



**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PLIEGOS DE CONDICIONES  
SELECCIÓN ABREVIADA No. SA-MC-007 de 2015**

- **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR ALEJANDRO ROBLEDO VILLEGAS, Gerente General BUSSCAR DE COLOMBIA S.A.S., mediante correo electrónico de fecha 23 de octubre de 2015, 2:13 p.m.**

**OBSERVACIÓN No. 1.**

De la manera más atenta nos permitimos solicitar sean aclarados los siguientes puntos sobre el proceso de licitación pública de la referencia:

1. En el numeral 1.3.5 Vehículos, página 8 del Pliego de Condiciones se solicita:

*Los vehículos deben tener una garantía mínima de 2 años, sin límite de kilometraje y el mantenimiento preventivo dentro de este periodo debe estar a cargo del proveedor, el cual deberá contar con un stock de repuestos mínimo, así como realizar el acompañamiento completo durante proceso de fabricación, carrocería en fábrica y durante el periodo de garantía y el acompañamiento mínimo durante 3 meses de Operación, para evaluar y reajustar condiciones operación*

En comunicado del pasado 9 de Octubre, se solicitó aclarar si el requerimiento consistía en que los costos de mantenimiento preventivo de los vehículos durante el periodo de garantía sean asumidos por el proponente, por cuanto este costo incidirá de manera directa en el precio de las unidades ofertadas. A lo cual la Entidad contestó:

En aras de garantizar el cumplimiento de las condiciones técnicas de los autobuses y contar con la garantía de los mismos durante los dos años (mínimos) solicitados en el proceso, se dejó previsto que el mantenimiento preventivo debe estar a cargo del proveedor de los autobuses dada su experiencia y conocimiento de la tecnología, y no a través de un contratista el cual no cuenta con dicha experiencia, la cual tendría que contratar con el proveedor de autobuses. Es así como se le solicita al contratista un stock mínimo de repuestos y el personal necesario para dicha actividad, además del acompañamiento durante los 3 primeros meses (mínimo) para el reajuste de las



condiciones técnicas Operativas. Los costos de los mantenimientos (insumos + consumibles + labor) deberán ser facturados a Transcaribe.

Lo que se busca con este tipo de obligaciones es garantizar la estabilidad de los autobuses y la garantía de los mismos, aunado en el hecho de que es el mismo proveedor el que tiene el conocimiento y la experiencia para la ejecución de dichas actividades.

Sin embargo, el ANEXO No. 3 de la Minuta del Contrato, contempla en su CLAUSULA No. 12:

**CLAUSULA 12. OBLIGACIONES DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO:** El contratista deberá realizar el mantenimiento preventivo del vehículo de acuerdo con las siguientes reglas:

1. El mantenimiento preventivo de la flota está a cargo del fabricante, el cual deberá garantizar una disponibilidad diaria para la Operación del 95% de la flota total solicitada.
2. Si la disponibilidad de la flota de autobuses es menor al 95%, el Proveedor se verá obligado a pagar el valor total de los kilómetros recorridos dejados de realizar por la no disponibilidad de la flota que no ingreso a la Operación.
3. Si la disponibilidad de la flota de autobuses es menor al 90%, Transcaribe S.A. se reserva el derecho de hacer efectivas las pólizas de cumplimiento contractual del contrato.
4. Los motivos propios de la no disponibilidad de la flota por parte del Proveedor, serán los siguientes:
  - Falla de los mecanismos o elementos del autobús por condiciones de mantenimiento o por fabricación del mismo.
  - No tener el personal necesario para ejecutar las actividades y/o terminadas a tiempo para tener disponible la flota.
  - No tener los repuestos necesarios y suficientes para mantener la disponibilidad de la flota para la Operación.
  - Averías inhabilitantes de los autobuses durante la Operación.
5. La disponibilidad será evaluada durante toda la Operación y estará sujeta a la programación de autobuses dada por el Ente Gestor.



6. El mantenimiento preventivo es parte integral y debe incluir todos los componentes de carrocería, chasis y demás sistemas, mecanismos o elementos que hagan parte integral del autobús.
7. El fabricante se obliga a contar con un stock de repuestos suficiente y herramientas para la ejecución de los mantenimientos y reparaciones que deba realizarse dentro del servicio post-venta y periodo de garantía.
8. El Fabricante se obliga a realizar la capacitación del personal designado por Transcaribe S.A. para el seguimiento a las actividades de mantenimiento.
9. El fabricante se obliga a reportar el estado de mantenimiento de los autobuses cuando Transcaribe S.A. así lo requiera. Sin perjuicio de lo anterior, el fabricante deberá reportar al inicio de la operación y finalización el estado de mantenimiento de los autobuses y programación de los autobuses para mantenimiento.
10. Transcaribe tendrá acceso total cuando se requiera, de toda la información de los mantenimientos ejecutados, insumos, repuestos, etc., a fin de realizar seguimiento al Estado de los autobuses.
11. La disponibilidad de la que trata la presente cláusula no tendrá aplicación cuando esta se vea afectada por falencias en el mantenimiento correctivo que no se incluye en el presente contrato.

