



1

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

**TRANSCARIBE S.A.**



**ALCALDIA DE CARTAGENA DE INDIAS**  
Distrito Turístico y Cultural

**ESTUDIOS PREVIOS  
ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD**

LICITACION PÚBLICA No. TC-LPN-002 de 2010

**OBJETO: "CONCESIÓN PARA EL DISEÑO, OPERACIÓN Y EXPLOTACION DEL SISTEMA DE RECAUDO Y SUMINISTRO DEL SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE S.A.**

Cartagena de Indias - AGOSTO de 2010

*R* *SPM*



En cumplimiento de lo establecido por la ley 80 de 1993, especialmente en el artículo 25 numeral 7, la Ley 1150 de 2007, y su Decreto Reglamentario 2474 de 2008, TRANSCARIBE S.A. procede a documentar los estudios que se han realizado para determinar la necesidad, conveniencia y oportunidad de contratar la **CONCESIÓN PARA EL DISEÑO, OPERACIÓN Y EXPLOTACION DEL SISTEMA DE RECAUDO Y SUMINISTRO DEL SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS - TRANSCARIBE S.A.**

## 1. NECESIDAD QUE SE PRETENDE SATISFACER CON LA CONTRATACIÓN

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

Esta política consiste en: "a) fortalecer institucionalmente a las ciudades en la planificación, gestión, regulación y control del tráfico y transporte; b) incentivar a las ciudades en la implantación de sistemas de transporte que atiendan las necesidades de movilidad de la población bajo criterios de eficiencia operativa, económica y ambiental; c) romper la inercia que motiva la preferencia de las administraciones locales por la expansión de la capacidad de la infraestructura frente a la adopción de soluciones operativas de menor costo y alto impacto; d) incentivar el uso eficiente del automóvil en zonas urbanas y a la vez ofrecer alternativas a los usuarios para utilizar el transporte público urbano en condiciones de velocidad y comodidad adecuadas; e) apoyar iniciativas de las ciudades en proyectos de transporte público basados en la utilización de vías exclusivas de buses, siempre y cuando el tamaño de la población y los niveles de demanda así lo ameriten y se consideren integralmente los aspectos de diseño y operación con los de infraestructura; f) desarrollar un marco regulatorio enfocado a optimizar la participación privada y sostenibilidad de los sistemas usando estímulos económicos adecuados; y g) adecuar los servicios a las necesidades de los usuarios, valorando la percepción que ellos tienen de los sistemas de transporte."<sup>1</sup>

El documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES 3260 del quince (15) de Diciembre de 2003, fijó la política del Gobierno Nacional para impulsar la implantación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo - SITM- en ciudades como Cartagena, y fortalecer respecto a las mismas la capacidad de planeación y gestión del tráfico y del transporte, "con el propósito de incrementar su calidad de vida y productividad, e impulsar procesos integrales de desarrollo urbano."<sup>2</sup>

Para el caso de ciudades como Cartagena, este documento CONPES fija la política y estrategia para fortalecer la capacidad institucional para planear y administrar el tráfico y transporte urbano y para impulsar el desarrollo de los SITM, entre ellos el Sistema Transcaribe, a saber: 1) Financiación de los SITM, 2) Fortalecimiento institucional, 3) maximización del impacto de la calidad de vida urbana, 4) maximización de los beneficios sociales, 5) coordinación de la participación de la Nación y las ciudades, 5) fomento de la participación ciudadana y 7) implementación de mecanismos de seguimiento.

El Plan Nacional de Desarrollo, 2002-2006, "Hacia un Estado Comunitario", desarrollado en la Ley 812 de 2003, estableció que el Gobierno Nacional financiaría junto con los Distritos, el desarrollo de Sistemas de Transporte Masivo. En la estructuración y financiación de dichos Sistemas, se promovería la vinculación del capital privado, de manera que se garantizara un manejo equitativo de los costos al usuario y la calidad del servicio, y se establezcan mecanismos que permitan la participación de pequeños y medianos transportadores.

<sup>1</sup> CONPES 3167 de 2002.

<sup>2</sup> CONPES 3260 de 2003.



