterior, TRANSCARIBE S.A. cuenta con un estudio jurídico y financiero serio relacionado con definir los requisitos que requiere para contratar un crédito proveedor, señalando que cuenta con el cumplimiento de todos ellos en el proceso licitatorio en mención."

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A BORRADORES ESTUDIO PREVIO No. 2.
LICITACION PUBLICA No. TC-LPN-001-2015**

- **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR GILBERTO BLANCO, DIRECTOR COMERCIAL BUSES Y AUTOS DE COLOMBIA S.A., REPRESENTANTE DE CARROCERIAS MARCOPOLO, MEDIANTE CORREO ELECTRONICO DEL 16 DE MAYO DE 2015 A LAS 8:23 A.M.**

**OBSERVACION No. 33. APRECIADA SEÑORA ERCILA BARRIOS FLOREZ
JEFE DE OFICINA JURIDICA
TRANSCARIBE S.A.**

MUCHAS GRACIAS POR SU AMABLE RESPUESTA:

SIN EMBARGO EL INTERES DE NUESTRA ORGANIZACIÓN CON EL SISTEMA DE CREDITO PROVEEDOR, POR SER UNA FIGURA DONDE EL PROVEEDOR ASUME EL RIESGO DEL CREDITO ANTE ENTIDADES BANCARIAS, SE REQUIERE TAMBIEN CONOCER LAS GARANTIAS POSIBLES DESDE EL PUNTO DE VISTA LEGAL QUE PUEDE OTORGAR TRANSCARIBE O EL MUNICIPIO DE CARTAGENA, PARA LA REALIZACION DEL PROYECTO, DONDE CON EL APOORTE Y RESPALDO DE TODOS LOS INVOLUCRADOS, PUEDA SER CONTRIBUTIVO DEL ÉXITO DE LA PARTES:

LA PREGUNTA CONCRETA SERIA:

TRANSCARIBE Y/O EL MUNICIPIO DE CARTAGENA PODRIAN RESPALDAR O AVALAR EL PROYECTO DE SUMINISTRO DE VEHICULOS CON LA FIRMA DE:

PAGARES
PRENDAS
HIPOTECAS
OTRAS

AGRADECESMOS SU VALIOSA RESPUESTA, POR CUANTO ESTAMOS EVALUANDO LA POSIBILIDAD DE VINCULARNOS A ESTE MAGNO PROYECTO PARA LA CIUDAD DE CARTAGENA.

RESPUESTA. El Distrito de Cartagena no respaldara el proyecto de suministro de vehículos con pagares, prendas, hipotecas, etc. El respaldo será el exigido por las normas contenidas en el Decreto 1333 de 1986, por expresa remisión del artículo 13 del Decreto 2681 de 1993, así:

"Artículo 280. Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41. Las operaciones de crédito interno que proyecten celebrar las entidades descentralizadas de los Municipios requieren concepto favorable del Alcalde y deben estar acompañadas de los siguientes documentos:

1. Estudio económico que demuestre la utilidad de las obras o inversiones que se van a financiar y su sujeción a los planes y programas que estén adelantando las administraciones seccionales y municipales, acompañado de la proyección del servicio de la deuda que se va a contraer.

2. Copia auténtica de la autorización de la junta o consejo directivo del organismo descentralizado, para contratar el préstamo y otorgar garantías.

3. La minuta del contrato acompañada de la aceptación del contratista y los demás documentos de que tratan los ordinales 3º, 4º y 5º del artículo 279 de este Código.

De acuerdo con lo anterior, los requisitos que se deben cumplir son los siguientes:

- ✓ Contar con concepto favorable del Alcalde
- ✓ Contar con estudio económico que demuestre la utilidad de las obras o de las inversiones que se van a financiar y la sujeción a los planes y programas que estén adelantando
- ✓ Proyección del servicio de la deuda que se va a contraer
- ✓ Copia auténtica de la autorización de la Junta Directiva de TRANSCARIBE S.A. para contratar el préstamo y otorgar garantías

Como se dijo en la respuesta anterior, dicho documento hacen parte de los Anexos que se publicarán con el estudio previo definitivo, por constituir requisito de orden legal y reglamentario que viabilizan la utilización de ese mecanismo de financiación del proyecto.

Agregamos a esta respuesta que el Distrito de Cartagena ha suscrito con TRANSCARIBE S.A. un ACUERDO DE RESPALDO PARA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS, en el componente que debe ser asumido

R *18*
21

por el ente gestor. Este documento será publicado igualmente como anexo del proyecto de pliego de condiciones.

➤ **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR SERGIO MORALES, gerente PANDA MOTORS SAS, MEDIANTE CORREO ELECTRONICO DEL 20 DE MAYO DE 2015 A LAS 4:19 P.M.**

OBSERVACION No. 34. • En el numeral 1.3 HOMOLOGACIÓN DEL VEHÍCULO del Anexo 1 **ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA LA ADQUISICION DE LA FLOTA DE AUTOBUSES DE LA PORCION No. 2 DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA**

Mencionan:

“El Proveedor debe anexar la documentación que acredita que el vehículo propuesto está homologado por las autoridades competentes colombianas, como lo establece la Ley 769 de 2002”.

Dada la condición de especificaciones especiales requeridas para esta licitación, solicitamos permitir que se contemplen vehículos que se encuentren en proceso de homologación al momento de realizar la adjudicación y que se acredite que el vehículo se encuentra homologado al momento de la entrega de los vehículos para contar con un plazo prudencial para realizar este trámite ante el Ministerio de Transporte.

RESPUESTA. En atención a su observación se procederá a modificar el numeral 1.3 del Anexo No. 1 del pliego de condiciones, ESPECIFICACIONES TECNICAS, en el sentido de aclarar que el proveedor con la propuesta debe anexar la documentación que acredite que el vehículo propuesto está homologado o en proceso de homologación ante las autoridades competentes, de acuerdo a lo establecido en la Ley 769 de 2002.

En todo caso la homologación del vehículo será una exigencia contractual que se verifica con la entrega del vehículo.

OBSERVACION No. 35. • Respecto al crédito proveedor, en el Numeral 4.2. **CONDICIONES DEL CREDITO** del documento **ESTUDIOS PREVIOS DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD**

LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN- 001 de 2015

Mencionan:

“**Periodo de gracia de Capital:** Se refiere al tiempo que transcurre entre la suscripción del contrato y la primera fecha para iniciar el pago del capital correspondiente al valor de la oferta de precio por los vehículos totales. El periodo de gracia a ofertar debe ser de XX (X) años.”, y

“**Plazo del crédito de proveedor:** Se refiere al plazo total del crédito de proveedor. Debe ser XX años.”

Es de nuestro interés saber si existen valores mínimos para esta financiación solicitada en términos de plazo y/o valores máximos en términos de tasa, sin perjuicio de la oferta y lances que se podrán y deberán hacer en el proceso de subasta.

RESPUESTA. El periodo de gracia a ofrecer y el plazo del crédito a proveedor son condiciones del crédito que deben ofrecerse en el termino de los años que se establecerán en el estudio previo a publicar. Estos valores no son objeto de lances para subasta.

OBSERVACION No. 36. En cuanto al proceso de subasta inversa mencionado en el documento **ESTUDIOS PREVIOS DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN- 001 de 2015, Numeral 6.2.1. FRENTE A LA IDENTIFICACIÓN DE LA MEJOR CONDICIÓN DE PRECIO (400 puntos)**

Agradecemos aclarar cuántos lances de precio habrá.

Nuevamente sobre el proceso de subasta inversa mencionado en el documento **ESTUDIOS PREVIOS DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN- 001 de 2015, Numeral 6.2.2. FRENTE A LA CONDICIÓN DE FINANCIACIÓN DE LOS VEHÍCULOS (100 puntos) COMPONENTE DE CONFORMACIÓN DINÁMICA DE LA OFERTA**

En el literal a) Tasa de Interés (50 puntos máximo): se mencionan 50 puntos de los 100 puntos descritos en el numeral 6.2.2., les agradecemos aclarar a cuál otra variable se le adjudicarán los 50 puntos restantes y cómo se calificarán las ofertas y lances de los demás proponentes ya que a diferencia de otros factores de ponderación, el mecanismo de calificación no aparece descrito en el documento.

RESPUESTA. El proceso de subasta se adelantará de acuerdo con el procedimiento incluido en el pliego de condiciones.

La única variable que se evaluara FRENTE A LA CONDICIÓN DE FINANCIACIÓN DE LOS VEHÍCULOS COMPONENTE DE CONFORMACIÓN DINÁMICA DE LA OFERTA, es la Tasa de Interés, que tendrá una calificación máxima de 100 puntos.

OBSERVACION No. 37. Continuando con los factores de ponderación sobre el proceso de subasta inversa mencionado en el documento **ESTUDIOS PREVIOS DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN- 001 de 2015, Numeral 6.2.3. FRENTE A LA IDENTIFICACIÓN DE LA MEJOR CONDICIÓN DE CALIDAD (400 PUNTOS) y 6.2.3.1. Componentes que refieren a conformación dinámica de la oferta: (200 PUNTOS)**

Mencionan:

“a) Garantía del vehículo (100 PUNTOS)

En el caso del Sistema Transcaribe, la vida útil del vehículo se encuentra estrechamente relacionada con el mayor número de kilometraje equivalente de uso del autobús antes de su primer OVERHAUL y el mayor tiempo de garantía sin límite de kilometraje que el distribuidor provea. En ese sentido, se harán dos lances de mejora de la oferta sobre el componente de plazo de garantía del vehículo sin límite de kilometraje que el distribuidor provea.

El mayor puntaje se asignará al proponente que partiendo de la propuesta inicial plazo de garantía del vehículo sin límite de kilometraje ofrezca, obtenga al final del

lance, como conformación dinámica de la propuesta, un mejor plazo de garantía frente al inicialmente propuesto. Vale decir, tras los lances de mejora de plazo de garantía, se asignará el mayor puntaje al proponente que mejor plazo ofrezca, incluyendo los factores antes indicados.

Se plantean dos oportunidades de lance para mejorar la propuesta inicial, de acuerdo con el procedimiento fijado en el pliego de condiciones

Se asignarán 100 puntos para la oferta que mayor tiempo de garantía sin límite de kilometraje proponga. Las demás ofertas tendrán asignación inversamente proporcional de puntos.

b) Vida útil (100 PUNTOS)

En el caso del sistema Transcaribe, la vida útil del vehículo se encuentra estrechamente relacionada con el mayor número de kilometraje equivalente de uso del autobús antes de su primer OVERHAUL y el mayor tiempo de garantía sin límite de kilometraje que el distribuidor provea. En ese sentido, se harán dos lances de mejora de la oferta sobre el componente de mayor número de kilometraje equivalente de uso del autobús antes del primer OVERHAUL que el proveedor garantice.

El mayor puntaje se asignará al proponente que partiendo de la propuesta inicial mayor número de kilometraje equivalente de uso del autobús antes de su primer OVERHAUL ofrezca, obtenga al final del lance, como conformación dinámica de la propuesta, un mejor número kilómetros frente al inicialmente propuesto. Vale decir, tras los lances de mejora de vida útil, se asignará el mayor puntaje al proponente que mayor número ofrezca, incluyendo los factores antes indicados.

Se plantean dos oportunidades de lance para mejorar la propuesta inicial, de acuerdo con el procedimiento fijado en el pliego de condiciones

Se asignarán 100 puntos para la oferta que mayor número de kilómetros equivalente de uso del autobús antes de su primer OVERHAUL ofrezca. Las demás ofertas tendrán asignación inversamente proporcional de puntos.”

Agradecemos aclarar si la peor de las ofertas recibirá puntaje cero (0) al realizar la asignación inversamente proporcional de puntos o si la distribución de puntaje no contempla este valor. Adicionalmente agradecemos aclarar si los parámetros de dicho OVERHAUL contemplan componentes diferentes al tren motriz.

RESPUESTA. El documento es claro al señalar que el mayor puntaje se asignará al proponente que, partiendo de la propuesta inicial plazo de garantía del vehículo sin límite de kilometraje que ofrezca,, obtenga al final del lance, como conformación dinámica de la propuesta, un mejor plazo de garantía frente al inicialmente propuesto. Vale decir, tras los lances de mejora de plazo de garantía, se asignará el mayor puntaje al proponente que mejor plazo ofrezca, incluyendo los factores antes indicados.

Se asignarán cien (100) puntos para la oferta que mayor tiempo de garantía sin límite de kilometraje proponga. Las demás ofertas tendrán asignación inversamente proporcional de puntos.

Se aclara que si se contemplan componentes diferentes al tren motriz, el OVERHAUL debe ser integral para todo el autobús, incluida la carrocería.

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A BORRADORES ESTUDIO PREVIO No. 3.
LICITACION PUBLICA No. TC-LPN-001-2015**

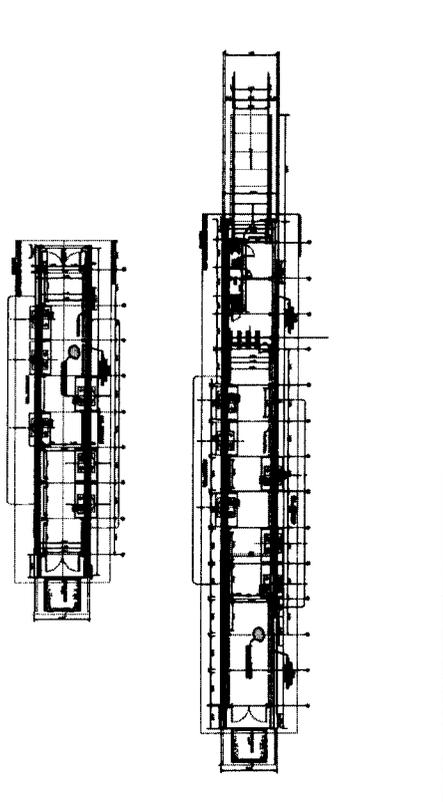
- **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR SERGIO MORALES, REPRESENTANTE DE PANDA MOTORS SAS, MEDIANTE CORREO ELECTRONICO DEL 14 DE MAYO DE 2015 A LAS 10:17 A.M.**

OBSERVACION No. 38.

Estimados señores:

Agradecemos el envío del archivo **Autobús Modelo en Estación Tipo A** mencionado el literal m. del numeral **2.2.8.11. Puertas de Servicio** en los estudios previos del proceso de LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-001- DE 2015, ADQUISICIÓN DE FLOTA PARA LA OPERACIÓN DE LA PORCIÓN NO. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA, Anexo 1: Especificaciones Técnicas de la flota de Autobuses, por este medio de forma que podamos contemplarlas en el diseño del vehículo.

RESPUESTA.



II. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

Culminado este trámite inicial, a continuación procedemos a documentar los estudios previos que justifican el inicio del proceso de contratación. **DEL DOCUMENTO**

TRANSCARIBE S.A. como sociedad gestora del Sistema de Transporte Masivo Transcaribe ha suscrito los siguientes contratos de concesión:

- El día 4 de febrero del año 2011, se suscribió entre TRANSCARIBE S.A. y la SOCIEDAD PORTAL CALICANTO S.A.S el contrato de concesión No. TC-LPN-004 de 2012, cuyo objeto es "CONTRATO DE CONCESIÓN PARA EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL PORTAL EL GALLO Y EL PATIO- TALLER DEL SITM TRANSCARIBE, EL DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DEL DESARROLLO INMOBILIARIO QUE COMPONE EL PORTAL EL GALLO, Y LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO DE CORREDOR COMPRENDIDO ENTRE LA TERMINACIÓN DEL TRAMO IV Y LA ENTRADA DEL PORTAL, PATIO- TALLER del Sistema de Transporte Masivo de Cartagena, TRANSCARIBE"
- El día 14 de abril del año 2011, se suscribió entre TRANSCARIBE S.A. y CONSORCIO COLCARD DE RECAUDO Y GESTIÓN DE FLOTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO, el Contrato de Concesión No. TC-LPN-005 de 2010 cuyo objeto es "CONCESIÓN PARA EL DISEÑO, OPERACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL SISTEMA DE RECAUDO Y SUMINISTRO DEL SISTEMA DE GESTIÓN Y OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE S.A."
- El día 20 de agosto de 2014 se suscribió entre TRANSCARIBE S.A. y SOTRAMAC S.A.S el contrato de Concesión No. TC-LPN-004-2013, cuyo objeto es "Otorgar en concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios, la Concesión No. 1 para la Operación de hasta doscientos veintidós (222) vehículos del Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias, según la distribución de tipologías vehiculares previstas en el pliego de condiciones de la Licitación Pública TC-LPN-004 de 2013, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión, control e 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."
- El día 24 de noviembre de 2014, se suscribió entre TRANSCARIBE S.A. y la sociedad TRANSAMBIENTAL SAS, EL Contrato de Concesión SA-MC-007-2014, cuyo objeto es "Otorgar en concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios, la Concesión No. 3 para la Operación DE HASTA DOSCIENTOS DOCE (212) VEHÍCULOS del Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión, control e 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."