Siendo estas obligaciones pertinentes en el CONTRATO DE MANTENIMIENTO y en el CONTRATO DE OPERACIÓN que la entidad suscriba, solicitamos sea excluida esta CLÁUSULA del CONTRATO DE SUMINISTRO de los vehículos, pues genera confusión sobre las verdaderas obligaciones del proveedor de los autobuses.

**RESPUESTA:** La respuesta dada en el comunicado del 9 de octubre de 2015, dentro del proceso de adquisición de autobuses Padrones, describe en efecto que es el proveedor de autobuses el responsable por hacer las actividades de Mantenimiento de los Autobuses, sin embargo el costo de este mantenimiento no está sujeto al objeto contractual del presente proceso, es decir, dada la necesidad de contar con una disponibilidad de flota y de garantizar la estabilidad de los autobuses se hace necesario que sea el proveedor quien se encargue de mantenimiento preventivo y correctivo de los autobuses, siendo el costo generado por este pagado a través un contrato directo con el proveedor.

Como a su vez, el contratista debe garantizar la estabilidad y disponibilidad de la flota durante el periodo de garantía, esta obligación debe dejarse dentro de dicho contrato, encadenando la obligación del mantenimiento, la cual será desarrollada completamente en el contrato de Mantenimiento de los Autobuses.



- **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR ALEJANDRA MONGUI, de SCANIA COLOMBIA S.A.S., mediante correo electrónico de fecha 23 de octubre de 2015, 2:08 p.m.**

**OBSERVACIÓN No. 2.** Adjuntamos formato de contrato de Suministro con financiación aproximadamente el 70% de la operación 10 o 11 años que sería firmado en caso de adjudicación de la licitación para su aprobación y evaluación.

Adjuntamos formato de contrato de financiación que se refiere al pago inicial de un 30% de la operación que será financiado 5 años que sería firmado en caso de adjudicación de la licitación para su aprobación y evaluación.

**RESPUESTA:** En los documentos del proceso publicado, se encuentra adjunta como anexo 3, la Minuta del Contrato que debe suscribir la entidad contratante con la entidad adjudicataria del proceso. Sin embargo, es importante precisar que la minuta propuesta, debe respetar las condiciones de estructuración del proyecto, identificando claramente los puntos comunes y entendiendo que se trata de una operación conexas al suministro de bienes en los términos señalados en el contrato de suministro.

Las condiciones de crédito determinan unas particularidades que deben ser asimiladas a la estructuración actual. Así, las modificaciones a la minuta del contrato de suministro, incorporando las de las condiciones de financiación, deben estar alineadas con las respuestas que se emiten y con los estudios previos publicados. Se podrán incluir modificaciones, antes del vencimiento para la expedición de Adendas, siempre que se ajuste a la estructuración.

En el texto se incluyen unos requisitos que debe ser cumplidos, sin que exista certeza sobre la viabilidad del proyecto, para el interesado bajo las condiciones actuales del proceso de selección.

Las Operaciones de Crédito presentadas por el proponente distan del perfil de pago descrito en el pliego de condiciones, lo cual representa un cambio sustancial de los mismos, dada que la modelación del crédito está proyectada para un crédito bajo unas condiciones de IPC +8,5% con un periodo de pago de 11 años, el cual incluye un periodo de gracia de un (1) año, para el 100% del monto del Crédito.

**OBSERVACIÓN No. 3.:** Es posible reducir el periodo de gracia de capital a un año?

**RESPUESTA:** El perfil de pago proyectado contempla ya dentro de su estructura, un año de periodo de gracia.

**OBSERVACIÓN No. 4.:** La financiación que ofrecemos en ambos casos solo es posible en Dólares y pagaderos en una cuenta en USD en el exterior, Transcribe acepta esta financiación?

**RESPUESTA:** Las operación de Crédito debe ser expresada en pesos Colombianos. El oferente deberá buscar alternativas que le permitan asumir el riesgo cambiario.



**OBSERVACIÓN No. 5:** Es posible que Transcaribe firme "pagarés", con todos los flujos de pagos en dólares, para ser endosados a un banco en el exterior?.