El marco legal, la política estatal, así como los convenios suscritos, señalan como un sistema de transporte masivo no es otra cosa que la puesta en marcha de un conjunto de elementos que requieren de una armoniosa y planeada interrelación la cual se concreta en un Plan de Implantación, cuyo seguimiento es necesario para mantener el equilibrio en la distribución de los riesgos del proyecto y de los contratos.

Las normas que regulan los Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros son la Ley 86 de 1989, modificada por la Ley 310 de 1996 y el Decreto 3109 de 1997.

La Ley 86 del 29 de Diciembre de 1989 define el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros como "el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana por medios de transporte sobre rieles u otro modo de transporte".

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

La Ley 86 de 1989, modificada por la Ley 310 de 1996, establece que la implantación de estos sistemas tiene como objetivo prestar el servicio de manera eficiente, promoviendo el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo, pero teniendo en mente que el Sistema debe ser auto sostenible, por lo tanto, las tarifas deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos.

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

El Documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES 3516 DE 2008 por medio del cual se realiza el seguimiento a lo dispuesto en el Documento CONPES 3259 de 2004 referente a SITM de Cartagena, determino que para la fecha Transcaribe S.A. adelanta la estructuración de los documentos, especificaciones técnicas y anexos necesarios para la licitación de la concesión de la tecnología y del sistema del recaudo, así como el costo del sistema de recaudo. Dentro de estas especificaciones, se ha establecido como medio único de pago la tarjeta inteligente sin contacto, que permitirá la integración tarifaria de los diferentes servicios del Sistema de Transporte Urbano del Distrito, tales como troncales, alimentadores, pre-troncales y complementarios.

En consecuencia, la necesidad de entregar en concesión la operación y explotación del sistema de recaudo y suministro del sistema de gestión y control de la operación del sistema integrado de transporte masivo de pasajeros del distrito de Cartagena, se fundamenta en el Plan de Desarrollo 2002 – 2006, los documentos CONPES 3167 y 3260 y otras normas que establecen la necesidad y obligatoriedad de implantación del Sistema de Transporte Masivo en la ciudad de Cartagena de Indias, la concesión como mecanismo de implantación de dichos sistemas, y la concesión de recaudo como elemento integral de los sistemas de transporte masivo.

## **2. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR – ESPECIFICACIONES ESENCIALES – IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN**

### **A. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR:**

El objeto del presente proceso licitatorio es adjudicar un (1) contrato para otorgar en Concesión el Diseño, Operación y Explotación del Sistema de Recaudo y Suministro del Sistema de Gestión y Control de la Operación del Sistema de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena, Transcaribe, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión y control de TRANSCARIBE S.A., en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el presente pliego de condiciones, en el Contrato de Concesión y en todos los demás documentos que forman parte del proceso y del contrato.

La suscripción del contrato de concesión otorgará el permiso de operación y explotación del



sistema de recaudo al concesionario.

**B. ALCANCE DEL OBJETO:**

1. El diseño, suministro, implementación (montaje y puesta en correcto funcionamiento), mantenimiento, reposición, soporte, actualización tecnológica y la operación del Sistema de Recaudo del Sistema Transcaribe.
2. El diseño, suministro, implementación, mantenimiento, reposición, soporte y actualización tecnológica del Sistema de Gestión y Control de la Operación del Sistema TRANSCARIBE.
3. La realización de las actividades de recaudo de los recursos que se generen por la venta del pasaje por el uso del Sistema Transcaribe.
4. La administración de la infraestructura recibida en forma no exclusiva para la instalación, operación, administración y mantenimiento del Sistema de Recaudo.
5. La administración de la infraestructura recibida en forma no exclusiva para la instalación y mantenimiento del Sistema de Gestión y Control de la Operación.

**C. ESPECIFICACIONES ESENCIALES:**

Son especificaciones esenciales del contrato de concesión que se pretenden adjudicar: su duración, su valor, los derechos y obligaciones de los concesionarios, y los derechos y obligaciones de Transcaribe S.A.