En relación con los contratos de concesión para la Operación del Sistema, debe tenerse en cuenta que la ausencia de participación en el proceso licitatorio 003 de 2013, generó la obligación para TRANSCARIBE S.A., y las demás autoridades locales y nacionales, de

buscar estrategias encaminadas a obtener la participación de entes públicos o privados, nacionales o internacionales que se interesaran en la prestación del servicio de transporte público en la ciudad de Cartagena.

Para el efecto, se decidió incorporar en la Licitación pública TC – LPN – 004 – 2013 dos alternativas de participación;

- (i) la alternativa 1, previó la posibilidad de presentar propuesta sin contar con participación de actores actuales de la operación del transporte público colectivo en la ciudad de Cartagena con el cumplimiento de los requisitos técnicos y de experiencia descritos en el pliego de condiciones, en todo caso, plantea la vinculación de propietarios sólo 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;
- (ii) la alternativa 2 previó la posibilidad de presentar propuesta contando con la participación de actores actuales de la operación del transporte público colectivo en la ciudad de Cartagena: propietarios de vehículos con los cuales se presta el Servicio de Transporte Público Colectivo y Empresas de Transporte Público Colectivo actualmente habilitadas, también con el cumplimiento de los requisitos técnicos y de experiencia descritos en el pliego de condiciones.

A pesar de lo anterior, en desarrollo del proceso de Licitación pública TC – LPN – 004 – 2013 sólo se presentó una oferta para la Concesión No. 1, por parte de SOTRAMAC S.A.S. Las otras dos concesiones fueron declaradas desiertas.

Como consecuencia de lo anterior, y en virtud de lo dispuesto en el literal d) del numeral 2º del artículo 20 de la Ley 1150 de 2007, se dio apertura al proceso de selección abreviada número SA – MC – 007 – 2014 para efectos de adjudicar las dos concesiones declaradas desiertas.

En desarrollo de ese proceso de selección, nuevamente sólo se contó con una oferta, la cual fue presentada por TRANSAMBIENTAL S.A.S. para la concesión No. 3. Así, el proceso fue declarado desierto respecto de la concesión número 2.

De acuerdo con lo anterior, por medio de los múltiples procesos de selección y las condiciones favorables otorgadas a los proponentes para realizar una propuesta en los mismos, TRANSCARIBE S.A. garantizó que los particulares concurieran a la prestación del servicio público de transporte.

Ante la imposibilidad de adjudicar la concesión número 2 para la operación del sistema, TRANSCARIBE S.A. exploró una alternativa de prestación directa del servicio, teniendo en cuenta que le corresponde al Estado garantizar la prestación eficiente de los servicios públicos, manteniendo su regulación, control y vigilancia, siempre que el servicio sea requerido, si los particulares no concurren a su prestación el Estado debe intervenir para garantizarlos.

Al respecto, frente a la competencia del Estado en materia de intervención en la prestación de servicios públicos, la Constitución Política reconoce lo siguiente:

"ARTICULO 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, **podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente**, por comunidades organizadas, **o por particulares**. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita" (Resaltado fuera del texto)

Específicamente, respecto al sistema de transporte público el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 establece lo siguiente:

"**Artículo 3º.- Principios del transporte público.** El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

(...)

2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Excepcionalmente la Nación, las Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando este no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico."(Resaltado fuera del texto)

El Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias con el propósito de implementar un Sistema de Transporte Masivo para la ciudad autorizó mediante el Acuerdo 004 de 2003 la

constitución de la sociedad TRANSCARIBE S.A. Dicho Acuerdo, en materia de autorización para la creación del Ente Gestor, determinó lo siguiente:

"ARTÍCULO PRIMERO: Autorizar al Alcalde Mayor de Cartagena de Indias, por el término de nueve meses contados a partir de la publicación del presente Acuerdo para que participe conjuntamente con otras entidades del orden distrital en la constitución de una empresa que se encarguen de desarrollar el sistema integrado de servicio público urbano y de transporte masivo multimodal, que tenga por objeto la gestión, organización y planificación del sistema de transporte público colectivo, masivo y multimodal de pasajeros en el Distrito de Cartagena y su área de influencia"

Adicionalmente, el artículo 3 del Acuerdo 004 de 2003, frente a la competencia en la prestación del servicio previó lo siguiente:

*"La empresa de transporte no podrá ser operador, ni socio del sistema integrado de servicio público urbano y de transporte masivo multimodal de Cartagena por sí mismo o por interpuesta persona. **La empresa que regula el sistema integrado de servicio público, urbano y de transporte masivo multimodal de Cartagena será responsable de la prestación del servicio cuando se declare desierto un proceso de selección** o cuando se suspendan o terminen anticipadamente los contratos o se declare la caducidad de los mismos con los operadores por las causas previstas en la Ley o en los contratos" (Resaltado fuera del texto).*

Con fundamento en lo anterior se creó TRANSCARIBE S.A. como una sociedad industrial y comercial del estado encargada de la implementación, operación y sostenimiento del sistema de transporte masivo del Distrito de Cartagena constituida mediante Escritura Pública 0654 de julio 18 de 2003, registrada en la Cámara de Comercio de Cartagena.

Dentro de las funciones que desarrolla TRANSCARIBE S.A., de acuerdo con los estatutos sociales, se encuentran las siguientes:

*"5.1. FUNCIONES: 5.1.1. **La elección, directamente** o a través de terceros, de todas las actividades previas, concomitantes y posteriores, **para construir, operar y mantener el Sistema Integrado de Transporte Masivo (...)** 5.1.7. **Garantizar la prestación del servicio en el evento de ser declarado desierto un proceso de selección** o cuando se suspenda o se terminen anticipadamente los contratos con los operadores privados, o se declare la caducidad (...)" (Resaltado fuera del texto)*

Por lo anterior, es claro que cuando se declare desierto un proceso el Ente Gestor tiene capacidad para prestar el servicio, es decir, ser operador del mismo porque el acto de creación así lo determinó de cara a garantizar la efectiva y eficiente prestación del servicio público de transporte.

En desarrollo de esa competencia, en la sesión de Junta Directiva del 15 de diciembre de 2014 se tomó la decisión de que, con fundamento en la normatividad nacional, el acuerdo 004 de 2003 y en los estatutos, TRANSCARIBE S.A. fuera el operador de la concesión número 2, denominándola porción No. 2 de operación.

En adición a la anterior autorización general, en la sesión del 5 de marzo de 2014 se autorizó particularmente iniciar el proceso de licitación pública para la adquisición de vehículos, como requisito inicial para la prestación del servicio a cargo del Ente Gestor.

Como consecuencia de lo anterior, se publica el presente estudio previo en cumplimiento de la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, 1474 de 2011 y el Decreto 1510 de 2013.

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 licencias 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 fundamentos 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 las normas citadas realiza los presentes 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 y transparencia establecidos en el estatuto general de contratación pública, el postulado de igualdad y la libre competencia.

DESARROLLO

1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE SATISFACER CON LA CONTRATACION

El Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) es la combinación organizada de infraestructura y equipos en un sistema. De acuerdo con el documento Conpes 3259 de 2003, el SITM está compuesto por la infraestructura, autobuses, los equipos de recaudo y el centro de control de la operación.

El esquema de operación del sistema Transcaribe se hizo con base en el otorgamiento de **tres concesiones**. Para esta estructuración se tuvo en cuenta el número de empresas de transporte público colectivo, los propietarios de vehículos de transporte público colectivo, el número de rutas del nuevo sistema y el número de vehículos del nuevo sistema de transporte. Lo anterior 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. 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.

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.

A pesar de lo anterior, y de las múltiples oportunidades y facilidades que se les otorgó a los actuales actores del sistema de transporte colectivo de pasajeros en Cartagena, la concesión 2 de operación tuvo que ser declarada desierta en tres oportunidades ante la ausencia de participación.

De ahí que, TRANSCARIBE S.A., en ejercicio del rol constitucional y reglamentario que le es propio, deberá ser operador de dicho servicio. Esto, para garantizar la prestación del servicio público de transporte y, adicionalmente, para garantizar la estabilidad y funcionalidad del Sistema, el cual como ya se dijo, necesita la operación de las tres concesiones inicialmente previstas y bajo las cuales se estructuró todo el Sistema Transcaribe.

En esa lógica, TRANSCARIBE S.A. como operador del servicio tiene la obligación de cumplir, en igualdad con los demás operadores, con las obligaciones que surgen de la concesión de la operación del sistema.

Así, en el proceso de selección No. TC-LPN-004 de 2013, se estableció que el objeto de la concesión número 2, que fue declarada desierta y de la cual TRANSCARIBE asumirá la operación, es el siguiente:

"Otorgar en concesión la operación de hasta doscientos veinticuatro (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: ochenta y cuatro (84) vehículos padrones y ciento cuarenta (140) vehículos busetones.

Para la Fase 2 de operación del sistema se exige la vinculación de ciento catorce (114) vehículos distribuidos así: ochenta y cuatro (84) vehículos padrones y treinta (30) vehículos 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."(Resaltado fuera del texto)

De acuerdo con lo anterior, TRANSCARIBE S.A., como primer componente de la operación, tiene la obligación de adquirir los vehículos necesarios para que pueda ejecutar de manera correcta el rol como operador en virtud del desarrollo armónico y eficaz del Sistema en general.

La adquisición de los vehículos se realiza bajo las mismas condiciones técnicas de los vehículos que deben adquirir los Concesionarios No. 1 y No. 3, en razón a que el Sistema Transcaribe fue estructurado bajo una tecnología específica y un componente de combustible definido mediante el Decreto Distrital expedido en 2013.

En este orden, TRANSCARIBE S.A., en su rol de operador del sistema, tiene las siguientes necesidades:

- Adquirir los vehículos necesarios para la prestación de la operación de la concesión 2 del sistema.
- Encontrar una fuente de financiación para la adquisición de los vehículos necesarios para la operación del sistema.

2. DESCRIPCION DEL OBJETO A CONTRATAR

El objeto del proceso licitatorio consistirá en seleccionar al proveedor de flota nueva de los vehículos que corresponden a la porción No. 2 de operación del Sistema Transcaribe a cargo de TRANSCARIBE S.A., es decir, **la adquisición de hasta doscientos veinticuatro (224) vehículos del Sistema de Transporte Masivo de Cartagena de Indias – TRANSCARIBE.**

La adquisición de los vehículos del Sistema está dividida por etapas. Inicialmente, la primera etapa refiere al número de vehículos necesarios para la operación de las fases 1 y 2, de acuerdo con la estructura de los contratos de concesión para la operación actualmente vigentes.

Condicionadamente, en función de la demanda del servicio, y como un alcance progresivo del contrato de adquisición de bienes muebles, podrán adquirirse con el mismo proveedor seleccionado en el presente proceso de selección los vehículos necesarios para la operación de la fase 3, bajo las mismas condiciones técnicas y económicas de las fases 1 y 2.

En este sentido, si se llegará a requerir la vinculación de los vehículos restantes, esto es, los que corresponden a la Fase 3 de operación del Sistema, el pedido de la flota se hará

como máximo dentro de los tres (3) primeros años de operación del Sistema, en función de las necesidades de los niveles de servicio, de acuerdo con lo previsto en el pliego de condiciones, sus apéndices y en el contrato de adquisición que se suscriba.

Adicionalmente, teniendo en cuenta que es necesario adquirir dos tipos de vehículos, a saber, Padrones y Busetones, podrá seleccionarse a un solo proveedor de los dos tipos de vehículos, o dos proveedores diferentes, uno para cada tipo de vehículo.

En todo caso, la necesidad de TRANSCARIBE S.A., refiere a contar con un vehículo integral compuesto por el chasis y la carrocería, de donde surge que no se hará la adquisición aislada de los dos elementos, sino su integración en el vehículo, para lo cual los interesados en el proceso podrán conformar las estructuras plurales que correspondan para el cumplimiento del cometido estatal que se pretende satisfacer.

En punto al alcance progresivo condicionado a la obtención de la demanda, se debe destacar que el Consejo de Estado ha desarrollado el concepto de alcances progresivos en los contratos de obra o concesión de obra pública. Frente a ese concepto, la Sala de Consulta y Servicio Civil precisó lo siguiente sobre el particular:

"En esa medida, resulta claro que cuando la Corte se refirió, en la citada providencia, a los "alcances progresivos" en los contratos de concesión, estaba aludiendo a una forma o modalidad de adición de dichos contratos.

En efecto, a partir de lo explicado hasta ahora, puede entenderse que en esta clase de negocios y, en general, en todos los contratos estatales, las adiciones pueden obedecer a situaciones imprevistas, surgidas durante la ejecución del contrato, que hacen necesario suministrar ciertos bienes, ejecutar determinadas obras o realizar ciertas actividades no contempladas en el alcance original del objeto del contrato, pero que están estrechamente vinculadas con éste y son requeridas para su debido cumplimiento y para la obtención de la finalidad perseguida por las partes al celebrar el contrato (causa). Estas son las adiciones que podríamos llamar "ordinarias".

*Pero también **están aquellas que surgen por circunstancias previstas por las partes desde el pliego de condiciones y consagradas expresamente en éste y en el contrato, que deben ser ejecutadas cuando ocurran, durante la vigencia del mismo, una o varias condiciones** (hechos futuros e inciertos). **A este tipo de adiciones pertenecen los llamados "alcances progresivos"** en los contratos de concesión de infraestructura vial, y las mismas, como el resto de las adiciones, deben tener una íntima conexión con el objeto general del contrato y ser necesarias para el logro de la finalidad perseguida por las partes.*

*De todo lo anterior resulta evidente para la Sala **que los denominados "alcances progresivos"** en los contratos de concesión vial constituyen en principio una adición al contrato, pues se trata de obras y/o servicios adicionales al alcance original del objeto del contrato, que el concesionario **debe realizar cuando ocurran una o varias condiciones explícitamente pactadas en el convenio.** Como tal, los citados*

"alcances progresivos" están sujetos a todos los límites, formalidades, requisitos y, en general, reglas que en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública (leyes 80 de 1993 y 1150 de 2007) y en sus disposiciones complementarias y reglamentarias regulan la figura de las adiciones (...)

Ahora bien, no desconoce la Sala que **los "alcances progresivos", como obligaciones condicionales que son, incorporadas en un contrato, podrían entenderse también como parte del objeto inicial de dicho contrato, y en esa medida, no constituirían una adición.**

Sin embargo, para que ello fuera así, tendrían que cumplirse al menos los siguientes requisitos básicos que, en el caso de los contratos de concesión vial de tercera generación no se dan, según lo que se desprende de la información y de los documentos suministrados a la Sala por el ministerio consultante:

"1. Antes de iniciar el proceso de contratación, la entidad estatal contratante tendría que contar con los estudios, diseños y proyectos de las obras que constituyan el "alcance progresivo o complementario" de la concesión, los cuales deben formar parte del pliego de condiciones .

"2. En el mismo momento, es decir, antes de iniciarse el proceso de selección, la entidad contratante tendría que contar con la disponibilidad presupuestal suficiente para efectuar el pago de las sumas que le correspondan por la ejecución de los "alcances progresivos", y no sólo del "alcance básico", ya sea con partidas del presupuesto vigente o con las denominadas "vigencias futuras" . Para tal efecto, la entidad pública tendría que haber calculado, con bases técnicas, el costo estimado o aproximado de los "alcances progresivos".

"3. De la misma manera, la cuantía de dichos "alcances progresivos" tendría que ser incluida por los proponentes en el valor total de sus respectivas ofertas, y una vez adjudicado el contrato, formaría parte del valor total del mismo, para todos los efectos, entre ellos, determinar el monto de las garantías que el contratista seleccionado debe constituir a favor de la entidad contratante.

"4. Con base en el valor total del contrato, estimado por la entidad estatal, incluyendo el de los "alcances progresivos", tendría que determinarse, en los pliegos de condiciones, la capacidad financiera y la capacidad de contratación exigidas a los oferentes . Igualmente, una vez suscrito el contrato con alguno de los proponentes, el valor total del mismo, establecido en la forma señalada, tendría que disminuir el monto de la capacidad de contratación residual del respectivo contratista ("K") para la celebración de futuros contratos con entidades públicas .

En el evento de cumplirse los anteriores requisitos, los "alcances progresivos" no serían, pues, una adición al contrato, sino que harían parte integrante del objeto inicial del mismo, con la particularidad de que los derechos y las obligaciones relacionados con tales "alcances"

*no podrían ser exigibles de forma inmediata, sino sólo ante el acaecimiento de la totalidad de las condiciones estipuladas en el contrato, mientras que la otra parte de dicho objeto (es decir, "el alcance básico") sí sería exigible de forma inmediata y/o al vencimiento de los plazos pactados en el contrato"*³ (Resaltado fuera del texto)

El contrato en revisión puede suponer la existencia de un alcance progresivo, o mejor aún, ejecución progresiva, en la medida en que se estructura la continuación para la adquisición de los vehículos de la FASE 3, bajo el entendido que se ejecutará la integridad del objeto contractual siempre que se cumplan las condiciones de demanda a las cuales se encuentra sometido.