**RESPUESTA:** TRANSCARIBE S.A. tiene capacidad jurídica para asumir derechos y obligaciones que le permitan cumplir con el objeto social que le es propio. Para el efecto, tiene autorización emitida por la Junta Directiva. El pagaré es un documento comercialmente aceptado y utilizado en las operaciones de crédito. Por lo cual, siempre que las condiciones del mismo, no desborden las condiciones de la licitación, Transcaribe podrá proceder a la suscripción del mismo. En este caso las condiciones de la licitación determinan que el monto del crédito, serán expresadas en Pesos Colombianos.

**OBSERVACIÓN No. 6:** Descripción detallada del potencial de apoyo financiero y no financiero directo o indirecto del gobierno central colombiano para Transcaribe SA (TC) y el sistema de BRT en su conjunto. Si hay un apoyo, en el que acuerdos / leyes que se regulan?

**RESPUESTA:** El Gobierno Nacional, en principio, no hace aportes a la operación de Sistemas de Transporte Masivos. Sin perjuicio de lo anterior, el nuevo Plan Nacional de Desarrollo contenido en la Ley 1753 de 2015 contempla la viabilización de apoyo tras la inclusión del concepto de sostenibilidad de los Sistemas.

En todo caso, el Gobierno Nacional mediante Documento CONPES 3823 de 2014 viabilizó los aportes para excluir la infraestructura del SITM de Cartagena de la tarifa técnica, aspecto que determina una mejor condición para los recursos que sustentan la operación.

El 100% de la infraestructura del sistema de transporte es financiada y mantenida con los aportes de la Nación y El Distrito.

**OBSERVACIÓN No. 7:** Descripción detallada de la ayuda financiera y no financiera directa o indirecta de la ciudad de Cartagena de Transcaribe y el sistema BRT en su conjunto y específicamente para Transcaribe como operador. (incluidos los mecanismos que afectan el precio del billete y que incluyen la descripción del mecanismo de pago de impuestos de gasolina).

También incluye cómo se regula el apoyo, ejemplo:

- a. en fondos presupuestarios o fiscales
- b. en la legislación
- c. posiblemente a través de otros acuerdos

**RESPUESTA:** El sistema cuenta con un Fondo de Operación de \$28.100 millones en pesos del 2013 y la Alcaldía aportará a Transcaribe Operador \$19.000 millones de pesos como fondo de reserva para ser empleado como pagos a Opex y Obligaciones financieras para hacer frente a variaciones en el comportamiento del diseño operacional, cifra esta que



debe ser ajustada por la variación del dólar y que se encuentra cercana a los \$27.000 millones de pesos.

El impuesto de sobretasa de gasolina, viene siendo utilizado por el Distrito de Cartagena para invertirlo en el Sistema Transcaribe. Recientemente el Concejo de Cartagena aprobó el uso de parte de estos recursos durante las vigencias de los años 2016 a 2020, para eliminar el cargo que tenía la tarifa del sistema por la construcción del patio-portal del sistema, conocido como El Gallo. Los recursos que no se comprometieron en dichas vigencias futuras, el Distrito podrá utilizarlos para apoyar a Transcaribe en su rol de operador, lo cual incluye una eventual contingencia relacionada con la operación o los créditos que contrate Transcaribe S.A. en su rol de operador.

**OBSERVACIÓN No. 8:** Sírvanse explicar más en torno a la obligación legal del distrito para garantizar la prestación del transporte público de pasajeros. ¿Cómo se regula esta obligación?

**RESPUESTA:** 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)

De acuerdo con lo anterior, al Estado le corresponde garantizar la prestación eficiente de los servicios públicos, manteniendo su regulación, control y vigilancia. Siempre que el servicio sea requerido, y los particulares no concurran a su prestación, el Estado debe intervenir para garantizarlos.

Al respecto, es importante mencionar que si bien se reconoce la posibilidad de que los particulares concurran a la prestación de los servicios públicos, el Estado mantiene su control como garantía de la efectividad de su prestación eficiente a favor de los ciudadanos. También, desde la Constitución, se reconoce que puede prestar el servicio.

Frente a la condición de ser servicio público el servicio de transporte, la Ley 105 de 1993 lo reconoce como tal, por lo que la disposición constitucional antes indicada resulta plenamente aplicable al asunto bajo revisión. Al respecto, el artículo 3 de la ley en revisión señala 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)

### **Así también lo ha reconocido la jurisprudencia de la Corte Constitucional, al señalar que:**

“De acuerdo con la definición incorporada en la Ley 105 de 1993, “[e]l 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 (...)”.<sup>1</sup>

Entre los principios que, de acuerdo con la misma ley, rigen esa actividad, se encuentran los que establecen que “[l]a 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” y que “[e]xistirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios (y) [s]e permitirán de acuerdo con la regulación o

---

<sup>1</sup> Ley 105 de 1993, art. 3



normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico.”