**I. DURACIÓN DEL CONTRATO**

El plazo de duración del contrato de concesión será indeterminado, pero determinable según el término en el que se agoten las siguientes etapas:

a) La etapa pre-operativa: Es la comprendida entre la fecha de iniciación de la vigencia del contrato y la fecha de iniciación de la etapa de operación pedagógica del sistema. La iniciación de la vigencia del contrato tendrá lugar en la fecha en que TRANSCARIBE S. A. verifique que el CONCESIONARIO ha dado cumplimiento a los requisitos de legalización del contrato previsto en el pliego de condiciones de la licitación Pública No TC-LPN-001 de 2010, y suscriba el acta de inicio. Esta etapa tendrá una duración máxima de **DIEZ (10) MESES** contados desde el acta de inicio del contrato. Durante este término el CONCESIONARIO llevará a cabo todas las actividades previstas para la puesta en funcionamiento del sistema de recaudo y entregara, montara y pondrá en funcionamiento los subsistemas necesarios para la gestión del centro de control, de conformidad con lo dispuesto en el apéndice 3 del Pliego de Condiciones, en correcto funcionamiento y listos para el inicio de operación. Así mismo llevara a cabo el cierre financiero de la concesión.- Durante este término el CONCESIONARIO no percibirá ingresos.-

b) La etapa de operación pedagógica: Tendrá una duración de **TREINTA (30) DIAS**, contados a partir de la fecha en la cual TRANSCARIBE S.A. imparta la orden de inicio de la etapa de operación pedagógica. Durante este término el CONCESIONARIO no percibirá ingresos.-

c) La etapa de operación regular: Tendrá una duración total de **DIECIOCHO (18) AÑOS**, contados a partir de la fecha en la cual TRANSCARIBE S.A. imparta la orden de inicio de la etapa de operación regular, la cual estará sujeta al periodo de operación regular de los contratos de operación de transporte y el cobro de la tarifa al usuario por parte del CONCESIONARIO, en cualquiera de las estaciones del SISTEMA TRANSCARIBE. Durante este término el CONCESIONARIO percibirá ingresos.-

Esta etapa esta dividida en dos fases:



- FASE 1. Tendrá una duración de TRES (3) AÑOS, en los cuales se debe alcanzar la movilización del 100% de la demanda paga de pasajeros estimada para el sistema, que es:
  - Durante el primer año, el 50% de la demanda paga estimada, que corresponde a la reorganización del mismo porcentaje en el transporte público colectivo;
  - Durante el segundo año, el 70% de la demanda paga estimada; que corresponde a la reorganización del mismo porcentaje en el transporte público colectivo; y
  - Durante el tercer año, el 100% de la demanda paga estimada; que corresponde a la implantación del mismo porcentaje en el transporte público masivo.-
  
- FASE 2. Tendrá una duración de QUINCE (15) AÑOS, en los cuales se movilizará el 100% de la demanda paga de pasajeros estimada para el sistema.-

d) La etapa de reversión: Comprendida entre la fecha en la que se verifique el vencimiento de la etapa de operación regular, conforme a lo previsto en el numeral anterior, y la fecha en que TRANSCARIBE S. A. le comunique al CONCESIONARIO la recepción a satisfacción de los bienes revertibles y de aquellos a cuya restitución está obligado de acuerdo a las disposiciones del presente contrato. Todo lo cual debe surtirse en un término máximo de **60 DÍAS**, so pena de incurrir en incumplimiento del contrato.

## II. VALOR DEL CONTRATO

Como remuneración por las obligaciones que se le impondrán al Concesionario, se le otorgará el derecho a una participación en los ingresos generados por la explotación comercial del Sistema Transcaribe, lo cual se instrumentará mediante el pago periódico de un valor que se denominará "participación", el que será establecido conforme a las condiciones previstas en el contrato de concesión, y que les será cancelado con cargo y hasta concurrencia del producido por la venta al público del servicio de transporte de pasajeros a través del Sistema Transcaribe.