El concepto de alcances progresivos, de acuerdo con el concepto del Consejo de Estado, se relaciona con el principio de planeación. Al respecto, el mencionado concepto determina lo siguiente:

"4. Sobre los principios de economía y de planeación

"Cabe de entrada precisar que este principio tiene diversos matices según el artículo 25 de la Ley 80 de 1993, tanto en los procesos de selección como en la ejecución de los contratos, que propenden por una administración eficaz y eficiente de la contratación pública, es decir, de una parte, con las reglas establecidas en esta norma inspirada en el principio de economía se busca obtener los fines de la contratación (eficacia), pero, de otra, maximizar los beneficios colectivos perseguidos con el menor uso de recursos públicos (eficiencia), en el marco de actuaciones administrativas ágiles, celeras, sencillas y sin obstáculos de trámites engorrosos y requisitos innecesarios.

"(...)

"En tercer lugar, y en cumplimiento también del deber de planeación y el principio de buena fe precontractual, las entidades estatales no pueden iniciar procesos de contratación si no existen las respectivas partidas o disponibilidades presupuestales (No. 6 art. 25); igualmente, deben con antelación al inicio del proceso de selección del contratista analizar la conveniencia o inconveniencia del objeto a contratar y obtener las autorizaciones y aprobaciones para ello (No. 7 art. 25), así como elaborar los estudios, diseños y proyectos requeridos, y los pliegos de condiciones o términos de referencia (No. 12 art. 25)".

(...)

En esa medida, resulta necesario examinar la política contenida en el documento CONPES 3413 de 2006, especialmente con relación a los "alcances progresivos", frente al marco jurídico establecido en la Constitución Política y en la ley, con el fin de armonizar dicha figura con los principios y las normas constitucionales arriba mencionados.

³ CONSEJO DE ESTADO. Sala de Consulta y Servicio Civil. C.P.: WILLIAM ZAMBRANO CETINA (E). Bogotá, D.C., veintitrés (23) de agosto de dos mil trece (2013). Radicación número: 11001-03-06-000-2013-00212-00(2148).

Desde este punto de vista, una interpretación de los "alcances progresivos" que no someta dicha figura al cumplimiento de los principios de planeación, transparencia, libre concurrencia, economía y selección objetiva, entre otros, esto es, sin estudios previos, diseños y proyectos, disponibilidad presupuestal, exigencia de capacidad financiera y de contratación, etc., desembocaría en la entrega de un proyecto vial en concesión de forma directa e ilegal, esto es, sin la previa convocatoria a los interesados ni el cumplimiento de un proceso de selección objetiva, restringiendo injustificadamente la concurrencia libre y equitativa en este campo. Esta situación, no sólo se opone a los principios que rigen la contratación estatal y está prohibida en la legislación contractual a la que están sometidas las entidades del Estado (artículo 24, numeral 8 de ley 80 de 1993, y artículos 2 y 5 la ley 1150 de 2007), sino que vulneraría los principios constitucionales de libre competencia, transparencia, moralidad, imparcialidad, economía e igualdad, entre otros (artículos 13, 209, 267 y 333 C.P.).

Por lo tanto, la política prevista en el documento CONPES 3413 de 2006, que le da sentido a los "alcances progresivos", se debe armonizar con los principios reseñados, y debe ser entendida, en consecuencia, en un contexto que no restrinja el mercado competitivo, equitativo y participativo que proclama nuestro modelo económico constitucional y que, por el contrario, pondere el interés privado y el interés de la comunidad, de suerte que sus límites solo se fundamenten en el bien común.

Esta armonización se logra, como también se infiere de lo señalado por la Corte Constitucional en la citada sentencia C-300, si se considera que los "alcances progresivos" constituyen una adición al contrato de concesión respectivo y, por ende, están sujetos a los límites, formalidades, requisitos previos y demás normas que regulan la institución de la adición contractual⁴.

El concepto general de alcance progresivo en materia de concesiones y obra pública, sirve para entender que se pactan condiciones que activarán fases posteriores de ejecución, esto es, el suministro de vehículos siempre que la demanda así lo determine. Lo anterior, en el entendido que sólo el cumplimiento de las condiciones viabiliza la ejecución de las fases subsiguientes, de un proyecto de adquisición de bienes integralmente concebido.

2.1. DESCRIPCIÓN TÉCNICA, DETALLADA Y COMPLETA DE LOS BIENES OBJETO DEL CONTRATO

2.1.1. Componentes de la operación en función de las rutas necesarias para la prestación del servicio

De acuerdo con el Documento Conpes 3259 de 2003, "SISTEMA INTEGRADO DEL SERVICIO PÚBLICO URBANO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO DE CARTAGENA –

⁴ CONSEJO DE ESTADO. Sala de Consulta y Servicio Civil. C.P.: WILLIAM ZAMBRANO CETINA (E). Bogotá, D.C., veintitrés (23) de agosto de dos mil trece (2013). Radicación número: 11001-03-06-000-2013-00212-00(2148).

TRANSCARIBE", el sistema estará conformado por los siguientes componentes, en virtud de los diferentes niveles de demanda del servicio público de transporte en Cartagena:

- Rutas troncales: son las encargadas de transportar los usuarios en vehículos de alta capacidad desde las terminales de transferencia hasta las estaciones de parada a lo largo de los corredores troncales, circulando por carriles exclusivos o preferenciales y con integración física, operacional y tarifaria como principal elemento del sistema.
- Rutas alimentadoras: provienen de la periferia de la ciudad y son las encargadas de captar y distribuir la demanda en la cuenca de influencia hasta las terminales de transferencia con integración física, operacional y tarifaria.
- Rutas auxiliares: cumplen la función de transportar usuarios por corredores (pre-troncales) no atendidos por las rutas troncales con vehículos tipo padrón o vehículos convencionales (buses de 60 pasajeros) y llegan a las terminales de transferencia con integración física, operacional y tarifaria.
- Rutas complementarias o remanentes: cumplen la función de transportar usuarios desde las zonas no atendidas por rutas troncales, ni alimentadoras, ni auxiliares por corredores secundarios y con vehículos convencionales sin integración tarifaria ni física con el sistema tronco-alimentador. En este grupo pueden clasificarse las rutas suburbanas o municipales que solo se integran físicamente en las terminales de transferencia. Adicionalmente se consideran todas las rutas que cubren zonas no cubiertas por el sistema.

Así, para el cumplimiento de los diferentes niveles de servicio, existe la obligación de adquirir determinados vehículos, con especificaciones concretas contenidas en el pliego de condiciones de los contratos de concesión ya suscritos y las cuales deberán cumplirse para el presente proceso, bajo el entendido que se trata de un componente del Sistema Transcaribe, estructurado como un todo.

2.1.2. Vehículos

Los vehículos destinados al Sistema de Transporte Masivo de Cartagena de Indias – TRANSCARIBE deberán cumplir con las normas de homologación para vehículos de transporte público masivo NTC 4901-2, NTC 4901-3, NTC 4901-1, NTC 5206 y Regulation No 66: Uniform Provisions concerning the approval of Large Passenger Vehicles with Regard to the Strength of the Superstructure ONU, y las demás Normas que las deroguen o las sustituyan.

Todos los vehículos deberán contar con sistema de aire acondicionado.

El Distrito de Cartagena requiere implantar la 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.

Las especificaciones técnicas de los autobuses se encuentran contenidas en el **Anexo 1** del presente estudio previo (Especificaciones técnicas de los vehículos), la flota de vehículos para el sistema de transporte masivo que corresponde cumplir a TRANSCARIBE S.A. estará constituida por vehículos de más de una tipología de acuerdo con la siguiente descripción:

- **VEHÍCULOS BUSETONES**

Los busetones son vehículos con capacidad de cincuenta (50) pasajeros, que, para el Sistema TRANSCARIBE, contarán con puertas únicamente del lado derecho, entrada baja y completamente accesibles. 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 con las conexiones para la implementación del equipo tecnológico necesario para hacer control de flota y validación de medio de pago, de conformidad con lo exigido al concesionario de recaudo contratado.

Los motores deben cumplir con las normas de emisión Euro V o superior con el fin de reducir emisiones. En cuanto a este particular, el combustible a utilizar deberá ser gas vehicular en atención a la política pública distrital adoptada mediante el Decreto 862 de 2013

Estos vehículos se utilizarán en las rutas alimentadoras y complementarias.

- **VEHÍCULOS PADRONES**

Los padrones son vehículos con capacidad de noventa (90) pasajeros, que para el sistema TRANSCARIBE contarán con puertas a ambos lados (derecha e izquierda) a nivel de estación y completamente accesibles, 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 o superior con el fin de reducir emisiones. En cuanto a este particular, el combustible a utilizar deberá ser gas vehicular en atención a la política pública distrital adoptada mediante el Decreto 862 de 2013

7



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

2.1.3. Cantidad y pedidos de los vehículos

La ejecución del objeto tendrá para su cumplimiento inicial dos (2) pedidos de flota fijados de la siguiente forma:

(i) **Pedido No 1**

Se realizará al momento de la firma del contrato correspondiente. La entrega de los vehículos debe ser en un plazo inferior a 7 meses contados desde la suscripción del contrato de adquisición de vehículos, así:

Padrones	49
Busetones	32
Total	81

Los vehículos solicitados para la Etapa de Operación Pedagógica hacen parte de la flota solicitada durante el **Pedido 1**.

(ii) **Pedido No. 2**

Se realizará al momento de entrar en operación los vehículos del pedido # 1.

Padrones	40
Busetones	-
Total	40

- (iii) El pedido de flota para el cumplimiento de la Fase III del Sistema Transcaribe, está sometida al acaecimiento de las condiciones de activación de demanda, de acuerdo con lo previsto en los contratos de concesión No. 1 y No. 3, los cuales hacen parte integral de este estudio previo.

Sin perjuicio de lo anterior, TRANSCARIBE S.A. se reserva el derecho de solicitar toda la flota correspondiente al Pedido No. 3 previsto en este estudio previo, siempre que las condiciones del Sistema realmente demanden la inversión. Para el efecto, podrá hacer el pedido No. 3 y No. 4, por un número inferior o superior de vehículos, siempre que el Sistema realmente demande la incorporación de flota adicional.

Pedido No. 3



Padrones	-
Busetones	76
Total	76

Pedido No. 4

Padrones	-
Busetones	39
Total	39

2.1.4. 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 SMMLV, 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.

- 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.

2.1.5. Especificaciones respecto al combustible

Los Ministerios de minas y energía, de la protección social y de ambiente, vivienda y desarrollo territorial, a través de la Resolución 18 0158 de febrero 2 de 2007, establecieron cuáles son los combustibles limpios, teniendo como criterio fundamental el contenido de

sus componentes, con el propósito de garantizar un ambiente sano y minimizar los riesgos sobre la salud humana.

Que el Artículo 3 de la resolución establece:

ARTÍCULO 3. COMBUSTIBLES LIMPIOS: Para efectos de lo previsto en la Ley 1083 de 2006, se consideran combustibles limpios, los siguientes:

- a) Hidrógeno
- b) Alcohol Carburante o etanol anhidro desnaturalizado
- c) Gas natural
- d) Gas Licuado de Petróleo - GLP
- e) Biocombustible para uso en motores diesel (Biodiesel)
- f) Diésel hasta de 50 ppm de azufre
- g) Gasolina reformulada

Adicionalmente, debe tenerse en cuenta 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.

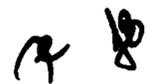
Esta medida encuentra sustento en la expedición del Decreto 862 del 5 de julio de 2013, en el cual se resolvió lo siguiente:

"ARTICULO PRIMERO: Adoptase el Gas Natural como *único combustible a ser utilizado por los operadores del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la 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 cobo las medidas administrativas a que haya lugar, para 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, dado que la estructuración del Sistema responde a ese combustible y a esa tecnología de vehículos, aspecto que respeta el principio de quienes actualmente son concesionarios y de aquéllos que no se presentaron a los procesos de selección por razón de la tecnología de vehículos a implementar.

En adición a lo anterior, en el aspecto financiero se debe tener en cuenta que la estructuración financiera que se desarrolló para la preparación de la licitación, la cual se encuentra incluida en el informe financiero y en los estudios previos que hicieron parte integral del proceso licitatorio TC-LPN-004 de 2013 que fue adjudicado a SOTRAMAC, y del proceso de selección abreviada SA - MC - 007 de 2014 que fue adjudicado a



TRANSAMBIENTAL, se realizó siguiendo la directriz anteriormente mencionada (Decreto 862 de 2013), la cual tiene impacto en los siguientes ítems:

- **Proceso de Selección:**

- o Requisitos Financieros (Patrimonio neto): los indicadores exigidos tienen en cuenta el monto de inversiones del proyecto, los cuales son diferentes según la tipología vehicular solicitada.
- o Requisitos Financieros (Capital de Trabajo): los indicadores exigidos tienen en cuenta el valor de los costos operacionales del proyecto, los cuales son diferentes según el tipo de combustible requerido.

- **Contrato de Concesión:**

- o Cierre Financiero: el valor exigido depende del monto de inversiones del proyecto, los cuales son diferentes según la tipología vehicular solicitada.
- o Tarifas de Remuneración: el valor contractual de remuneración por kilómetro (VEK) para cada concesionario se estructuró según las proyecciones de costos de combustible según la clase de combustible exigido (en el Decreto 862 de 2013).
- o Ponderadores de Reajuste del VEK: los ponderadores establecidos para el reajuste del VEK se establecieron con base en el peso porcentual del combustible sobre los costos totales de operación de los concesionarios.
- o VEFU: valor establecido para el Fondo Unificado: el valor del VEFU indicado en el contrato, y sus reajustes en el tiempo, se estableció con base en la canasta de costos de los agentes que hacen parte de la tarifa, considerando la presión sobre la tarifa al usuario. Este valor depende indirectamente de los pagos que se realicen a los concesionarios por el VEK, el cual depende del tipo de combustible exigido (en el Decreto 862 de 2013)
- o IEDO (Ingreso Esperado de Operación): el cálculo del Ingreso Esperado de Operación, y por lo tanto de la duración efectiva del contrato, depende de la totalidad de kilómetros recorridos por la flota y del VEK determinado contractualmente. A su vez, el VEK se estableció según el tipo de combustible indicado (en el Decreto 862 de 2013).
- o Proceso de elección del Proveedor de Combustible: el contrato establece que un único proveedor de combustible debe ser seleccionado conjuntamente por los operadores, el cual aparte de proveer el combustible debe realizar las adecuaciones necesarias para el suministro en los patios del sistema, incluyendo las estaciones de servicio, equipos de bombeo, acometidas, tanques, etc. El valor de estas inversiones utilizado en la estructuración refleja los costos asociados a la tipología de combustible indicada (en el Decreto 862 de 2013).

- **Tarifa al Usuario:**

- o A lo largo del proceso de estructuración financiera se mantuvo el objetivo de no diseñar un sistema en el que la tarifa inicial al usuario fuese superior a \$1,800. De acuerdo con el tipo de combustible determinado para el Sistema mediante el Decreto 862 de 2013, fue posible estructurar unas tarifas de remuneración a los agentes que permitieran lograr el objetivo.

Estas tarifas de remuneración consideran inversiones y costos operacionales asociados al combustible indicado (en el Decreto 862 de 2013).

3. LA MODALIDAD DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA Y SU JUSTIFICACIÓN, INCLUYENDO LOS FUNDAMENTOS JURÍDICOS

Tal como se ha venido mencionando, el proceso tiene como objeto la selección del proveedor o los proveedores para la adquisición de los vehículos necesarios para operar la porción No. 2 del Sistema Transcaribe.

Para esos efectos, la modalidad de selección será la licitación pública, de acuerdo con el contenido del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, según el cual:

*"1. **Licitación pública.** La escogencia del contratista se efectuará por regla general a través de licitación pública, con las excepciones que se señalan en los numerales 2, 3 y 4 del presente artículo.*

Cuando la entidad estatal así lo determine, la oferta en un proceso de la licitación pública podrá ser presentada total o parcialmente de manera dinámica mediante subasta inversa, en las condiciones que fije el reglamento."

El proceso de selección será la licitación pública por cuanto los bienes no corresponden a condiciones uniformes y de común utilización. En el asunto en estructuración, los vehículos tienen una tecnología y condiciones de accesibilidad particular, que obliga a establecer criterios de calidad que deben ser tenidos en cuenta para seleccionar el(os) proveedor(es) idóneos.

Adicionalmente, el proceso de selección se desarrollará por medio del sistema de conformación dinámica de la oferta contenido en el artículo 38 del Decreto 1510 de 2013. Esto con la finalidad de que la entidad puede adjudicar el proceso de acuerdo con la oferta que más le favorezca para el cumplimiento de la prestación del servicio de transporte masivo.