A su vez, la Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte”, en su artículo 5 precisa que “(...) el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.”

(...)

En concepto mayo de 2006 la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado sintetizó así las características que se predicen del servicio público de transporte:

“- Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero.

- Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia;

- El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte ( ley 336/96, art. 2º) -;

- Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado;

- El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado.

- Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas ( ley 336/96, art. 22), y

- Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio;

- Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario.



- Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida."<sup>2</sup>

(...)

**Esta Corporación ha puesto de presente que el tránsito es una actividad que juega un papel trascendental en la realización de los derechos fundamentales y los principios sociales y económicos contenidos en la Carta, y que a dicha actividad se encuentran ligados asuntos tan importantes como la libertad de movimiento y circulación (C.P. art. 24) y el desarrollo económico.** Así mismo, ha señalado la Corte que la actividad transportadora implica también riesgos importantes para las personas y las cosas, razón por la cual, "resulta indispensable no sólo potenciar la eficacia de los modos de transporte sino garantizar su seguridad"<sup>3</sup>, lo cual supone una regulación rigurosa del tráfico automotor.<sup>4</sup> <sup>5</sup>(Resaltado fuera del texto)

**Por su parte, el artículo 333 de la Constitución Política, en materia de libertad económica y competencia, prevé que:**

*"ARTICULO 333. La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.*

*La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.*

*La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.*

*El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.*

*La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación"*

---

<sup>2</sup> Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Concepto de 18 de mayo de 2006, Radicación número: 11001-03-06-000-2006-00040-00(1740).

<sup>3</sup> Ver, entre otras, la Sentencia C-066 de 1999, Fundamento 4.

<sup>4</sup> Sentencia T-258 de 1996. Fundamento 7. En el mismo sentido, ver, entre otras, las sentencias T-287 de 1996, C-309 de 1997 y C-066 de 1999.

<sup>5</sup>CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-981 de 2010. M.P.: Gabriel Eduardo Mendoza Martelo



**En adición a lo anterior, el artículo 334 de la Carta determina lo siguiente:**

*“ARTICULO 334. Modificado por el art. 1, Acto Legislativo 003 de 2011. **La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá**, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, **y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial**, en un marco de sostenibilidad fiscal, **el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes**, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario.*

*El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.*

*La sostenibilidad fiscal debe orientar a las Ramas y Órganos del Poder Público, dentro de sus competencias, en un marco de colaboración armónica.*

*El Procurador General de la Nación o uno de los Ministros del Gobierno, una vez proferida la sentencia por cualquiera de las máximas corporaciones judiciales, podrán solicitar la apertura de un Incidente de Impacto Fiscal, cuyo trámite será obligatorio. Se oirán las explicaciones de los proponentes sobre las consecuencias de la sentencia en las finanzas públicas, así como el plan concreto para su cumplimiento y se decidirá si procede modular, modificar o diferir los efectos de la misma, con el objeto de evitar alteraciones serias de la sostenibilidad fiscal. En ningún caso se afectará el núcleo esencial de los derechos fundamentales.*

*Parágrafo. Al interpretar el presente artículo, bajo ninguna circunstancia, autoridad alguna de naturaleza administrativa, legislativa o judicial, podrá invocar la sostenibilidad fiscal para menoscabar Los derechos fundamentales, restringir su alcance o negar su protección efectiva”  
(Resaltado fuera del texto)*

**Teniendo en cuenta el texto constitucional, corresponde revisar las normas que determinan la competencia de las autoridades territoriales para efectos de intervenir en la prestación de los servicios públicos.**

### **8.1. Competencia legal y reglamentaria**



**El artículo 3º de la Ley 336 de 1996 establece lo siguiente:**

“Artículo 3º- Reglamentado por el Decreto Nacional 3083 de 2007. Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público **las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo.** En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política” (Resaltado fuera del texto)

**Por su parte, el artículo 8 de esa misma norma, señala que:**

“Artículo 8º- Bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, **las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal!**” (Resaltado fuera del texto)

**El artículo 2º de la Ley 310 de 1996 prevé lo siguiente:**

“Artículo 2º.- La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios cofinanciarán o participarán con aportes de capital, en dinero o en especie, en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, con un mínimo del 40% y un máximo del 70% del servicio de la deuda del proyecto, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

**1. Que se constituyan una sociedad por acciones que será la titular de este tipo de sistema de transporte, en caso de hacerse un aporte de capital.**

2. Que el proyecto respectivo tenga concepto previo del Conpes mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental y físico-espacial, que defina claramente tanto la estrategia como el Sistema Integral de Transporte Masivo propuesto, así como el cronograma y los organismos de ejecución.