## III. DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO:

### - DERECHOS:

La concesión de la explotación económica de las actividades de recaudo del SISTEMA TRANSCARIBE, confiere al CONCESIONARIO, los siguientes derechos:

1. El derecho a la utilización, sin exclusividad, de la infraestructura en las estaciones y portales, en el espacio destinado al Centro de Gestión de Recaudo y en el espacio destinado al Centro de Control de Operación bajo las condiciones previstas en este contrato.
2. El derecho a celebrar todos los contratos y operaciones propios de la naturaleza del contrato de Concesión, siempre que se encuentren dentro del alcance de los derechos que la concesión le otorga, y sean consistentes con su finalidad.
3. El derecho a pignorar o de cualquier otra forma gravar hasta el setenta por ciento (70%), su participación sobre la tarifa al usuario, en los términos de la propuesta adjudicataria de la Licitación Pública **TC-LPN-002 DE 2010** y de acuerdo con lo establecido en el Contrato de Concesión, siempre que dicha afectación tenga como fin garantizar o asegurar el pago de los créditos que obtenga para la realización de las inversiones para la cumplida ejecución del contrato de la concesión, sin que en ningún caso se puedan afectar los derechos de TRANSCARIBE S. A., y sin superar los alcances y limitaciones de los derechos que el CONCESIONARIO obtiene a través del mentado contrato.
4. El derecho a administrar todos los bienes recibidos en administración o que hubieren sido adquiridos, construidos o incorporados por él para beneficio de la concesión, debiéndose ajustar en dicha administración a las necesidades del servicio.



5. El derecho a percibir participaciones por la prestación del servicio de recaudo.
6. El derecho a disfrutar sin perturbación alguna, de los derechos que el contrato de concesión le confiere.
8. El derecho a desarrollar estrategias, implementar mecanismos de distribución y venta de medios de pago destinados al SISTEMA TRANSCARIBE.
9. El derecho a recibir en forma completa y oportuna los insumos y la información necesarios para el desarrollo de las actividades de implementación, renovación, mantenimiento, transferencia tecnológica y soporte del Sistema de programación y control de la operación del SISTEMA TRANSCARIBE, de acuerdo con lo establecido en la fase de diseño y programación detallada.
10. El derecho al acceso a la infraestructura física en la cual deba instalarse el Centro de Control, para efectos de instalación, capacitación, soporte y mantenimiento para cumplir con sus obligaciones relacionadas con el Sistema de programación y control de la operación del SISTEMA TRANSCARIBE.
11. El derecho a introducir a la infraestructura física las modificaciones y la dotación y equipamiento que considere necesarios para su utilización conforme a su naturaleza y a la destinación previstas en el presente contrato, dentro de las limitaciones que imponga la seguridad de la estructura del sitio en el que dicha instalación se deba realizar y de la movilidad dentro del mismo, previa autorización expresa y escrita de TRANSCARIBE S.A.
12. El derecho a obtener la colaboración de TRANSCARIBE S. A. para el adecuado desarrollo de la concesión.
13. El derecho a realizar negociaciones tendientes a gestionar el recaudo y/o el control de flota a sistemas de transporte diferentes al Sistema Transcaribe, pudiendo apoyarse en la plataforma instalada para el sistema Transcaribe previa autorización expresa y escrita de TRANSCARIBE S.A.
14. El Derecho a percibir los ingresos que reciba como contraprestación por el uso de la plataforma instalada para el Sistema Transcaribe para gestionar el recaudo y/o el control de flota pertenecientes a sistemas de transporte diferentes al Sistema Transcaribe, previo acuerdo entre las partes, una vez el ente gestor haya aprobado mediante acto administrativo debidamente motivado, su participación sobre dichos ingresos.

- **OBLIGACIONES:**

Las obligaciones principales de los Concesionarios para la ejecución del objeto descrito son:

1. Asumir por cuenta propia, con aportes de capital, obtención de créditos o cualquier otra fuente de financiación, el costo total de la inversión y la operación que se requiera para la ejecución del contrato de concesión.
2. Responder por los perjuicios que se pudieren llegar a causar a TRANSCARIBE S.A. o a terceros por incumplimiento en lo relacionado con la pignoración de ingresos y gravamen de su participación sobre la tarifa al usuario (PPP).
3. Salir en defensa jurídica tanto de los bienes que se incorporen a la infraestructura entregada, como de los derechos que se le confieran, por hechos que surjan con posterioridad a la entrega de la misma.
4. Obtener las licencias y permisos a que hubiere lugar para el cumplimiento de las obligaciones que le corresponden en su calidad de CONCESIONARIO.