En relación con la conformación dinámica de la oferta, el artículo 38 del Decreto mencionado establece lo siguiente:

*"**Artículo 38. Presentación de la oferta de manera dinámica mediante subasta inversa en los procesos de licitación pública.** Las Entidades Estatales pueden utilizar el mecanismo de subasta inversa para la conformación dinámica de las ofertas en la licitación. En este caso, la Entidad Estatal debe señalar en los pliegos de condiciones las variables técnicas y económicas sobre las cuales los oferentes pueden realizar la puja.*

En la fecha señalada en los pliegos de condiciones, los oferentes deben presentar los documentos que acrediten los requisitos habilitantes requeridos por la Entidad Estatal. En el caso de una conformación dinámica parcial de la oferta, a los documentos señalados se

acompañará el componente de la oferta que no es objeto de conformación dinámica.

La Entidad Estatal dentro del plazo previsto en los pliegos de condiciones debe verificar el cumplimiento de los requisitos habilitantes y de las condiciones adicionales si hay lugar a ello para determinar los oferentes que pueden continuar en el proceso de selección. La subasta inversa para la conformación dinámica de la oferta debe realizarse con los oferentes habilitados, en la fecha y hora previstas en los pliegos de condiciones.

En la subasta, los oferentes deben presentar su oferta inicial con las variables dinámicas, de conformidad con los pliegos de condiciones, la cual puede ser mejorada con los lances hasta la conformación de la oferta definitiva.

Se tomará como definitiva la oferta inicial realizada por el oferente que no presente lances en la subasta.

En ningún caso el precio será la única variable sometida a conformación dinámica.

La herramienta electrónica usada para la subasta debe permitir que el oferente conozca su situación respecto de los demás competidores y únicamente en relación con el cálculo del menor costo evaluado. Si la subasta recae únicamente sobre algunas variables, las que no admiten mejora deben haber sido previamente evaluadas y alimentadas en el sistema, de manera que este pueda ante cualquier lance efectuar el cálculo automático del menor costo evaluado.

De lo acontecido en la subasta, se levantará un acta donde se dejarán todas las constancias del caso."

En virtud de lo anterior, en el presente estudio previo y en el respectivo pliego de condiciones se establecerán las variables técnicas y económicas sobre las cuales los oferentes pueden realizar la puja y se conforme dinámicamente la oferta.

4. ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CONTRATACIÓN

Como forma de pago y financiación del contrato se presenta a continuación la figura de crédito proveedor:

4.1. CRÉDITO PROVEEDOR

De acuerdo con el parágrafo 2 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, las operaciones de crédito público son:

"Parágrafo 2º.- Operaciones de Crédito Público. Sin perjuicio de lo previsto en leyes especiales, para efectos de la presente ley se consideran operaciones de crédito público las que tienen por objeto dotar a la entidad de recursos con plazo para su pago, entre las que se

7

encuentran la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de bonos y títulos valores, los créditos de proveedores y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de las entidades estatales.

(...)

Las operaciones a que se refiere el presente artículo y las conexas con éstas se contratarán en forma directa. Su publicación, si a ello hubiere lugar, se cumplirá en el Diario Oficial cuando se trate de operaciones de la Nación y sus entidades descentralizadas. Para operaciones de la este requisito se entenderá cumplido en la fecha de la orden de publicación impartida por el Director General de Crédito Público del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en las entidades descentralizadas del orden nacional en la fecha del pago de los derechos correspondientes por parte de la entidad contratante. Salvo lo que determine el Consejo de Ministros, queda prohibida cualquier estipulación que obligue a la entidad estatal prestataria a adoptar medidas en materia de precios, tarifas y en general, el compromiso de asumir decisiones o actuaciones sobre asuntos de su exclusiva competencia, en virtud de su carácter público. Así mismo, en los contratos de garantía la Nación sólo podrá garantizar obligaciones de pago" (Resaltado fuera del texto)

En el Decreto 2681 de 1993 "por el cual se reglamentan parcialmente las operaciones de crédito público, las de manejo de la deuda pública, sus asimiladas y conexas y la contratación directa de las mismas", se contempla la figura del crédito proveedor como una forma de dotar a la entidad estatal de recursos para el desarrollo de sus funciones. Al respecto en dicho Decreto se establece lo siguiente:

"Artículo 1º.- **Ámbito de aplicación.** El presente Decreto se aplica a las operaciones de crédito público, **las operaciones asimiladas**, las operaciones propias del manejo de la deuda pública y las conexas con las anteriores, de que trata el parágrafo 2 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, que realicen las entidades estatales definidas en el artículo 2 de la mencionada ley

(...)

Artículo 3º.- Operaciones de crédito público. Son operaciones de crédito público los actos o contratos que tienen por objeto **dotar a la entidad estatal de recursos, bienes o servicios con plazo para su pago o garantías mediante las cuales la entidad actúa como deudor solidario o garante de obligaciones de pago.**

Dentro de estas operaciones están comprendidas, entre otras, la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de títulos de deuda pública, **los créditos de proveedores** y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de entidades estatales." (Resaltado fuera del texto)

7 10

De acuerdo con el Decreto 2681 de 1993, los contratos de crédito proveedor se definen de la siguiente manera:

"Artículo 17°.- Créditos de proveedores. Se denominan créditos de proveedor aquellos mediante los cuales se contrata la adquisición de bienes o servicios con plazo para su pago.

Sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos establecidos para la adquisición de bienes o servicios en la Ley 80 de 1993, los créditos de proveedor se sujetarán a lo dispuesto en los artículos anteriores, según se trate de empréstitos internos o externos y la entidad estatal que los celebre.

Parágrafo.- De conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, están autorizados por vía general y no requerirán los conceptos allí mencionados, los créditos de proveedor con plazo igual o inferior a un año."(Resaltado fuera del texto)

Adicionalmente, la jurisprudencia ha dicho lo siguiente:

"todo crédito representa una cantidad de dinero debida a una persona o entidad, quienes, por lo mismo, están facultadas para exigirlo y cobrarlo. Traslada esa noción al ámbito de lo público, el crédito se traduce en una deuda u obligación adquirida por el Estado con las entidades de crédito, nacionales o extranjeras y/o particulares, en moneda nacional o extranjera, con una fecha de vencimiento y bajo una determinada tasa de interés. [...] Ahora bien, el artículo 41 (parágrafo 2°) de la Ley 80 de 1993 definió expresamente las operaciones de crédito público en el ámbito contractual, al regular el perfeccionamiento de los contratos estatales, en los siguientes términos:

"Sin perjuicio de lo previsto en leyes especiales, para efectos de la presente ley se consideran operaciones de crédito público las que tienen por objeto dotar a la entidad de recursos con plazo para su pago, entre las que se encuentran la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de bonos y títulos valores, los créditos de proveedores y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de las entidades estatales.

El Decreto 2681 de 1993 reglamentó el precepto anterior. **Se tiene entonces que los créditos a proveedores ciertamente hacen parte de las operaciones de crédito público**, distinguidas por las únicas y categóricas finalidades de dotar a la entidad contratante de recursos, bienes o servicios, con la mediación de un plazo para pagarlos, o de garantizar obligaciones de pago, inclusive bajo la forma de la solidaridad; y, en todo caso, los actos o contratos análogos a esas unívocas finalidades, que obliguen a la entidad estatal bajo un determinado plazo de pago.

La idea es clara: el "crédito de proveedor" como especie del género "operación de crédito público" se contrae con el exclusivo objeto de que una entidad estatal adquiera bienes y servicios pagables a futuro.

En la sentencia se analiza si el objeto del contrato LP-012 del 2007 dista de tal objeto."⁵ (Resaltado fuera del texto)

Por su parte, la Corte Constitucional en sentencia C-670 de 2014 dijo:

"iii. Créditos de proveedores. Con los créditos de proveedor se contrata la adquisición de bienes o servicios con plazo para su pago (Dcto 2681 art 17). El mismo Decreto 2681 de 1993 establece que sin perjuicio de lo dispuesto para la adquisición de bienes o servicios en la Ley 80 de 1993 "los créditos de proveedor se sujetarán a lo dispuesto en los artículos anteriores, según se trate de empréstitos internos o externos y la entidad estatal que los celebre". Esta norma remite entonces a las disposiciones antes señaladas en materia de empréstitos, previstas en los artículos 7 y siguientes del Decreto 2681 de 1993, y a lo estipulado en los Decretos 1222 y 1333 de 1986, según el caso. Por lo mismo, en esta materia, la regulación sujeta la celebración de créditos de proveedores al esquema de controles previos consagrados para los empréstitos en la legislación nacional."(Resaltado fuera del texto)

De acuerdo con lo anterior, el crédito proveedor es un mecanismo de financiación del que pueden hacer uso las entidades para adquirir bienes y servicios con el otorgamiento de un plazo para su pago.

Específicamente, el crédito proveedor se rige por las normas de los contratos de empréstito contenidas en el Decreto 2681 de 1993

"Artículo 7º.-Contratos de empréstito. Son contratos de empréstito los que tienen por objeto proveer a la entidad estatal contratante de recursos en moneda nacional o extranjera con plazo para su pago.

*Los empréstitos **se contratarán en forma directa**, sin someterse al procedimiento de licitación o concurso de méritos. Su celebración se sujetará a lo dispuesto en los artículos siguientes.*

(...)

Artículo 13º.- Empréstitos internos de entidades territoriales y sus descentralizadas. La celebración de empréstitos internos de las entidades territoriales y sus descentralizadas continuará rigiéndose por lo señalado en los Decretos 1222 y 1333 de 1986 y sus normas complementarias, según el caso. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación de registro de los mismos en la Dirección General de Crédito Público del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

No podrán registrarse en la mencionada Dirección los empréstitos que excedan los montos individuales máximos de crédito de las entidades territoriales.⁶"

⁵ CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN CUARTA. Consejero ponente: CARMEN TERESA ORTIZ DE RODRIGUEZ. Bogotá D. C., trece (13) de junio de dos mil trece (2013). Radicación número: 08001-23-31-000-2008-00438-01(19028)

⁶ "LEY 533 DE 1999 "Artículo 12º. La celebración de los contratos relacionados con crédito público y de las

Así, los proponentes del presente proceso de selección deberán otorgar a TRANSCARIBE S.A., como operador del Sistema, una forma de financiación consistente en un crédito proveedor, en el que se otorgue un plazo a la entidad para realizar el pago de los vehículos que debe adquirir.

De acuerdo con las reglas establecidas en el pliego de condiciones y en el contrato, la figura de crédito proveedor podrá ser utilizada para la realización de uno o todos los pedidos de vehículos, sin perjuicio de que los valores adeudados por concepto del crédito proveedor puedan ser pagados en su totalidad o parcialmente, si TRANSCARIBE S.A. como operador, tiene la disponibilidad presupuestal para hacerlo. Como consecuencia del pago anticipado de la deuda, el crédito proveedor no podrá ser objeto de ningún tipo de penalización.

El presente proceso de selección se adelanta con el objetivo de adquirir vehículos, utilizando de manera directa el mecanismo de financiación con el proveedor, bajo las mejores condiciones de mercado en relación con el precio de los vehículos, porcentaje de financiación y calidad. Sobre el particular, y con base en el Decreto 2681 de 1993, se destacan las normas que sustentan el procedimiento:

Artículo 33°.- Adquisición de bienes o servicios con financiación. Cuando se vayan a adquirir bienes o servicios para los cuales la entidad estatal proyecte obtener financiación, dicha adquisición de bienes o servicios se someterá al procedimiento y requisitos establecidos para el efecto por la Ley 80 de 1993 y el empréstito respectivo, a lo establecido en el presente Decreto.

En los contratos de empréstito y demás formas de financiamiento, distintos de los créditos de proveedores y de aquellos que sean resultado de una licitación, se buscará que no se exija el empleo, la adquisición de bienes o la prestación de servicios de procedencia extranjera específica o que a ello se condicione el otorgamiento del empréstito. Así mismo, se buscará incorporar condiciones que garanticen la participación de oferentes de bienes y servicios de origen nacional." (Resaltado fuera del texto)

Frente a la autorización para el endeudamiento, al ser TRANSCARIBE S.A. una entidad Municipal descentralizada le aplican las normas contenidas en el Decreto 1333 de 1986, por expresa remisión del artículo 13 del Decreto 2681 de 1993, así:

"Artículo 280. Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41. Las operaciones de crédito interno que proyecten celebrar las entidades descentralizadas de los Municipios requieren concepto favorable del Alcalde y deben estar acompañadas de los siguientes documentos:

titularizaciones, por parte de las entidades estatales, así como por parte de aquellas entidades con participación del Estado superior al cincuenta por ciento en su capital social, independientemente de su naturaleza y del orden al cual pertenezcan, que no tengan trámite previsto en las leyes vigentes y en el decreto 2681 de 1993 y demás normas concordantes, requerirá la autorización del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la cual podrá otorgarse en forma general o individual dependiendo de la cuantía, modalidad de la operación y entidad que la celebre. (...)"

1. Estudio económico que demuestre la utilidad de las obras o inversiones que se van a financiar y su sujeción a los planes y programas que estén adelantando las administraciones seccionales y municipales, acompañado de la proyección del servicio de la deuda que se va a contraer.

2. Copia auténtica de la autorización de la junta o consejo directivo del organismo descentralizado, para contratar el préstamo y otorgar garantías.

3. La minuta del contrato acompañada de la aceptación del contratista y los demás documentos de que tratan los ordinales 3º, 4º y 5º del artículo 279 de este Código.

Adicionalmente, este mismo Decreto prevé lo siguiente:

"Artículo 283. **Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41.** Los Concejos Municipales y las juntas o consejos directivos de los organismos descentralizados, no podrán aprobar los presupuestos de tales entidades si en ellos no se hubieren incluido las partidas necesarias para atender oportuna y totalmente el pago del servicio de toda la deuda que resulte exigible en la vigencia respectiva, por concepto de empréstitos contratados.

Artículo 284. **Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41.** Las entidades a que se refiere el presente Título no podrán celebrar ninguna operación de crédito Interno cuando el servicio total de la deuda pública respectiva represente en la correspondiente vigencia fiscal una suma superior al treinta por ciento (30%) de sus rentas ordinarias incluyendo el nuevo empréstito.

Para los efectos de este artículo, no se consideran rentas ordinarias las provenientes del situado fiscal, ni las transferencias para educación y prestaciones sociales a que se refiere la Ley 43 de 1975.

Artículo 287. **Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41.** Los contratos, excluidos los de empréstito externo e interno que celebren los Departamentos, los Distritos Especiales, las Intendencias, Comisarías, Municipios y sus entidades descentralizadas serán revisados por los Tribunales Administrativos cuando la cuantía exceda del cinco por ciento (5%) del presupuesto de la respectiva entidad, y en todo caso cuando exceda de cincuenta millones de pesos (\$50.000.000.00).

Parágrafo. Los valores absolutos que este artículo expresa en moneda nacional se reajustarán cada dos años, a partir del primero de enero de 1986, en un porcentaje igual a la variación que para el período bienal que termine el 31 de octubre anterior registre el índice de precios al consumidor, nivel de ingresos medios (empleados), que elabora el Departamento Nacional de Estadística, aproximando el resultado a la decena de miles superior. El Gobierno Nacional publicará un decreto

7
8
51

con los valores absolutos resultantes, de acuerdo con la certificación que expida el Departamento Nacional de Estadística al terminar el mes de octubre respectivo.

Si el Gobierno no expidiere el decreto, el aumento será de un veinte por ciento (20%)."(Resaltado fuera del texto)

Así, para la financiación del contrato de adquisición de vehículos es necesario que TRANSCARIBE S.A cuente con la aprobación por parte del Alcalde sobre el endeudamiento de la entidad, para que inicie el proceso para la adquisición de los bienes necesarios para la implementación del Sistema Transcaribe. Ese documento de aprobación hace parte integral del presente estudio previo.

4.2. CONDICIONES DEL CREDITO:

Periodo de gracia de Capital: Se refiere al tiempo que transcurre entre la suscripción del contrato y la primera fecha para iniciar el pago del capital correspondiente al valor de la oferta de precio por los vehículos totales. El periodo de gracia a ofertar debe ser de CUATRO (4) años.

Plazo del crédito de proveedor: Se refiere al plazo total del crédito de proveedor. Debe ser QUINCE (15) años, DE LOS CUALES CUATRO (4) AÑOS SON EL PERIODO DE GRACIA.

5. EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO Y LA JUSTIFICACIÓN DEL MISMO

En aras de establecer el valor estimado del contrato a adjudicar, Transcaribe S.A., identificó a posibles oferentes del proceso, a quienes se les solicitó una cotización previa, que estuviera acorde a la tipología de vehículos que el SITM requiere. A continuación se referencian las cotizaciones recibidas, por tipología de vehículo:

	TIPOLOGÍA DE VEHÍCULO (Precio en U\$)	
	PADRÓN	BUSETÓN
Cotizante No. 1	252.500	
Cotizante No. 2	251.000	
Cotizante No. 3	230.473	158.972
Cotizante No. 4	262.015	
Cotizante No. 5	308.400	195.700
Cotizante No. 6	209.473	155.800
Cotizante No. 7	263.450	162.000
Cotizante No. 8	252.500	194.350
PROMEDIO	253.726	173.364

7

18

VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

1	Autobús tipo Padrón	US 209.473	US 308.400	US 250.000	89	US 22.250.000
2	Autobús tipo Busetón	US 155.800	US 195.700	US 171.000	147	US 25.137.000

Para efectos del presupuesto asignado se ha tomado el 98% del valor promedio de cada autobús.