3. Que el Plan Integral de Transporte Masivo propuesto, sea coherente con el respectivo Plan Integral de Desarrollo Urbano, según lo dispuesto en la Ley 9 de 1989, o normas que lo modifiquen o sustituyan.

4. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional y cumpla los requisitos establecidos



por el Decreto 841 de 1990 y demás disposiciones vigentes sobre la materia.

5. Que este formalmente constituida una autoridad Única de Transporte para la administración del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros propuesto.

6. Que el proyecto del Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros este incluido en el Plan Nacional de Desarrollo" (Resaltado fuera del texto)

**En línea con lo anterior, la Ley 769 de 2002 definió la competencia de los alcaldes como autoridad de tránsito, otorgando la facultad de intervención en la prestación del servicio de transporte. Al respecto, señala el artículo 3, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, lo siguiente:**

*"ARTÍCULO 3º. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Modificado por el art. 2, Ley 1383 de 2010. **Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes:***

*El Ministerio de Transporte*

*Los Gobernadores y **los Alcaldes.***

*Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.*

*La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.*

*Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.*

*La Superintendencia General de Puertos y Transporte.*

*Las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5o. de este artículo.*

*Los agentes de Tránsito y Transporte" (Resaltado fuera del texto)*

**De acuerdo con esas normas, es competencia de las autoridades locales —en el territorio— la intervención en la prestación del servicio público de transporte de cara a garantizar la prestación bajo las características definidas en la ley.**

## **8.2. Autorización impartida mediante Acuerdo 004 de 2003**

**Desarrollando la competencia legal y reglamentaria otorgada a las entidades territoriales, fue expedido el Acuerdo 004 de 2003, por medio del cual se concedió autorización al Alcalde Mayor para crear una empresa que se encargue de desarrollar el sistema integrado de transporte en la ciudad de Cartagena.**



**Dicho Acuerdo, en materia de autorización para la creación del Ente Gestor, determinó que:** "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"

**En adición a esa autorización de creación del Ente Gestor, el artículo 3º 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, el Distrito en conjunto con otras entidades concurrió a conformar a TRANSCARIBE S.A. para efectos de implementar la prestación del servicio integrado de transporte masivo en la ciudad de Cartagena de Indias.**

Dicha decisión se materializó en la escritura pública 0654 del 15 de julio de 2003, otorgada en la Notaría Sexta del círculo de Cartagena e inscrita en la Cámara de Comercio de Cartagena el día 5 de agosto de 2003 bajo el número 183809 del libro respectivo. Dicha escritura fue modificada mediante la escritura pública 071 del 4 de febrero de 2004.

### **8.3. Competencia estatutaria del Ente Gestor**

**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 ejecución, 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 (...)"*

**Así, es claro que el Ente Gestor tiene capacidad para prestar el servicio, porque el acto de creación así lo determinó, en unos eventos particulares: (i) cuando se declare desierto un proceso, (ii) cuando se suspenda el contrato de concesión, (iii) cuando se termine anticipadamente el contrato de concesión, (iv) cuando se declare la caducidad del contrato.**



**OBSERVACION No. 9:** Descripción detallada de Transcaribe como "operador" en relación con Transcaribe como administrador del sistema.

**RESPUESTA:** Se trata de la misma persona jurídica cumpliendo dos roles, (i) uno como Ente Gestor en relación con los contratos de concesión de operación, recaudo y patio portal que actúan en el Sistema, y demás componentes para la funcionalidad del SITM, y (ii) otro como operador, tras la autorización impartida de acuerdo con las consideraciones incluidas en el numeral anterior, que refiere a la prestación directa del servicio por un espacio temporal de 3 años que coincide con el riesgo más alto de implementación del Sistema, tras la ausencia de interés de los privados en cumplir con las obligaciones propias respecto a la porción No. 2 de la prestación del servicio.

**OBSERVACION No. 10:** Descripción de cómo se dividirán las responsabilidades entre Transcaribe y el operador (s) conducir los autobuses. ¿Tendrá Scania algún tipo de riesgo para el operador? Si no es así, por favor motivar en detalle.

**RESPUESTA:** Transcaribe S.A. cuenta con autorización de su junta directiva para contratar el mantenimiento de la flota durante los primeros tres (3) años de la operación, con el fin de eliminar problemas operativos por mantenimiento. La operación de los buses la entregará Transcaribe a un tercero, quien deberá contar con experiencia en la operación de transporte y cumplir todas las obligaciones operativas idénticas a las establecidas en los contratos de Operación de los concesionarios 1 y 3 del Sistema Transcaribe, además de tomar las pólizas de responsabilidad sobre la operación y los activos que se le entregan.