5. Cumplir cabalmente con las condiciones y modalidades previstas contractualmente para la ejecución y desarrollo de la concesión.
6. Entregar a TRANSCARIBE S. A. la totalidad de la información que requiera para la adecuada supervisión, control y ejecución del contrato y/o para la expansión, integración o ampliación del servicio de recaudo en el Sistema u otros sistemas o modalidades que se lleguen a establecer. Al acceso a la información no serán oponibles acuerdos de confidencialidad establecidos con terceros o niveles de desarrollo de las plataformas informáticas, tecnológicas o de consolidación, luego esto le confiere la obligación de, en cualquier estado del proyecto, entregar la información que TRANSCARIBE S. A. considere necesaria.
7. Permitir la adecuada supervisión de la ejecución del contrato por parte de TRANSCARIBE S. A. o de los auditores, inspectores e interventores designados, admitiendo el acceso a cualquier instalación y a la información del CONCESIONARIO, del personal autorizado de TRANSCARIBE S. A.
8. Responder los requerimientos de aclaración o de información que le formule TRANSCARIBE S. A. o quien este designe.
9. Atender las instrucciones operativas que imparta TRANSCARIBE S. A. necesarias para garantizar la operatividad, seguridad, calidad, y funcionalidad del Sistema y hacerlas cumplir de sus empleados, agentes o dependientes.
10. Crear mecanismos, estrategias y planes de mercadeo que permitan difundir y dar mayor acceso a los usuarios hacia el Sistema. TRANSCARIBE S.A. aceptará esquemas promocionales y de lealtad de usuarios que proponga el CONCESIONARIO, siempre que estos esquemas sean para el beneficio general del Sistema y estén acordes a las previsiones económicas pactadas con los demás agentes del Sistema. En este caso, el descuento será asumido por cada agente de acuerdo a la estrategia planteada. En todo caso, estos mecanismos, estrategias y planes deben contar con la aprobación previa, expresa y escrita de TRANSCARIBE S. A.
11. Adoptar la imagen corporativa del Sistema y abstenerse de utilizar la marca, símbolos, logotipo que identifiquen a TRANSCARIBE S. A. para uso en actividades diferentes al desarrollo del objeto del contrato, salvo autorización expresa y escrita en este sentido por parte de TRANSCARIBE S. A.
12. Llevar a cabo el proceso de selección del administrador fiduciario de los recursos del SISTEMA TRANSCARIBE y suscribir el contrato de fiducia como Fideicomitente gestor del contrato teniendo en cuenta las condiciones establecidas por Transcaribe S.A.
13. Renunciar a cualquier participación de carácter económico que pudiera derivarse de la explotación de negocios colaterales al objeto del contrato y del SISTEMA TRANSCARIBE, aunque estos se realicen haciendo uso de la infraestructura física y/o lógica suministrada por el recaudador.
14. En el evento que a juicio de TRANSCARIBE S.A. para la implementación y/o operación del nuevo negocio se requiera del apoyo operativo, técnico, administrativo, económico o cualquier otro necesario por parte del Recaudador, la participación o contratación de este será sujeto de negociación con TRANSCARIBE S.A., Los negocios colaterales no exoneraran la responsabilidad adquiridas por el concesionario frente al contrato de concesión y al SISTEMA TRANSCARIBE.
15. Cumplir cabalmente con las condiciones y modalidades previstas contractualmente para la ejecución y desarrollo de la concesión.
16. Y en general todas las demás obligaciones que surjan en el marco de sus obligaciones contractuales, considerando la naturaleza del servicio que presta.