6. CRITERIOS PARA SELECCIONAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE

6.1. REQUISITOS HABILITANTES

6.1.1. JURIDICOS:

6.1.1.1. 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 personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras; consorcios o uniones temporales, cuyo objeto social esté relacionado con el objeto del contrato a celebrarse. La duración de esta asociación debe ser por lo menos por la vigencia del Contrato y un año más.

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, en el caso de proponentes plurales, 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.

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

6.1.1.2. Parafiscales

7
13
53

El artículo 50 de la Ley 789 de 2002 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 Casas 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.

6.1.1.3. Registro único de proponentes

De conformidad con el Artículo 8 del Decreto 1510 de 2013, cada Proponente o integrante del Proponente persona natural, jurídica, consorcio o unión temporal, interesado en participar en el presente proceso de contratación deberá estar inscrito y allegar el Registro Único de Proponentes vigente, expedido por la Cámara de Comercio respectiva, a efectos de verificar su calificación y clasificación, además de los requisitos habilitantes asociados a la: experiencia, capacidad jurídica, capacidad financiera, y la capacidad organizacional.

Este certificado debe haber sido expedido dentro de los dos (2) meses anteriores a la fecha de cierre del proceso de selección.

Tratándose de personas jurídicas extranjeras de naturaleza pública o privada, sin domicilio en Colombia, no se requerirá su inscripción en el RUP, teniendo en cuenta lo previsto en el Decreto 1510 de 2013, tal calidad se debe acreditar mediante el RUP del país de origen, su documento equivalente o certificación consularizada de que en dicho país no se exige tal actividad administrativa.

La información contenida en el RUP debe encontrarse en firme al momento de presentar propuestas, de conformidad con lo establecido en el artículo 221 del Decreto Ley 019 de 2012 y el artículo 13 del Decreto 1510 de 2013.

Las actuaciones inscritas en el Registro Único de Proponentes (Inscripción, actualización,



renovación) quedarán en firme pasados diez (10) días hábiles, contados a partir del día siguiente de su publicación en el Registro Único Empresarial y Social (RUES), siempre y cuando no se haya interpuesto recurso alguno contra esta actuación.

Se solicitará clasificación UNSPSC Clasificador de bienes y servicios de las Naciones Unidas, en el RUP teniendo en cuenta el artículo 162: Régimen de Transición "... A partir del primer día hábil de abril de 2014, para la inscripción, renovación y actualización del RUP todos los proponentes deben utilizar el Clasificador de Bienes y Servicios".

Se requiere para este proceso de selección que el proponente tenga cualquiera de las actividades que se describen a continuación:

Código UNSPSC 25101500 Clase : VEHICULOS DE PASAJEROS										
CLASIFICACIÓN UNSPSC	GRUPO	SEGMENTO		FAMILIA		CLASE		PRODUCTO		
25101500	C	MAQUINARIAS, HERRAMIENTAS, EQUIPO INDUSTRIAL Y VEHICULOS	25	25 VEHICULOS COMERCIALES, MILITARES PARTICULARES, ACCESORIOS Y COMPONENTES	Y	10	VEHICULOS DE MOTOR	15	VEHÍCULOS DE PASAJEROS	00

Código UNSPSC 25181600 Clase : CHASIS AUTOMOTRIZ										
CLASIFICACIÓN UNSPSC	GRUPO	SEGMENTO		FAMILIA		CLASE		PRODUCTO		
25181600	C	MAQUINARIAS, HERRAMIENTAS, EQUIPO INDUSTRIAL Y VEHICULOS	25	25 VEHICULOS COMERCIALES, MILITARES PARTICULARES, ACCESORIOS Y COMPONENTES	Y	18	CARROCERÍAS Y REMOLQUES	16	CHASIS AUTOMOTRIZ	00

6.1.1.4. Compromiso Anticorrupción.

El proponente deberá diligenciar el **FORMULARIO "COMPROMISO ANTICORRUPCIÓN"**, por medio del cual certifica los pagos en que incurrirá el proponente, asociados con la oferta, así como su compromiso de NO ofrecer dádivas ni sobornos a ningún funcionario público, en relación con su propuesta.

De conformidad con lo establecido en el artículo 16 del Decreto 1510 de 2013, los requisitos habilitantes de orden TECNICO, EXPERIENCIA Y FINANCIERO corresponden a esta modalidad de contratación, teniendo en cuenta: (a) el Riesgo del Proceso de Contratación; (b) el valor del contrato objeto del Proceso de Contratación; (c) el análisis del sector económico respectivo; y (d) el conocimiento de fondo de los posibles oferentes desde la perspectiva comercial, así:

6.1.2. EXPERIENCIA EN OPERACIONES DE BRTS

La experiencia se acreditará con la información contenida en el Registro Único de Proponentes (RUP).



El proponente debe presentar máximo tres (3) certificaciones que acredite la experiencia en los códigos descritos en el numeral 6.1.1.3., cuya sumatoria sea igual o superior al 100% del valor del presupuesto estimado para el ítem ofertado, expresado en salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV). Los contratos deben haberse ejecutado en un 100%.

La experiencia mínima que se solicita acreditar será la siguiente: proponentes que haya suministrado o vendido vehículos tipo padrón y/o busetón para la operación de BRTs.

LA EXPERIENCIA DEBERA ACREDITARSE EN LA TIPOLOGIA DEL VEHICULO QUE SE OFERTE.

Se debe reportar la experiencia en cuantía de SMMLV, teniendo en cuenta la siguiente tabla, según el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC):

**Tabla 2 –
Experiencia
requerida**

CLASIFICACIÓN UNSPSC	DESCRIPCIÓN	Cuantía - SMMLV
25101500		
25181600		

La experiencia del oferente plural (unión temporal o consorcio) corresponde a la suma de la experiencia que acredite cada uno de los integrantes del proponente plural. Cuando el proponente adquiere experiencia en un contrato como integrante de un contratista plural, la experiencia derivada de ese contrato corresponde a la ponderación del valor del contrato por el porcentaje de participación.

En caso de que la información contenida en el RUP no permita acreditar la totalidad de las exigencias establecidas, el proponente deberá aportar certificaciones que contengan como mínimo la siguiente información:

- o Nombre del contratante
- o Nombre del Contratista
- o En caso de ser parte de un proponente plural el porcentaje de participación
- o Objeto del contrato
- o Fecha de inicio y fecha de terminación (día, mes y año)
- o Duración en meses
- o Valor del contrato, incluido adicionales
- o Certificación de cumplimiento a satisfacción expedida por el funcionario competente.
- o Firma de quien expide la certificación.
- o Teléfono, celular, dirección y email del contacto

Para efectos de verificación de este aspecto, TRANSCARIBE S.A. no tendrá en cuenta certificaciones de contratos que no se relacionen con el objeto de la presente solicitud de oferta, ni las relaciones de contratos o copias de los mismos por si solos, copia de la factura, actas de liquidación o aquellas certificaciones cuyo cumplimiento esté por debajo de bueno o su equivalente.

En el caso que el proponente haya participado en procesos de fusión o escisión empresarial, debe tomar para estos efectos, exclusivamente los contratos o el porcentaje de los mismos, que le hayan asignado en el respectivo proceso de fusión o escisión, para ello debe aportar el certificado del contador público o del revisor fiscal (si la persona jurídica tiene revisor fiscal) que así lo acredite.

Así mismo, en caso de personas jurídicas cuando no tengan más de tres (3) años de constituidas, se podrá acumular la experiencia de sus accionistas, socios o constituyentes, de acuerdo con lo señalado en el Decreto 1510 de 2013, artículo 9, numeral 2, literal e.

En caso de certificaciones expedidas por entidades de derecho privado, el proponente deberá adjuntar además de la certificación, copia del contrato respectivo u órdenes de compra y/o copia de la facturación.

Nota: Los salarios mínimos de cada certificación se liquidarán con base en el salario mínimo legal mensual vigente de fecha de suscripción del contrato correspondiente.

Para el caso de proponentes extranjeros no obligados a estar registrados en el RUP, deben acreditar que cumplen con los requisitos habilitantes, bien sea proponentes individuales o integrantes de un consorcio o una unión temporal, mediante el diligenciamiento del **FORMULARIO CERTIFICADO DE ACREDITACION DE EXPERIENCIA** del pliego de condiciones.

La entidad se reserva el derecho de verificar la información suministrada por los oferentes. Si se advierten discrepancias entre la información suministrada por el oferente y lo establecido por la Entidad, la propuesta no será evaluada técnicamente, lo anterior sin perjuicio de las acciones penales pertinentes.

6.1.3. CONDICIONES FINANCIERAS EXIGIBLES AL CONTRATISTA

6.1.3.1. CAPACIDAD FINANCIERA EXIGIDA

En concordancia con lo estipulado en el Decreto 1510 de 2013, que define la capacidad financiera como condición que se verificará para habilitar una oferta previa a la calificación, se efectuará con fundamento en el cumplimiento de la documentación requerida.

Para determinar la capacidad financiera se tomarán los indicadores del Registro Único de Proponentes – RUP. Así, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1510 de 2013, se exigirá lo siguiente:

INDICADOR	FORMULA	INDICE REQUERIDO
Índice de Liquidez	$\frac{\text{activo corriente}}{\text{pasivo corriente}}$	Igual o superior a 1

Índice de endeudamiento	Pasivo total sobre activo total X 100	Igual o inferior a 80%
Razón de cobertura de intereses	Utilidad Operacional/Gastos de Intereses	Igual o superior al 3

6.1.3.2. CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

Para determinar la capacidad de organización se tomarán los indicadores del Registro Único de Proponentes – RUP. Así, de conformidad con el Decreto 1510 de 2013, se exigirá lo siguiente:

INDICADOR	FORMULA	INDICE REQUERIDO
Rentabilidad del patrimonio	Utilidad neta dividida por el patrimonio	Igual o superior a 0%
Rentabilidad del activo	Utilidad neta dividida por el activo total	Igual o superior a 0%

En el caso de OFERENTES PLURALES, UNIÓN TEMPORAL O CONSORCIO, la capacidad financiera la acreditarán así:

- **ÍNDICE DE LIQUIDEZ**, será igual a la fracción de la sumatoria de los valores individuales del Activo Corriente, dividido entre la sumatoria de los valores individuales del Pasivo Corriente. El resultado a acreditar es mayor o igual a uno (1).
- **EL NIVEL DE ENDEUDAMIENTO** se acredita sumando los valores individuales del pasivo total sobre la sumatoria de los valores individuales del activo total, este resultado multiplicado por cien (100). El resultado a acreditar debe ser igual o menor del ochenta por ciento (80%).
- **LA COBERTURA DE INTERÉS** se obtiene mediante la sumatoria de los valores individuales de la Utilidad Operacional sobre la sumatoria de los valores individuales de los Gastos de Interés. El resultado a acreditar debe ser igual o mayor de tres (3).
- **LA RENTABILIDAD SOBRE EL PATRIMONIO** se acreditará con la sumatoria de la Utilidad Operacional de cada uno de los miembros entre la sumatoria del Patrimonio de cada uno de los miembros del proponente plural y debe ser mayor o igual (\geq) 0%.
- **LA RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS** se acreditará con la sumatoria de la Utilidad Operacional de cada uno de los miembros entre la sumatoria del total activo de cada uno de los miembros del proponente plural y debe ser mayor o igual (\geq) 0%

Para el caso de PROPONENTES EXTRANJEROS no obligados a estar registrados en el RUP, deben acreditar que cumplen con los requisitos habilitantes, bien sea proponentes individuales o integrantes de un consorcio o una unión temporal, mediante el diligenciamiento del FORMULARIO CERTIFICADO DE ACREDITACION DE CAPACIDAD FINANCIERA Y CAPACIDAD ORGANIZACIONAL del pliego de condiciones.

Notas Generales

NOTA 1: Para el caso de las personas naturales extranjeras sin domicilio o de personas jurídicas extranjeras que no tenga establecida sucursal en Colombia, no se le exigirá el RUP.

NOTA 2: Cuando el proponente sea un gobierno extranjero o alguna entidad estatal extranjera del orden nacional, no requerirá acreditar la capacidad patrimonial, siempre y cuando se anexe una carta emitida por el representante legal, bajo la gravedad de juramento, en la cual conste que no está obligado por ley a presentar los documentos financieros requeridos en el pliego de condiciones.

NOTA 3: Los Oferentes cuyos gastos de intereses sean cero (0). En este caso el Oferente cumple el indicador, salvo que su utilidad operacional sea negativa, caso en el cual no cumple con el indicador de razón de cobertura de intereses.

NOTA 4: Cuando en desarrollo de la verificación financiera requiera verificar información adicional del proponente, podrá solicitarse los documentos que se consideren necesarios para el esclarecimiento de la información, tales como Estados Financieros de años anteriores, anexos específicos o cualquier otro soporte. Así mismo, requerir las aclaraciones que se consideren necesarias, siempre que con ello no se violen los principios de igualdad y transparencia de la contratación, sin que las aclaraciones o documentos que el proponente allegue a solicitud de esta entidad puedan modificar, adicionar o complementar la propuesta.

La verificación de los requisitos financieros se realizará de acuerdo con la información que parezca reportada en el Registro Único de Proponentes, RUP.

Para verificar la capacidad financiera se tendrá en cuenta la información correspondiente al año fiscal 2014, contenida en el RUP.

Cuando el proponente no cumpla con los requisitos financieros mínimos establecidos, la propuesta será evaluada como NO CUMPLE FINANCIERAMENTE, lo que generará el rechazo de la misma.

6.2. FACTORES DE EVALUACIÓN. CONFORMACIÓN DINÁMICA DE LA OFERTA Y ASIGNACIÓN DE PUNTAJE

El procedimiento de selección del contratista está sometido a los principios de transparencia, selección objetiva e igualdad de derechos y oportunidades de los que se deriva la obligación de someter a todos los oferentes a las mismas condiciones definidas en la ley y en el pliego de condiciones.

Conforme a lo previsto 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.

En particular, se utilizará el mecanismo previsto en la ley que permite hacer posturas sucesivas, entendiendo por definitiva la última presentada.

Al respecto, debe señalarse que el sistema de conformación dinámica de la oferta fue introducido inicialmente en Colombia por medio del Decreto 2170 de 2002, el cual a la fecha se encuentra derogado y del que adicionalmente fue declarado nulo el artículo 5 por la sentencia del 3 de diciembre de 2007 del Consejo de Estado, en la cual se dijo lo siguiente:

"De otra parte, y con relación al segundo cargo, la definición de la manera como debe efectuarse la evaluación de las propuestas también corresponde al legislador, el cual señaló que la entidad, al elaborar los pliegos de condiciones, determinaría, para cada caso en particular, de acuerdo con el objeto del contrato, los factores objetivos de selección "y todas las demás circunstancias" que considere necesarias para garantizar esa objetividad. (Art. 30 ord. 2º ley 80 de 1993).

El nuevo procedimiento que establece el art. 5 del decreto 2170, no obstante que es facultativo para la entidad introducirlo en los pliegos de condiciones, no deja de ser un sistema sui generis que se convierte en una verdadera subasta, la cual está prevista en la ley para la venta de bienes (parágrafo 3º art. 24) y permite, además, que los ofrecimientos se mejoren "en aquellos aspectos de la oferta que incluyan variables dinámicas", a través de "posturas sucesivas", aspecto éste no previsto en la ley. Este sistema, es evidente, contraviene el art. 29 de la ley 80 de 1993.

Por lo tanto, al establecer la norma acusada el mecanismo de la conformación dinámica de la oferta, éste resulta contrario, en forma ostensible, al sistema de evaluación de las propuestas y selección del contratista que la ley tiene previsto en sus artículos 29 y 30.

(...)

La Sala al analizar una vez más el texto de la norma, encuentra que no hay lugar a variar su pensamiento respecto de la palmaria ilegalidad de la misma, en tanto es claro que el sistema de la conformación dinámica de la oferta no es un mecanismo previsto en la Ley 80 de 1993 para la licitación o concurso públicos, en cuyo artículo 30 se estableció un proceso de selección que no da margen a la conformación de las ofertas a través del mecanismo de que trata la norma acusada. Este trámite constituye un elemento extraño y una nueva etapa al proceso que el Legislador, a quien compete expedir el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, en conformidad con el inciso final del art. 150 de la C.P., elaboró para el efecto."⁷ (Resaltado fuera del texto)

En el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 se reintroduce, ahora por medio de ley, la posibilidad de conformar la oferta de manera dinámica. Al respecto, el artículo 2 prevé lo

⁷ CONSEJO DE ESTADO, SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, SECCIÓN TERCERA. Sentencia del 3 de diciembre de 2007. C.P.: RUTH STELLA CORREA PALACIO

7

siguiente:

"Artículo 2º. De las modalidades de selección. La escogencia del contratista se efectuará con arreglo a las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación directa, con base en las siguientes reglas:

1. **Licitación pública.** La escogencia del contratista se efectuará por regla general a través de licitación pública, con las excepciones que se señalan en los numerales 2, 3 y 4 del presente artículo.