Scania tiene a su cargo la responsabilidad de cumplir con todas las obligaciones que se especifican en el contrato de suministro y crédito a suscribir con Transcaribe y en su oferta.

**OBSERVACION No. 11:** ¿Qué tan grande es la parte de los ingresos de Transcaribe del sistema que serán transferidos a la empresa privada? ¿La parte restante será suficiente para cumplir con las obligaciones del Transcaribe en virtud de la financiación?

**RESPUESTA:** Las modelaciones financiera realizadas arrojan que bajo un escenario crítico, las coberturas sobre el servicio a la deuda mínimas es de 1,27 veces, lo cual evidencia que Transcaribe en su Rol de Operador, puede cumplir con sus Obligaciones Operativas y Financieras.

Tal Como se presenta en la CLÁUSULA 24. TARIFA AL USUARIO. En donde se indica que los beneficiarios de pago son los que se indican en la clausula 41 del Contrato de Concesión producto de la Licitación Pública No. TC-LPN-004 de 2013 Concesión para la Operación del Sistema Transcaribe del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, que es coincidente con lo previsto en la selección abreviada SA – MC – 007 de 2014 (Contrato Transambiental), en los cuales los Beneficiario de Pago son:



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

En la CLAUSULA 41. FIDEICOMITENTES DE LA FIDUCIA GENERAL DEL SISTEMA del mismo contrato, se define que: “Los fideicomitentes son los Concesionarios de las diferentes actividades que habilitan la funcionalidad del Sistema Transcaribe, a saber:

- Los Concesionarios de operación.
- El Concesionario de Recaudo y control de la operación.
- El Concesionario del Portal

Y adicionalmente cualesquiera concesionarios que en el futuro TRANSCARIBE llegue a establecer.”

Así mismo, en la CLAUSULA 4. BENEFICIARIOS, se establece que: “Los beneficiarios de la Fiducia General del Sistema son los agentes del Sistema Transcaribe que en razón de las previsiones contractuales tienen el derecho a ser remunerados de manera permanente y continua por el patrimonio autónomo, con cargo a los flujos generados como resultado de los recursos que recibe el Sistema Transcaribe, por su operación.

Los beneficiarios de la Fiducia General del Sistema son los Concesionarios agentes del Sistema Transcaribe y TRANSCARIBE S.A., a saber:

- Los Concesionarios de Operación
- El Concesionario del Sistema de Recaudo
- El Concesionario del Portal
- La entidad fiduciaria del FUDO
- El ente gestor, es decir TRANSCARIBE S.A.
- Los acreedores con garantía fiduciaria con los que el CONCESIONARIO deudor haya convenido el servicio y/o la amortización de la deuda con cargo directo a los flujos propios realizados, dentro de los límites establecidos en el presente Contrato de Concesión.

Las condiciones y reglas para la distribución periódica de los recursos entre los beneficiarios de la Fiducia se especifican en el Contrato de Fiducia, teniendo en cuenta las condiciones que a su vez se establecen en los respectivos Contratos de Concesión; en todos los casos se determinan los valores a distribuir mediante la aplicación de formulaciones matemáticas o porcentajes predeterminados sobre los ingresos del Sistema y respecto a la aplicación que corresponda, definidas en el Pliego de Condiciones y en el presente Contrato de Concesión.”.

**OBSERVACION No. 12:** Descripción de las necesidades totales de inversión de Transcaribe y la financiación de los mismos.

**RESPUESTA:** Las inversiones en Capex se encuentran representadas principalmente en la Flota de Vehículos que alcanza los 77.400 millones de pesos para la fase 1 y 2 calculada



con una tasa representativa de mercado de \$3.000 pesos. A este se suman inversiones adicionales de adecuaciones de 2.308 millones de pesos. Lo anterior como necesidades de inversión de Transcaribe en su rol de operador.

Las inversiones de Transcaribe en su rol de gestor se encuentran descritas en el documento CONPES 3823.

**OBSERVACION No. 13:** Introducción al modelo financiero y descripciones detalladas de los supuestos y reglas subyacentes / regulaciones manifiesta en el modelo. (incluyendo el mecanismo de fijación de precios de tarifas)

**RESPUESTA:** Para la elaboración del modelo financiero se tuvieron en cuenta supuestos y reglas subyacentes básicos para la evaluación de este tipo de proyectos, de los cuales cabe destacar:

- **Diseño operacional:** en donde se establecen los kilómetros operacionales del sistema.
- **Egresos del sistema:** pago a los diferentes componentes como son Concesión de Recaudo, de operación, Transcaribe, etc.
- **Desvinculación y Desintegración del TPC:** aportes al fondo unificado de desintegración y operación.
- **Mantenimiento:** Costos por Km del mantenimiento de cada una de las tipologías vehiculares del sistema.
- **Proyecciones Macroeconómicas:** Se toman en cuenta variables como el PIB, el IPC, Salario mínimo, TRM promedio, Renta + CREE, Variación GNC, DTF 90 días.