Cuando la entidad estatal así lo determine, la oferta en un proceso de la licitación pública podrá ser presentada total o parcialmente de manera dinámica mediante subasta inversa, en las condiciones que fije el reglamento." (Resaltado fuera del texto)

La anterior norma abre las puertas a la posibilidad de conformar lo oferta de manera dinámica cuando la entidad lo considere y otorga la competencia a la administración para que reglamente el procedimiento para hacerlo.

Este artículo fue declarado exequible mediante la Sentencia C-713 de 2009 proferida por la Corte Constitucional, teniendo en cuenta los siguientes argumentos:

3.2. *El actor considera que el inciso 2 del numeral 1 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, es inconstitucional porque permite que en las licitaciones públicas, se acuda al sistema de subasta inversa, donde lo único que cuenta es el precio, con lo cual se vulnera la regla general de la licitación pública como modalidad de selección de los contratistas del Estado y el interés general que debe guiar todas las actuaciones estatales. (...)*

(...)

*Para la jurisprudencia constitucional la actividad contractual en el Estado social de derecho es una modalidad de gestión pública, **regida por los principios de igualdad, moralidad, eficacia, celeridad, economía, imparcialidad y publicidad** previstos en los artículos 209 y 123 de la Constitución Política como parámetros específicos del cumplimiento de la función administrativa y "en general, constituyen núcleo axiológico inherente a la filosofía del Estado social de Derecho."*⁸

(...)

*Dada la evolución en materia de contratación pública y de las condiciones bajo las cuales los particulares contratan con el Estado, ya no se está ante reglas que buscan morigerar el poder exorbitante del Estado, **sino ante reglas que pretenden satisfacer los principios que orientan la función administrativa, previstos en el artículo 209 de la Carta (igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y***

⁸ Sentencia C-088 de 2000 (MP. Fabio Morón Díaz). Reiterada en la sentencia C-372 de 2002 (MP. Jaime Córdoba Triviño).



publicidad), y que imponen a las entidades estatales asegurar el cumplimiento de tales principios en los contratos que celebran.⁹

La reforma, según se anotó, tuvo como propósito general entender la contratación pública "como un instrumento dentro de la política de desarrollo del país" que responda a una realidad económica dinámica y cambiante para lo cual la mirada al derecho comparado y a las experiencias específicas de distintos organismos internacionales, como el Banco Mundial, fue fundamental principalmente en la intención de adecuar los procesos de selección a la naturaleza del objeto a contratar.¹⁰

5. La potestad de configuración del legislador en materia de contratación estatal.

De conformidad con lo dispuesto en el último inciso del artículo 150 de la Constitución Política, al Congreso de la República compete "expedir el estatuto general de contratación de la administración pública y en especial de la administración nacional". La jurisprudencia constitucional ha precisado que la expresión "estatuto general" no hace referencia en este caso particular a la tipología propia de las leyes marco o estatutarias, simplemente refleja el querer del constituyente de que exista un estatuto que regule toda la actividad contractual del Estado con arreglo a unos principios universales.¹¹

(...)

Respecto a si el legislador excedió su ámbito de configuración legislativa en el inciso 2 del numeral 1 del artículo 2 de la Ley 1150 de 2007, referente a la presentación de la oferta total o parcialmente de manera dinámica mediante subasta inversa en un proceso licitatorio, se debe precisar que la ley no definió el concepto como tampoco el procedimiento que se debe adelantar para tales efectos. Sólo previo que se lleva a cabo cuando la entidad estatal así lo determine en las

⁹ ARTICULO 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones. // Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la Ley." Por su parte el artículo 23 de la Ley 80 de 1993 dispone: "De Los Principios de las Actuaciones Contractuales de las Entidades Estatales. Las actuaciones de quienes intervengan en la contratación estatal se desarrollarán con arreglo a los principios de transparencia, economía y responsabilidad y de conformidad con los postulados que rigen la función administrativa. Igualmente, se aplicarán en las mismas las normas que regulan la conducta de los servidores públicos, las reglas de Interpretación de la contratación, los principios generales del derecho y los particulares del derecho administrativo."

¹⁰ Documento Conpes No. 3186. "Una política de Estado para la eficiencia y la transparencia en la contratación pública". Bogotá, Julio 31 de 2002, p. 19. Posteriormente, se adoptó el CONPES 3249 "Política de Contratación Pública para un Estado Gerencial", el 20 de octubre de 2003, el cual contó con el apoyo del Banco Mundial, y del cual se desprende un estudio denominado "Informe de Evaluación de Adquisiciones del País" -CPAR, el cual identificó como principales fallas de la contratación pública: **i)** dispersión normativa que convirtió la aplicación de la Ley 80 en una cosa casi excepcional; **ii)** procesos de selección rígidos; **iii)** inexistencia de armonización entre normas presupuestales y normas contractuales y **iv)** existencia de vacíos normativos que facilitan la corrupción.

¹¹ Sentencia C-949 de 2001 (MP. Clara Inés Vargas Hernández).

re B

condiciones que fije el reglamento.

(...)

En la medida en que el legislador ha ejercido su competencia dentro de los precisos términos que le confiere la Carta, la Sala entiende que **la posibilidad de presentar la oferta total o parcialmente de manera dinámica mediante subasta inversa en los procesos licitatorios, no vulnera el principio de interés general ni los fines del Estado, máxime cuando la utilización de este mecanismo constituye una opción para la entidad estatal, que debe determinar si lo emplea o no.**

La posibilidad de conformar dinámicamente la oferta en una etapa de la licitación pública, persigue reducir el costo total de la propuesta presentada, siendo posible lograr mejores condiciones técnicas y económicas. Se habilita un mecanismo de presentación de la oferta en el que la única variable a utilizar no es necesariamente la del precio, pues pueden incluirse otras variables dinámicas de conformidad con el pliego de condiciones. Este alcance de la conformación dinámica de la oferta es radicalmente opuesto a la interpretación que de la misma ha efectuado el demandante, en el sentido de que lo que determina la selección es el menor precio."¹²(Resaltado fuera del texto)

En virtud de lo anterior, actualmente el artículo 38 del Decreto 1520 de 2013 contiene lo relacionado con las reglas de la conformación dinámica de la oferta. Al respecto, se tiene lo siguiente:

"Artículo 38. Presentación de la oferta de manera dinámica mediante subasta inversa en los procesos de licitación pública. Las Entidades Estatales pueden utilizar el mecanismo de subasta inversa para la conformación dinámica de las ofertas en la licitación. En este caso, la Entidad Estatal debe señalar en los pliegos de condiciones las variables técnicas y económicas sobre las cuales los oferentes pueden realizar la puja.

En la fecha señalada en los pliegos de condiciones, los oferentes deben presentar los documentos que acrediten los requisitos habilitantes requeridos por la Entidad Estatal. En el caso de una conformación dinámica parcial de la oferta, a los documentos señalados se acompañará el componente de la oferta que no es objeto de conformación dinámica.

La Entidad Estatal dentro del plazo previsto en los pliegos de condiciones debe verificar el cumplimiento de los requisitos habilitantes y de las condiciones adicionales si hay lugar a ello para determinar los oferentes que pueden continuar en el proceso de selección. La subasta inversa para la conformación dinámica de la oferta debe realizarse con los oferentes habilitados, en la fecha y hora previstas en los pliegos de condiciones.

¹² CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-713 DE 2009. M.P.: María Victoria Calle Correa

R

LB

En la subasta, los oferentes deben presentar su oferta inicial con las variables dinámicas, de conformidad con los pliegos de condiciones, la cual puede ser mejorada con los lances hasta la conformación de la oferta definitiva.

Se tomará como definitiva la oferta inicial realizada por el oferente que no presente lances en la subasta.

En ningún caso el precio será la única variable sometida a conformación dinámica.

La herramienta electrónica usada para la subasta debe permitir que el oferente conozca su situación respecto de los demás competidores y únicamente en relación con el cálculo del menor costo evaluado. Si la subasta recae únicamente sobre algunas variables, las que no admiten mejora deben haber sido previamente evaluadas y alimentadas en el sistema, de manera que este pueda ante cualquier lance efectuar el cálculo automático del menor costo evaluado.

De lo acontecido en la subasta, se levantará un acta donde se dejarán todas las constancias del caso."

En este sentido, deben tenerse en cuenta algunas reglas para poder realizar este tipo de procedimiento al interior de la licitación pública, específicamente las siguientes:

- La entidad estatal debe señalar en el pliego de condiciones las variables técnicas y económicas sobre las cuales los oferentes pueden realizar la puja en la subasta.
- Para poder realizar la puja los oferentes deben estar habilitados, por lo que deberán presentar todos los documentos solicitados por la entidad en el pliego de condiciones.
- En las condiciones puntuables que no serán objeto de conformación dinámica los oferentes deberán presentar la propuesta con los requerimientos establecidos en el pliego de condiciones. Estas condiciones no podrán ser modificadas ni mejoradas una vez cerrada la oportunidad para presentar las ofertas.
- Adicionalmente, los oferentes también deberán presentar una oferta inicial con las variables dinámicas, la cual puede ser mejorada por medio de lances sucesivos, de acuerdo con lo establecido en el pliego de condiciones. Así, se tomará como definitiva la última oferta realizada y en caso de no realizarse lances, la oferta inicialmente presentada.
- Dado que el Decreto 1510 establece que el precio no será la única variable sometida a conformación dinámica, en el pliego de condiciones se establecerán las diferentes variables técnicas, de calidad, financieras, etc., que vayan a ser conformadas de manera dinámica.

Como quiera que el instrumento para la identificación de la oferta más favorable refiere al mecanismo de conformación dinámica de la oferta, se tendrán en cuenta los siguientes criterios de precio y calidad, en el pliego de condiciones en el cual se definan las reglas

para cada uno de los componentes identificados.

La asignación de puntaje a las propuestas se realizará de manera independiente para vehículos padrones y busetones, de acuerdo con los criterios de puntaje que se incluyen a continuación:

6.2.1. ASIGNACIÓN DE PUNTAJE PARA VEHÍCULOS PADRONES

6.2.1.1. FRENTE A LA IDENTIFICACIÓN DE LA MEJOR CONDICIÓN DE PRECIO (400 puntos)

Se realizará una subasta inversa presencial a partir de la identificación de condiciones mínimas comunes a los vehículos que requiere la entidad, de modo que se logre establecer la mejor relación entre las condiciones técnicas mínimas exigidas por TRANSCARIBE S.A. y el precio ofrecido por los proponentes de esos bienes.

En estricto sentido, la relación de mejora de la propuesta económica refiere a la identificación de las condiciones técnicas mínimas exigidas por TRANSCARIBE S.A. y el precio ofrecido por los proponentes respecto de esas condiciones mínimas comunes a todos y las mejoras técnicas propias que cada uno incluye en su propuesta.

La justificación de este componente de la conformación dinámica de la oferta refiere a incluir una oportunidad en la cual los proponentes, a partir de la evaluación económica que tienen con fundamento en el precio inicial ofrecido por unidad de vehículo, definan una mejora de la condición económica, que les permita obtener una mejor asignación de puntaje dentro de la licitación pública

El proceso de subasta se adelantará de acuerdo con el procedimiento incluido en el pliego de condiciones.

Una vez definido el orden de las ofertas económicas, a partir de la puja realizada por el precio, se asignará el puntaje que corresponde a ese componente de la evaluación. Para el efecto, se asignará el mayor puntaje a la oferta que menor valor ofrezca por unidad del bien a suministrar, el cual incluya las mejoras ofrecidas por el proponente

6.2.1.2. FRENTE A LA CONDICIÓN DE FINANCIACIÓN DE LOS VEHÍCULOS (100 puntos) COMPONENTE DE CONFORMACIÓN DINÁMICA DE LA OFERTA

Una vez definido el orden de las ofertas económicas, se asignará el puntaje que corresponde a ese componente de la evaluación. Para el efecto, se asignará el mayor puntaje a la oferta que mejor condición de financiación ofrezca, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Tasa de Interés (100 puntos máximo): Se refiere a la tasa de interés ya sea al IPC o a la DTF más el spread que el proponente cobraría. Si el crédito es en dólares americanos (USD) deberá indicar la tasa de cobertura de riesgo cambiario y sumarlo a la tasa total.

El mayor puntaje se asignará al proponente que partiendo de la propuesta inicial de tasa de interés que ofrezca, obtenga al final del lance, como conformación dinámica de la propuesta, una mejor condición frente al porcentaje inicialmente propuesto. Vale decir, tras los lances de mejora de tasa de interés, se asignará el mayor puntaje al proponente que menor tasa de interés ofrezca, incluyendo los factores antes indicados.

Se plantean dos oportunidades de lance para mejorar la propuesta inicial, de acuerdo con el procedimiento fijado en el pliego de condiciones

6.2.1.3. FRENTE A LA IDENTIFICACIÓN DE LA MEJOR CONDICIÓN DE CALIDAD (400 PUNTOS)

Para el efecto, se asignará el mayor puntaje a la oferta que mejor condición de cada ítem técnico ofrezca, de acuerdo con los siguientes criterios, los cuales refieren de una parte a conformación dinámica de la oferta y otros a asignación simple de puntaje:

6.2.1.3.1. Componentes que refieren a conformación dinámica de la oferta: (200 PUNTOS)

a) Garantía del vehículo (100 PUNTOS)

En el caso del Sistema Transcaribe, la vida útil del vehículo se encuentra estrechamente relacionada con el mayor número de kilometraje equivalente de uso del autobús antes de su primer OVERHAUL y el mayor tiempo de garantía sin límite de kilometraje que el distribuidor provea. En ese sentido, se harán dos lances de mejora de la oferta sobre el componente de plazo de garantía del vehículo sin límite de kilometraje que el distribuidor provea.

El mayor puntaje se asignará al proponente que, partiendo de la propuesta inicial plazo de garantía del vehículo sin límite de kilometraje que ofrezca, obtenga al final del lance, como conformación dinámica de la propuesta, un mejor plazo de garantía frente al inicialmente propuesto. Vale decir, tras los lances de mejora de plazo de garantía, se asignará el mayor puntaje al proponente que mejor plazo ofrezca, incluyendo los factores antes indicados.

Se plantean dos oportunidades de lance para mejorar la propuesta inicial, de acuerdo con el procedimiento fijado en el pliego de condiciones

Se asignarán cien (100) puntos para la oferta que mayor tiempo de garantía sin límite de kilometraje proponga. Las demás ofertas tendrán asignación inversamente proporcional de puntos.

b) Vida útil (100 PUNTOS)

En el caso del sistema Transcaribe, la vida útil del vehículo se encuentra estrechamente relacionada con el mayor número de kilometraje equivalente de uso del autobús antes de su primer OVERHAUL y el mayor tiempo de garantía sin límite de kilometraje que el distribuidor provea. En ese sentido, se harán dos lances de mejora de la oferta sobre el componente de mayor número de kilometraje equivalente de uso del autobús antes del primer OVERHAUL que el proveedor garantice.

El mayor puntaje se asignará al proponente que partiendo de la propuesta inicial mayor número de kilometraje equivalente de uso del autobús antes de su primer OVERHAUL ofrezca, obtenga al final del lance, como conformación dinámica de la propuesta, un mejor número kilómetros frente al inicialmente propuesto. Vale decir, tras los lances de mejora de vida útil, se asignará el mayor puntaje al proponente que mayor número

ofrezca, incluyendo los factores antes indicados.

Se plantean dos oportunidades de lance para mejorar la propuesta inicial, de acuerdo con el procedimiento fijado en el pliego de condiciones

Se asignarán cien (100) puntos para la oferta que mayor número de kilómetros equivalente de uso del autobús antes de su primer OVERHAUL ofrezca. Las demás ofertas tendrán asignación inversamente proporcional de puntos.

6.2.1.3.2. Componentes de puntuación simple (200 PUNTOS)

a) Peso total del vehículo (30 PUNTOS)

Transcaribe S.A., como usuario de la infraestructura vial de la ciudad de Cartagena de Indias D.T. y C., debe velar por la durabilidad y preservación de la misma, por lo cual asignará el máximo puntaje al proponente cuyo vehículo, en su totalidad, presente el menor peso (incluyendo la cantidad máxima de pasajeros fijada en el pliego por ítem),

Se asignará el mayor puntaje al proponente que menor peso total del vehículo ofrezca y se realizará una asignación de puntos inversamente proporcionalmente a los demás oferentes.

b) Rendimiento del motor (20 PUNTOS)

Transcaribe S.A. considerando una necesidad de mejora en el rendimiento del motor, a fin de disminuir los costos asociados a la operación diaria de los autobuses, asignará este puntaje a los proveedores que certifiquen el uso de motores estequiometricos de alto rendimiento. Las demás ofertas no tendrán asignación de puntos.

c) Mayor porcentaje de vehículos entregados en el rango de meses definido para asignación de puntaje, respecto del Pedido No. 1 (150 PUNTOS)

Considerando que es una necesidad imperativa que el Sistema debe ser puesto en funcionamiento de manera completa, respecto de cada uno de sus componentes, se evaluará el mayor porcentaje de vehículos que sea entregado en condición de prestar el servicio por el futuro contratista, dentro de los rangos de fechas presentados por TRANSCARIBE, de acuerdo con lo que se incluye a continuación.