**OBSERVACION No. 14:** Descripción detallada de flujo de pagos a través del sistema desde el origen (venta de entradas) para los prestamistas y operador (cascada incluido), incluyendo FUDO si procede.

**RESPUESTA:** Los ingresos para cada operador están determinados por la cantidad de kilómetros que recorren por el valor establecido por kilómetro para cada tipología vehicular. En caso de que los ingresos por pasajeros no sean suficientes para pagar el valor anteriormente mencionado, se empleara el Fondo de Operación (FUDO) para cubrir este gap.

Así mismo, Transcaribe en su rol de Operador, cuenta con un fondo creado por el Distrito de Cartagena y que servirá exclusivamente para apalancar la operación y créditos a cargo de Transcaribe en su rol de operador.

Adicionalmente se percibirán ingresos por concepto de VEFU (Valor esperado del Fondo Unificado) como retribución a los recursos aportados al fondo de Unificado de Desintegración y Operación.



**OBSERVACION No. 15:** El préstamo FUDO parece ser diferente del de la oferta Sotramac. Para Sotramac, este préstamo fue reembolsado mediante una remuneración determinada por pasajero pero para Transcaribe se menciona la remuneración determinada por kilómetro también para el crédito FUDO. Por favor, aclarar y elaborar.

**RESPUESTA:** La remuneración en relación con los aportes al FUDO que hacen los tres (3) operadores, incluyendo a TRANSCARIBE S.A. se hace igual, de acuerdo con la estructuración financiera del SITM. Los aportes son coherentes al número de vehículos por concesionarios.

**OBSERVACION No. 16:** Descripción detallada de diferentes factores desencadenantes y capas de valores (fondos, el apoyo del acuerdo, etc.) para hacer frente a los pequeños ingresos y / o aumento de los costos de Transcaribe como operador.

**RESPUESTA:** Los ingresos depende de la demanda de pasajeros del sistema, que a diferencia de otros sistema los triggers para el ingreso de la flota depende de alcanzar los niveles de demanda, manteniendo una relación Capex /Ingresos. El contrato cuenta con diferentes esquema de ajustes alineadas con las principales variables como el Índice precio consumidor, combustible y salarios mínimos legal vigentes para ajustar la tarifa.

En todo caso, Transcaribe S.A. estructuró contratos de mantenimiento, operación y combustible, a precio fijo por kilómetro recorrido, lo cual permite tener control sobre el indicador de costos versus ingresos, según la proporción de kilómetros que se recorran en función de la operación.

En cuanto a los fondos, la primera fuente de ingreso para asumir el pago de los contratos para la operación y los créditos, es el ingreso por kilómetro recorrido, seguidamente en caso de que la tarifa no sea suficiente para obtener el 100% de la remuneración por kilómetros, se activa el traslado de los recursos del fondo de operadores (FUDO), en caso de que estos se agoten, se hará uso del fondo creado por el Distrito para apalancar las obligaciones de Transcaribe en su rol de operador y que como ya se mencionó se encuentra alrededor de los \$27.000 millones de pesos, cifra esta que fue incluida en el presupuesto del Distrito para la vigencia del año 2016.

Finalmente, en caso de que estos recursos se agoten, entra en vigencia el acuerdo de respaldo suscrito entre Transcaribe y el Distrito, mediante el cual este último debe participar en el comité de operación de Transcaribe y apropiar los recursos que fueren necesario para cubrir cualquier situación de default durante la operación.

Para este último compromiso, el Distrito cuenta con recursos no comprometidos del impuesto sobretasa a la gasolina, pero que en realidad puede hacer uso de ingresos corrientes de libre destinación o cualquier otro que considere y que le permita cumplir con el acuerdo y garantizar el funcionamiento del Transcaribe en su rol de operador.

**OBSERVACION No. 17:** Breve descripción de cómo Transcaribe como "operador" administrara el empleo y la educación de los conductores de autobús.



**RESPUESTA:** TRANSCARIBE S.A. ha estructurado un proceso de selección en función del Manual de Contratación para la Operación del Sistema, que supone la prestación del servicio de operación de la flota que pone a disposición del Sistema, incluyendo para el efecto las condiciones particulares que determinan el cumplimiento de esa obligación.