Se otorgará puntaje por el mayor porcentaje de entrega de vehículos en los rangos de meses definidos por TRANSCARIBE S.A. Se precisa que el proponente sólo accederá a un rango de puntaje, vale decir, sólo podrá ofertar un rango de plazo para la entrega del porcentaje de buses propuesto para el Pedido No. 1, así:

Rango de meses	Puntaje asignado	Porcentaje de vehículos
Dentro de los primeros cuatro (4) meses contados a partir de la suscripción del contrato. La entrega refiere a la condición de aptitud plena del vehículo para prestar el servicio de transporte	150 PUNTOS	

público.		
A partir de la culminación del cuarto mes contado desde la suscripción del contrato y hasta el quinto (5) mes contado desde la suscripción del contrato. La entrega refiere a la condición de aptitud plena del vehículo para prestar el servicio de transporte público.	80 PUNTOS	
A partir de la culminación del quinto mes contado desde la suscripción del contrato y hasta el sexto (6) mes contado desde la suscripción del contrato. La entrega refiere a la condición de aptitud plena del vehículo para prestar el servicio de transporte público.	50 PUNTOS	

Dado que la evaluación y adjudicación del proceso se hace por separado para busetones y padrones, se deberá detallar el cuadro anterior para cada tipología sobre la cual se oferte.

El proponente deberá anexar carta de compromiso donde estipula el tiempo de entrega de los vehículos, lo cual quedará amparado por la póliza de cumplimiento del contrato. El plazo de entrega ofrecido y el porcentaje de flota que son objeto de calificación, deberán ser cumplidos de manera estricta por los proponentes

6.2.4. APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL (100 puntos)

De acuerdo con lo previsto en el artículo 21 de la Ley 80 de 1993, las entidades estatales deberán garantizar la participación de los oferentes de bienes y servicios de origen nacional, en condiciones competitivas de calidad, oportunidad y precio. Adicionalmente, de acuerdo con este artículo se tiene que se preferirá la oferta de bienes y servicios de origen nacional.

En el proceso de selección que soporta el presente estudio previo se adoptarán criterios objetivos que permitan apoyar a la industria nacional.

Así, de acuerdo con el parágrafo del artículo 1 de la Ley 816 de 2003, modificado por el artículo 51 del Decreto 19 de 2012, "se otorgará tratamiento de bienes y servicios nacionales a aquellos bienes y servicios originarios de los países con los que Colombia ha negociado trato nacional en materia de compras estatales y de aquellos países en los cuales a las ofertas de bienes y servicios colombianos se les conceda el mismo tratamiento otorgado a sus bienes y servicios nacionales. La acreditación o demostración de tal circunstancia se hará en los términos que señale el reglamento".

A pesar de esto, tal como se señala en el capítulo sobre "EXISTENCIA DE ACUERDO COMERCIAL APLICABLE AL PROCESO DE SELECCIÓN", del presente estudio previo, no existen Acuerdos Comerciales ni certificación de trato nacional para la adquisición de bienes.

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 comprendido entre el diez por ciento (10%) y el veinte por ciento (20%) de los puntos totales, con el objetivo de estimular la industria colombiana cuando los proponentes oferten bienes o servicios nacionales.

En virtud de este mismo artículo, tratándose de bienes o servicios extranjeros, la entidad contratante establecerá un puntaje comprendido entre el cinco por ciento (5%) y el quince por ciento (15%), para incentivar la incorporación de componente colombiano de bienes y servicios profesionales, técnicos y operativos.

En tal sentido, para el otorgamiento de puntaje de apoyo a la industria nacional se tendrán en cuenta dos factores: (i) la nacionalidad del proponente. y (ii) el origen de los vehículos.

- (i) Se entenderá que el proponente singular 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 (lo cual se probará por medio del certificado de existencia y representación)

En caso de consorcios y uniones temporales, estos se considerarán nacionales si por lo menos el cincuenta por ciento (50%) de la participación dentro de la estructura del proponente plural corresponde a nacionales colombianos, en los términos antes descritos.

- (ii) En el caso del origen del bien se aplicará lo dispuesto en el Decreto 2680 de 2009, por lo tanto se entenderá que el vehículo es de origen nacional cuando, sean elaborados con materiales nacionales y cuando sean transformados sustancialmente, así:
 - a. Son bienes elaborados con materiales nacionales aquellos productos que sean elaborados enteramente en el territorio nacional a partir exclusivamente de materiales producidos nacionalmente.
 - b. Se consideran también bienes nacionales aquellos productos que, no siendo bienes totalmente obtenidos, ni bienes elaborados con materiales nacionales, han sufrido una transformación sustancial. Se entiende que existe una transformación sustancial cuando se cumpla alguno de los siguientes factores: a) Porcentaje mínimo de Valor Agregado Nacional de conformidad con el artículo 5° del Decreto 2680 de 2009, es decir, un bien se considera nacional cuando su valor agregado nacional sea igual o superior a 40%, de acuerdo con la fórmula prevista para este cálculo en el artículo en mención; b) Proceso productivo sustancial de conformidad con los artículos 6° y 7° del Decreto.

Se otorgará el mayor puntaje al proponente que cumpla con los dos requisitos establecidos anteriormente, es decir que sea un proponente nacional y que el origen de los productos sea nacional.

Siempre que los productos sean nacionales se otorgará un puntaje entre el diez por ciento (10%) y el veinte por ciento (20%). Si los productos son de origen extranjero pero se cumple

la condiciones de que los proponentes sean nacionales se otorgara entre el cinco por ciento (5%) y el quince por ciento (15%).

Para los oferentes extranjeros, se preferirá aquel que contenga mayor incorporación de recursos humanos nacionales y mayor componente nacional.

Finalmente se establece que, si una vez efectuada la calificación, la oferta de un oferente extranjero se encuentra en igualdad de condiciones con la de un proponente nacional, el proceso se adjudicará al proponente nacional.

En este sentido se entiende por bienes nacionales lo descrito en el Decreto 2680 de 2009. *"Artículo 1º. Bienes Nacionales para efectos del Registro de Productores de Bienes Nacionales. Se entiende como bienes nacionales, aquellos bienes totalmente obtenidos, bienes elaborados con materiales nacionales o productos que sufran una transformación sustancial de conformidad con lo previsto en el presente decreto"*.

El criterio de puntaje será definido en el pliego de condiciones

6.2.2. ASIGNACIÓN DE PUNTAJE PARA VEHÍCULOS Busetones

6.2.2.1. FRENTE A LA IDENTIFICACIÓN DE LA MEJOR CONDICIÓN DE PRECIO (300 puntos)

Se realizará una subasta inversa presencial a partir de la identificación de condiciones mínimas comunes a los vehículos que requiere la entidad, de modo que se logre establecer la mejor relación entre las condiciones técnicas mínimas exigidas por TRANSCARIBE S.A. y el precio ofrecido por los proponentes de esos bienes.

En estricto sentido, la relación de mejora de la propuesta económica refiere a la identificación de las condiciones técnicas mínimas exigidas por TRANSCARIBE S.A. y el precio ofrecido por los proponentes respecto de esas condiciones mínimas comunes a todos y las mejoras técnicas propias que cada uno incluye en su propuesta.

La justificación de este componente de la conformación dinámica de la oferta refiere a incluir una oportunidad en la cual los proponentes, a partir de la evaluación económica que tienen con fundamento en el precio inicial ofrecido por unidad de vehículo, definan una mejora de la condición económica, que les permita obtener una mejor asignación de puntaje dentro de la licitación pública

El proceso de subasta se adelantará de acuerdo con el procedimiento incluido en el pliego de condiciones.

Una vez definido el orden de las ofertas económicas, a partir de la puja realizada por el precio, se asignará el puntaje que corresponde a ese componente de la evaluación. Para el efecto, se asignará el mayor puntaje a la oferta que menor valor ofrezca por unidad del bien a suministrar, el cual incluya las mejoras ofrecidas por el proponente

6.2.2.2. FRENTE A LA CONDICIÓN DE FINANCIACIÓN DE LOS VEHÍCULOS (100 puntos) COMPONENTE DE CONFORMACIÓN DINÁMICA DE LA OFERTA

Una vez definido el orden de las ofertas económicas, se asignará el puntaje que

corresponde a ese componente de la evaluación. Para el efecto, se asignará el mayor puntaje a la oferta que mejor condición de financiación ofrezca, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Tasa de Interés (100 puntos máximo): Se refiere a la tasa de interés ya sea al IPC o a la DTF más el spread que el proponente cobraría. Si el crédito es en dólares americanos (USD) deberá indicar la tasa de cobertura de riesgo cambiario y sumarlo a la tasa total.

El mayor puntaje se asignará al proponente que partiendo de la propuesta inicial de tasa de interés que ofrezca, obtenga al final del lance, como conformación dinámica de la propuesta, una mejor condición frente al porcentaje inicialmente propuesto. Vale decir, tras los lances de mejora de tasa de interés, se asignará el mayor puntaje al proponente que menor tasa de interés ofrezca, incluyendo los factores antes indicados.

Se plantean dos oportunidades de lance para mejorar la propuesta inicial, de acuerdo con el procedimiento fijado en el pliego de condiciones.

6.2.2.3. FRENTE A LA IDENTIFICACIÓN DE LA MEJOR CONDICIÓN DE CALIDAD (500 PUNTOS)

Para el efecto, se asignará el mayor puntaje a la oferta que mejor condición de cada ítem técnico ofrezca, de acuerdo con los siguientes criterios, los cuales refieren de una parte a conformación dinámica de la oferta y otros a asignación simple de puntaje:

6.2.2.3.1. Componentes que refieren a conformación dinámica de la oferta: (150 PUNTOS)

a) Garantía del vehículo (75 PUNTOS)

En el caso del Sistema Transcaribe, la vida útil del vehículo se encuentra estrechamente relacionada con el mayor número de kilometraje equivalente de uso del autobús antes de su primer OVERHAUL y el mayor tiempo de garantía sin límite de kilometraje que el distribuidor provea. En ese sentido, se harán dos lances de mejora de la oferta sobre el componente de plazo de garantía del vehículo sin límite de kilometraje que el distribuidor provea.

El mayor puntaje se asignará al proponente que partiendo de la propuesta inicial plazo de garantía del vehículo sin límite de kilometraje ofrezca, obtenga al final del lance, como conformación dinámica de la propuesta, un mejor plazo de garantía frente al inicialmente propuesto. Vale decir, tras los lances de mejora de plazo de garantía, se asignará el mayor puntaje al proponente que mejor plazo ofrezca, incluyendo los factores antes indicados.

Se plantean dos oportunidades de lance para mejorar la propuesta inicial, de acuerdo con el procedimiento fijado en el pliego de condiciones

Se asignarán cien (100) puntos para la oferta que mayor tiempo de garantía sin límite de kilometraje proponga. Las demás ofertas tendrán asignación inversamente proporcional de puntos.

b) Vida útil (75 PUNTOS)

En el caso del sistema Transcaribe, la vida útil del vehículo se encuentra estrechamente relacionada con el mayor número de kilometraje equivalente de uso del autobús antes de su primer OVERHAUL y el mayor tiempo de garantía sin límite de kilometraje que el distribuidor provea. En ese sentido, se harán dos lances de mejora de la oferta sobre el componente de mayor número de kilometraje equivalente de uso del autobús antes del primer OVERHAUL que el proveedor garantice.

El mayor puntaje se asignará al proponente que partiendo de la propuesta inicial mayor número de kilometraje equivalente de uso del autobús antes de su primer OVERHAUL ofrezca, obtenga al final del lance, como conformación dinámica de la propuesta, un mejor número kilómetros frente al inicialmente propuesto. Vale decir, tras los lances de mejora de vida útil, se asignará el mayor puntaje al proponente que mayor número ofrezca, incluyendo los factores antes indicados.

Se plantean dos oportunidades de lance para mejorar la propuesta inicial, de acuerdo con el procedimiento fijado en el pliego de condiciones

Se asignarán setenta y cinco (75) puntos para la oferta que mayor número de kilómetros equivalente de uso del autobús antes de su primer OVERHAUL ofrezca. Las demás ofertas tendrán asignación inversamente proporcional de puntos.

6.2.2.3.2. Componentes de puntuación simple (400 PUNTOS)

a) Ubicación trasera del motor – Entrada baja – Suspensión Neumática (200 PUNTOS)

Como condición de seguridad adicional para los vehículos con los cuales se prestará el Servicio de Transporte Masivo en la ciudad de Cartagena, se asignará puntaje al proponente que ofrezca como diseño del vehículo busetón, respecto de toda la flota a vincular, la ubicación trasera del motor. Entrada baja y Suspensión Neumática.

De acuerdo con lo anterior, se asignarán 200 puntos al proponente que ofrezca el vehículo tipo busetón con la ubicación trasera del motor. El proponente que no haga el ofrecimiento no tendrá puntaje por este concepto.

b) Peso total del vehículo (30 PUNTOS)

Transcaribe S.A., como usuario de la infraestructura vial de la ciudad de Cartagena de Indias D.T. y C., debe velar por la durabilidad y preservación de la misma, por lo cual asignará el máximo puntaje al proponente cuyo vehículo, en su totalidad, presente el menor peso (incluyendo la cantidad máxima de pasajeros fijada en el pliego por ítem),

Se asignará el mayor puntaje al proponente que menor peso total del vehículo ofrezca y se realizará una asignación de puntos inversamente proporcionalmente a los demás oferentes.

c) Rendimiento del motor (20 PUNTOS)

Transcaribe S.A. considerando una necesidad de mejora en el rendimiento del motor, a fin de disminuir los costos asociados a la operación diaria de los autobuses, asignará este puntaje a los proveedores que certifiquen el uso de motores estequiometricos de alto rendimiento. Las demás ofertas no tendrán asignación de puntos.

d) Mayor porcentaje de vehículos entregados en el rango de meses definido para asignación de puntaje, respecto del Pedido No. 1 (100 PUNTOS)

Considerando que es una necesidad imperativa que el Sistema debe ser puesto en funcionamiento de manera completa, respecto de cada uno de sus componentes, se evaluará el mayor porcentaje de vehículos que sea entregado en condición de prestar el servicio por el futuro contratista, dentro de los rangos de fechas presentados por TRANSCARIBE, de acuerdo con lo que se incluye a continuación.

Se otorgará puntaje por el mayor porcentaje de entrega de vehículos en los rangos de meses definidos por TRANSCARIBE S.A. Se precisa que el proponente sólo accederá a un rango de puntaje, vale decir, sólo podrá ofertar un rango de plazo para la entrega del porcentaje de buses propuesto para el Pedido No. 1, así:

Rango de meses	Puntaje asignado	Porcentaje de vehículos
Dentro de los primeros cuatro (4) meses contados a partir de la suscripción del contrato. La entrega refiere a la condición de aptitud plena para prestar el servicio de transporte público.	100 PUNTOS	
A partir de la culminación del cuarto mes contado desde la suscripción del contrato y hasta el quinto (5) mes contado desde la suscripción del contrato. La entrega refiere a la condición de aptitud plena para prestar el servicio de transporte público.	50 PUNTOS	
A partir de la culminación del quinto mes contado desde la suscripción del contrato y hasta el sexto (6) mes contado desde la suscripción del contrato. La entrega refiere a la condición de aptitud plena para prestar el servicio de transporte público.	30 PUNTOS	

El proponente deberá anexar carta de compromiso donde estipula el tiempo de entrega de los vehículos, lo cual quedará amparado por la póliza de cumplimiento del contrato. El plazo de entrega ofrecido y el porcentaje de flota que son objeto de calificación, deberán ser cumplidos de manera estricta por los proponentes.

6.2.2.4. APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL (100 puntos)

De acuerdo con lo previsto en el artículo 21 de la Ley 80 de 1993, las entidades estatales deberán garantizar la participación de los oferentes de bienes y servicios de origen nacional, en condiciones competitivas de calidad, oportunidad y precio. Adicionalmente, de acuerdo con este artículo se tiene que se preferirá la oferta de bienes y servicios de origen nacional.

En el proceso de selección que soporta el presente estudio previo se adoptarán criterios objetivos que permitan apoyar a la industria nacional.

Así, de acuerdo con el parágrafo del artículo 1 de la Ley 816 de 2003, modificado por el artículo 51 del Decreto 19 de 2012, *"se otorgará tratamiento de bienes y servicios nacionales a aquellos bienes y servicios originarios de los países con los que Colombia ha negociado trato nacional en materia de compras estatales y de aquellos países en los cuales a las ofertas de bienes y servicios colombianos se les conceda el mismo tratamiento otorgado a sus bienes y servicios nacionales. La acreditación o demostración de tal circunstancia se hará en los términos que señale el reglamento"*.

A pesar de esto, tal como se señala en el capítulo sobre "EXISTENCIA DE ACUERDO COMERCIAL APLICABLE AL PROCESO DE SELECCIÓN", del presente estudio previo, no existen Acuerdos Comerciales ni certificación de trato nacional para la adquisición de bienes.

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 comprendido entre el diez por ciento (10%) y el veinte por ciento (20%) de los puntos totales, con el objetivo de estimular la industria colombiana cuando los proponentes oferten bienes o servicios nacionales.

En virtud de este mismo artículo, tratándose de bienes o servicios extranjeros, la entidad contratante establecerá un puntaje comprendido entre el cinco por ciento (5%) y el quince por ciento (15%), para incentivar la incorporación de componente colombiano de bienes y servicios profesionales, técnicos y operativos.

En tal sentido, para el otorgamiento de puntaje de apoyo a la industria nacional se tendrán en cuenta dos factores: (i) la nacionalidad del proponente. y (ii) el origen de los vehículos.

- (iii) Se entenderá que el proponente singular 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 (lo cual se probará por medio del certificado de existencia y representación)

En caso de consorcios y uniones temporales, estos se considerarán nacionales si por lo menos el cincuenta por ciento (50%) de la participación dentro de la estructura del proponente plural corresponde a nacionales colombianos, en los términos antes descritos.

- (iv) En el caso del origen del bien se aplicará lo dispuesto en el Decreto 2680 de 2009, por lo tanto se entenderá que el vehículo es de origen nacional cuando, sean elaborados con materiales nacionales y cuando sean transformados sustancialmente, así:
 - a. Son bienes elaborados con materiales nacionales aquellos productos que sean elaborados enteramente en el territorio nacional a partir exclusivamente de materiales producidos nacionalmente.
 - b. Se consideran también bienes nacionales aquellos productos que, no siendo bienes totalmente obtenidos, ni bienes elaborados con materiales

75

nacionales, han sufrido una transformación sustancial. Se entiende que existe una transformación sustancial cuando se cumpla alguno de los siguientes factores: a) Porcentaje mínimo de Valor Agregado Nacional de conformidad con el artículo 5° del Decreto 2680 de 2009, es decir, un bien se considera nacional cuando su valor agregado nacional sea igual o superior a 40%, de acuerdo con la fórmula prevista para este cálculo en el artículo en mención; b) Proceso productivo sustancial de conformidad con los artículos 6° y 7° del Decreto.

Se otorgará el mayor puntaje al proponente que cumpla con los dos requisitos establecidos anteriormente, es decir que sea un proponente nacional y que el origen de los productos sea nacional.

Siempre que los productos sean nacionales se otorgará un puntaje entre el diez por ciento (10%) y el veinte por ciento (20%). Si los productos son de origen extranjero pero se cumple la condiciones de que los proponentes sean nacionales se otorgara entre el cinco por ciento (5%) y el quince por ciento (15%).

Para los oferentes extranjeros, se preferirá aquel que contenga mayor incorporación de recursos humanos nacionales y mayor componente nacional.

Finalmente se establece que, si una vez efectuada la calificación, la oferta de un oferente extranjero se encuentra en igualdad de condiciones con la de un proponente nacional, el proceso se adjudicará al proponente nacional.

En este sentido se entiende por bienes nacionales lo descrito en el Decreto 2680 de 2009. *"Artículo 1°. Bienes Nacionales para efectos del Registro de Productores de Bienes Nacionales. Se entiende como bienes nacionales, aquellos bienes totalmente obtenidos, bienes elaborados con materiales nacionales o productos que sufran una transformación sustancial de conformidad con lo previsto en el presente decreto"*.

El criterio de puntaje será definido en el pliego de condiciones

7. EL ANÁLISIS DE RIESGO Y LA FORMA DE MITIGARLO

A fin de dar cumplimiento a los establecido en los artículos 17 y numeral 6° del artículo 20 del Decreto 1510 de 2013, y el Manual para la Identificación y Cobertura del Riesgo en los Procesos de Contratación expedido por Colombia Compra Eficiente, versión M-ICR-01, del 16 de septiembre de 2013, a continuación se procede a documentar el análisis de los riesgos que el proceso de contratación representa para el cumplimiento de las metas y objetivos de la entidad y los riesgos previsibles que puedan afectar la ejecución del contrato.

7.1. RIESGOS EN EL PROCESO DE CONTRATACION

El Comité de Conciliación de TRANSCARIBE S.A., es una instancia administrativa que actúa como sede de estudio, análisis y formulación de políticas sobre la prevención del daño antijurídico y defensa de los intereses de la Entidad, a la luz de lo establecido en el numeral 5 del artículo 19° del Decreto 1716 de 2009.

Dando aplicación a dicha norma, expidió la "POLÍTICA SOBRE LA ADMINISTRACIÓN DEL

RIESGO, LA PREVENCIÓN DEL DAÑO ANTIJURÍDICO Y LA DEFENSA JUDICIAL DE LOS INTERESES DE TRANSCARIBE S.A.".

Específicamente el numeral 11. *EL RIESGO CONTRACTUAL* establece las políticas sobre las reglas de la gestión contractual, las cuales en efecto fueron incluidas en el Manual de Contratación adoptado por la empresa TRANSCARIBE S.A. mediante Resolución No. 043 del 10 de marzo de 2014.

7.2. TIPIFICACION, ESTIMACION Y ASIGNACION DE LOS RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDAN AFECTAR EL EQUILIBRIO ECONOMICO DEL CONTRATO

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 CONTRATISTA, 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, el CONTRATISTA asume los efectos derivados de los riesgos que le sean contractualmente atribuibles.
- (ii) El CONTRATISTA 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, es suficiente para asumir los riesgos a que está expuesto.
- (iii) No procederán reclamaciones del CONTRATISTA 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, el CONTRATISTA 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. 2** del presente estudio previo.

8. ANALISIS QUE SUSTENTA LA EXIGENCIA DE GARANTIAS

En el presente proceso de selección se exigirán las siguientes garantías:

8.1. Garantía de seriedad de la oferta

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.

(...)"

De acuerdo con el Decreto 1510 de 2013 la garantía de seriedad debe cubrir los siguientes eventos:

"Artículo 115. Garantía de los riesgos derivados del incumplimiento de la oferta. La garantía de seriedad de la oferta debe cubrir la sanción derivada del incumplimiento de la oferta, en los siguientes eventos:

1. La no ampliación de la vigencia de la garantía de seriedad de la oferta cuando el plazo para la Adjudicación o para suscribir el contrato es prorrogado, siempre que tal prórroga sea inferior a tres (3) meses.
2. El retiro de la oferta después de vencido el plazo fijado para la presentación de las ofertas.
3. La no suscripción del contrato sin justa causa por parte del adjudicatario.
4. La falta de otorgamiento por parte del proponente seleccionado de la garantía de cumplimiento del contrato."

Adicionalmente en dicho Decreto se han establecido las siguientes reglas:

"Artículo 118. Suficiencia de la garantía de seriedad de la oferta. La garantía de seriedad de la oferta debe estar vigente desde la presentación de la oferta y hasta la aprobación de la garantía de cumplimiento del contrato y su valor debe ser de por lo menos el diez por ciento (10%) del valor de la oferta.

El valor de la garantía de seriedad de la oferta que presenten los proponentes en el Proceso de Contratación de un Acuerdo Marco de Precio debe ser de mil (1.000) smmlv.

El valor de la garantía de seriedad de la oferta que presenten los proponentes en la subasta inversa y en el concurso de méritos debe ser equivalente al diez por ciento (10%) del presupuesto oficial estimado del Proceso de Contratación.

Cuando el valor de la oferta o el presupuesto estimado de la contratación sea superior a un millón (1.000.000) de smmlv se aplicarán las siguientes reglas:

1. Si el valor de la oferta es superior a un millón (1.000.000) de smmlv y hasta cinco millones (5.000.000) de smmlv, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al menos el dos punto cinco por ciento (2,5%) del valor de la oferta.
2. Si el valor de la oferta es superior a cinco millones (5.000.000) de smmlv y hasta diez millones (10.000.000) de smmlv, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al menos el uno por ciento (1%) del valor de la oferta.
3. Si el valor de la oferta es superior a diez millones (10.000.000) de smmlv, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al menos el cero punto cinco por ciento (0,5%) del valor de la oferta."

La vigencia de la Propuesta será de sesenta días hábiles (60) contados a partir de la fecha de Cierre del Proceso, por lo que la garantía debe constituirse por el mismo tiempo de la vigencia de la propuesta, además de los eventos descritos en las normas anteriores.

Las sumas de esta garantía podrán variar si el proponente presenta oferta para la provisión de los dos tipos de vehículos o si presente oferta para uno solo de los tipos de vehículos.

En el pliego de condiciones se incluirán los requisitos de cobertura, plazo y valor de la garantía de seriedad de la oferta

8.2. Garantía única de cumplimiento

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.

De acuerdo con el artículo 116 del Decreto 1510 de 2013 la garantía de cumplimiento debe cubrir los siguientes eventos:

"Artículo 116. Garantía de cumplimiento. La garantía de cumplimiento del contrato debe cubrir:

1. Buen manejo y correcta inversión del anticipo. Este amparo cubre los perjuicios sufridos por la Entidad Estatal con ocasión de: (i) la no inversión del anticipo; (ii) el uso indebido del anticipo; y (iii) la apropiación indebida de los recursos recibidos en calidad de anticipo.
2. Devolución del pago anticipado. Este amparo cubre los perjuicios sufridos por la Entidad Estatal por la no devolución total o parcial del dinero entregado al contratista a título de pago anticipado, cuando a ello hubiere lugar.
3. Cumplimiento del contrato. Este amparo cubre a la Entidad Estatal de los perjuicios derivados de:
 - (a) el incumplimiento total o parcial del contrato, cuando el incumplimiento es imputable al contratista;
 - (b) el cumplimiento tardío o defectuoso del contrato, cuando el incumplimiento es imputable al contratista;
 - (c) los daños imputables al contratista por entregas parciales de la obra, cuando el contrato no prevé entregas parciales; y
 - (d) el pago del valor de las multas y de la cláusula penal pecuniaria.

4. Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales. Este amparo debe cubrir a la Entidad Estatal de los perjuicios ocasionados por el incumplimiento de las obligaciones laborales del contratista derivadas de la contratación del personal utilizado en el territorio nacional para la ejecución del contrato amparado.

La Entidad Estatal no debe exigir una garantía para cubrir este Riesgo en los contratos que se ejecuten fuera del territorio nacional con personal contratado bajo un régimen jurídico distinto al colombiano.

5. Estabilidad y calidad de la obra. Este amparo cubre a la Entidad Estatal de los perjuicios ocasionados por cualquier tipo de daño o deterioro, imputable al contratista, sufrido por la obra entregada a satisfacción.

6. Calidad del servicio. Este amparo cubre a la Entidad Estatal por los perjuicios derivados de la deficiente calidad del servicio prestado.

7. Calidad y correcto funcionamiento de los bienes. Este amparo debe cubrir la calidad y el correcto funcionamiento de los bienes que recibe la Entidad Estatal en cumplimiento de un contrato.

8. Los demás incumplimientos de obligaciones que la Entidad Estatal considere deben ser amparados de manera proporcional y acorde a la naturaleza del contrato."

La garantía, 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. A continuación se establece los riesgos que pueden existir para la entidad y a la vez el amparo que se debe tener, así como las vigencias y las cuantías que se deben asegurar (artículo 116 Decreto 1510 de 2013):

- 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.

VALOR \longrightarrow equivalente al veinte por ciento (20%) del valor del contrato
 VIGENCIA \longrightarrow igual al plazo del contrato y seis (6) meses más.

Para efectos de la constitución de la garantía se deberá tener en cuenta las diferentes actividades que hacen parte del contrato en relación con garantía y vida útil de los bienes, así como plazos de entrega, a propósito de las obligaciones que se pactan.

Se debe incluir expresamente el amparo del servicio postventa que es objeto de calificación

- B. **Calidad y correcto funcionamiento de los bienes y servicios:** este amparo debe cubrir la calidad y el correcto funcionamiento de los bienes que recibe la entidad estatal en cumplimiento del contrato.



VALOR \Rightarrow Por un porcentaje del veinte por ciento (20%) del valor del contrato
 VIGENCIA \Rightarrow igual a cinco (5) años contados a partir de la fecha de recibo a satisfacción del bien por parte de la entidad.

9. EXISTENCIA DE ACUERDO COMERCIAL APLICABLE AL PROCESO DE SELECCIÓN

De acuerdo con el artículo 148 del Decreto 1510 de 2013 y el Manual de Colombia Compra Eficiente "Manual para el manejo de Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación", documento M-MACP-06, las entidades estatales deben identificar durante la etapa de planeación de los procesos si los Acuerdos Comerciales suscritos por Colombia son aplicables a dicho proceso de contratación. Así, en caso de que alguno de los tratos sea aplicable, el proceso debe cumplir con las obligaciones derivadas de estos tratados.

Actualmente, Colombia tiene Acuerdos comerciales vigentes con Canadá, Chile, Estados Unidos, El Salvador, Guatemala, Honduras, Estados AELC, México y la Unión Europea.

Para el análisis de la exigibilidad de los acuerdos comerciales en el presente proceso debe tenerse en cuenta el siguiente cuadro:

Canadá	No	—	—	—
Chile	Sí	Sí	Sí	Sí
Estados Unidos	No	—	—	—
El Salvador	No	—	—	—
Guatemala	Sí	Sí	Sí	No
Honduras	No	—	—	—
Estados AELC	No	—	—	—
México	No	—	—	—
Unión Europea	No	—	—	—
Comunidad Andina	No	—	—	—

De acuerdo con lo anterior, y con base en el Manual sobre acuerdos comerciales de Colombia Compra, se tiene que: (i) a las entidades descentralizadas del orden municipal y a los esquemas asociativos integrados por Entidades Estatales del nivel municipal¹³ les son aplicables los Acuerdos Comerciales con Chile, Guatemala y la Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN; (ii) por la cuantía del proceso estos Acuerdos sería aplicables;

¹³ Incluyendo el distrito capital y los distritos constituidos legalmente, y las asociaciones de municipios.

(iii) a pesar de lo anterior, a los Acuerdos anteriores les son aplicables las siguientes excepciones:

- Para el Acuerdo con Chile al proceso le es aplicable la excepción contenida en el numeral 47 de Manual de Colombia Compra, la cual dice "Las contrataciones de Empresas Industriales y Comerciales del Estado".
- Para el Acuerdo con Guatemala le es aplicable la excepción contenida en el numeral 50 del Manual de Colombia Compra, la cual dice "Las contrataciones de Empresas Industriales y Comerciales del Estado cuyo objeto esté relacionado con sus actividades."

Vale aclarar que en el presente proceso no es aplicable la Decisión 439 de 1998 de la secretaría de la CAN por cuanto no se trata de la adquisición de un servicio, sino de bienes.

Al respecto, el artículo 1 de la Decisión 439 del 11 de junio de 1998 "Marco General de Principios y Normas para la Liberalización del Comercio de Servicios en la Comunidad Andina" establece lo siguiente:

"Artículo 1.- El presente Marco General tiene como objetivo establecer un conjunto de principios y normas para la liberalización progresiva del comercio intrasubregional de servicios, a fin de alcanzar la creación del Mercado Común Andino de Servicios, mediante la eliminación de las medidas restrictivas al interior de la Comunidad Andina. De conformidad con los términos y condiciones contenidos en los compromisos establecidos en el presente Marco General, los Países Miembros estimularán el fortalecimiento y diversificación de los servicios andinos y armonizarán las políticas nacionales sectoriales en aquellos aspectos que así lo requieran."

Adicionalmente, en el artículo 3 se especifica lo siguiente:

"Artículo 3.- El presente Marco General se aplicará a las medidas adoptadas por los Países Miembros que afecten el comercio de servicios, en todos los sectores de servicios y en los distintos modos de suministro, tanto las provenientes del sector público, central, regional o local, como las provenientes de aquellas entidades delegadas para ello."

Por otro lado, tampoco se encuentra que exista la certificación de un trato nacional otorgado por la Cancillería para la adquisición de bienes de acuerdo con el artículo 150 del Decreto 1510 de 2013.



BORIS BARRETO
Director de Operaciones



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 (DE VIVEROS Y ASOCIADOS) y financieros (SPS ASOCIADOS SAS) contratados por la entidad



para estos efectos.

¹Sobre selección objetiva, Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencias del 19 de julio de 2001, rad. 12037, del 11 de abril de 2002, rad. 12294, M.P. Alier Eduardo Hernández Enríquez, del 4 de junio de 2008, rad. 17783, M.P. 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.

7
B