**OBSERVACION No. 18:** En el Q & A del documento se menciona en la pregunta 4, p 4. Sírvanse explicar con más detalle "los contratos de precio fijo".

**RESPUESTA:** Entendemos por esta pregunta, que se refiere al costo por kilómetro estructurado por Transcaribe S.A. con el apoyo de la banca de inversión, para controlar el costo de la operación asociado al kilómetro que se genere y que a su vez será proporcional a los ingresos de Transcaribe en su rol de operador.

**OBSERVACION No. 19:** ¿El riesgo de cambio durante el período de crédito va a ser cubierto? En caso afirmativo, ¿cómo? ¿Cómo esto corresponde a la COP 19 BNS en el proyecto de presupuesto 2016 para la compensación del tipo de cambio?

**RESPUESTA:** El riesgo Cambiario no será cubierto por Transcaribe, en todo caso el monto de la deuda y la forma de pago se realizará en pesos colombianos.

**OBSERVACION No. 20:**Cuál es su opinión sobre cualquier impacto en el sistema y en la Transcaribe de las próximas elecciones.

**RESPUESTA:** El SITM de Cartagena se encuentra consolidado y a punto de iniciar la operación pedagógica. Ese es el principal reto de la actual Administración, siendo consciente de dejar estructurados la mayor cantidad de contratos que viabilicen la operación de acuerdo con las condiciones actuales. En esa medida, el nuevo mandatario sólo tendría que llegar a continuar la gestión, bajo las reglas señaladas en los contratos, siguiendo estrictamente el modelo técnico, financiero y jurídico pensado para el Sistema.

Si bien no se puede garantizar una condición de estabilidad política, desde el punto de vista jurídico, los contratos deben ser respetados en las condiciones que son pactados, de eso se trata el Estado de Derecho.

**OBSERVACION No. 21:** Estado de aplicación del BRT, en cuanto a la chatarrización y la infraestructura, cambio desde principios de 2015, los bancos fiduciarios nombrados etc.

**RESPUESTA:** El proceso de desvinculación y desintegración avanza en cuanto a la postulación de los vehículos del TPC, así como en la consignación de los recursos al FUDO. La Sociedad Fiduciaria ALIANZA S.A fue seleccionada para la administración de los recursos, llevándose a cabo la actividad de acuerdo con la articulación que demanda de las diferentes instancias Distritales y los concesionarios de operación del SITM, a la fecha de hoy hay consignados alrededor de 17 mil millones de pesos, con destinación al proceso de desintegración física, a fin de realizar el respectivo proceso de salida de vehículos del TPC.



En punto a la infraestructura, se avanza en la construcción del patio portal, así como en mejoras a las estaciones del Sistema, y en la conclusión de las obras viales que demanda la prestación del servicio bajo el esquema masivo. Sin que ninguna de estas actividades actuales impida el inicio de la operación pedagógica del Sistema, la cual se tiene prevista para el próximo mes de noviembre.

**OBSERVACION No. 22:** ¿Cambió algo en relación con el sistema mismo - por ejemplo, agente de cobro, # Zonas, depósitos, infraestructura, sistema de tickets, los precios ticket etc. recientemente, Y podemos utilizar la misma información general como para Sotramac?

**RESPUESTA:** Se está desmontando el componente de infraestructura de la Tarifa lo que implica una mejora sustancial para el sistema, ya que los recursos que se destinaban a dicho concesionario, quedan a disposición de la operación permitiendo mejorar la participación en los ingresos de cada uno de los actores de la operación.

Los demás concesionarios siguen siendo los mismos, y se encuentra cada uno dentro de los términos contractuales en la ejecución.

Hoy el Sistema conserva la misma Infraestructura y el mismo plan de implementación, así como sus variables operacionales y el costo de los pasajes.

**OBSERVACION No. 23:** Entendemos que usted no considera este acuerdo como un riesgo en una concesionaria de funcionamiento. Además de los ingresos provenientes impulsado por km, tendrá Transcaribe otros ingresos que se podrían utilizar para pagar el crédito de proveedores?

**RESPUESTA:** La operación de crédito proveedor implica el cumplimiento a Transcaribe S.A. como tomador del crédito del pago de cuotas bajo las condiciones definidas en el contrato de crédito y que no están sujetas a la demanda de pasajeros del Sistema, razón por la cual el Distrito ha realizado las acciones mencionadas en respuestas anteriores, como el acuerdo de respaldo a la operación de Transcaribe en su rol de operador y el aporte inicial a la fiducia que administrara los recursos de la operación. Estos ingresos se podrán utilizar para pagar el crédito proveedor en caso de que los ingresos por kilómetros no sean suficientes.

**FIN DEL DOCUMENTO**