Obligaciones del concesionario en relación con la operación de recaudo específicamente

1. Garantizar el suministro, custodia, distribución y control del medio de pago que permitan el uso del Sistema.
2. Garantizar la integridad, veracidad y disponibilidad permanente y oportuna de la información de la Plataforma tecnológica de recaudo.
3. Realizar la venta de viajes y/o recarga de dinero en el medio de pago.
4. Realizar la consignación de la totalidad de los valores recaudados en las estaciones a su cargo, y/o en los Puntos de Venta y Carga Externos, en la cuenta señalada por el administrador fiduciario de los recursos del Sistema.
5. Responder por todo tipo de fraude de acuerdo con la legislación aplicable, asociado a los medios de pago así como con la ejecución del presente Contrato de Concesión.
6. Garantizar la prestación del servicio de recaudo, en condiciones de eficiencia, calidad y seguridad a los usuarios en los términos del presente Contrato de Concesión, con la continuidad que determine TRANSCARIBE S. A.
7. Contratar, preparar y mantener debidamente capacitado y actualizado al personal de administración, de servicio y de venta en el manejo de la plataforma tecnológica de recaudo durante toda la ejecución del presente Contrato de Concesión.
8. Contratar directamente, preparar y mantener debidamente capacitado y actualizado al personal de venta en la atención y servicio al usuario, conforme a lo establecido en el presente Contrato de Concesión y durante toda su ejecución.
9. Implementar las prácticas y medidas de seguridad industrial necesarias exigidas por la legislación de la República de Colombia para el desarrollo de la actividad del recaudo; garantizar a sus funcionarios u operarios el acceso a las condiciones de higiene y aseo necesarios y el acceso permanente al servicio de baño en los lugares de trabajo para lo cual deberá llegar si es el caso a los acuerdos necesarios con las empresas prestadoras de servicios públicos del Distrito de Cartagena de Indias de acuerdo con la legislación de la República de Colombia.; establecer los controles internos que permitan verificar su adecuado cumplimiento, y asumir de conformidad con la legislación de la República de Colombia los riesgos de salud y profesionales de las personas que se vinculen de manera directa o indirecta al desarrollo de la operación, sin que esto genere solidaridad laboral de TRANSCARIBE S. A.
10. Atender las instrucciones operativas que imparta TRANSCARIBE S. A. para garantizar la operatividad, seguridad, calidad, y funcionalidad del Sistema y hacerlas cumplir de sus empleados, agentes o dependientes.
11. Atender a los usuarios en la venta y control de acceso y salida de acuerdo con los Niveles de Servicio, Confiabilidad y Disponibilidad establecidos en el contrato de concesión.
12. Mantener la cantidad de medios de pago requeridos para la continua prestación del servicio, conforme a las condiciones que se especifiquen en el contrato y en el Anexo 2 "Especificaciones Técnicas" del pliego de condiciones.
13. La consecución y la integración a la infraestructura del Sistema Transcaribe de acuerdo con las necesidades de la actividad de recaudo y la implantación del Sistema de Gestión y Control de la Operación y previa aprobación escrita de TRANSCARIBE S. A. y la administración y mantenimiento a su cargo y/o de terceros en quienes lo delegue previa autorización de TRANSCARIBE S.A., de los espacios para la localización de los puntos de venta y carga externos.



14. El CONCESIONARIO debe garantizar que la solución tecnológica para el Sistema de Recaudo permita la implementación de tarifas diferenciales, y además tiene la obligación de realizar a su costo las actividades necesarias para que estas sean implementadas y actualizadas.

Además todas aquellas obligaciones expresadas en la minuta del contrato de concesión, denominada dentro del proceso de contratación como Anexo No. 1.-

IV. *DERECHOS Y OBLIGACIONES DE TRANSCARIBE S.A.:*

- **DERECHOS:**

La concesión que se otorga implica para TRANSCARIBE S. A., los derechos que le corresponden conforme a la ley y a su condición de titular y ente gestor del SISTEMA TRANSCARIBE, entre los que se encuentran, sin limitarse a ellos, los siguientes:

1. El derecho a mantener la titularidad sobre el Sistema, y por tanto, a que dicha titularidad sea reconocida y respetada por el CONCESIONARIO.
2. El derecho a realizar la planeación estructural del SISTEMA TRANSCARIBE.
3. El derecho a percibir una participación sobre los ingresos del sistema TRANSCARIBE, durante la vigencia del presente contrato de concesión.
4. El derecho de exigir al CONCESIONARIO una participación en los negocios colaterales que surjan con ocasión a la celebración y ejecución del presente contrato si estos están autorizados.
5. El derecho a controlar e impartir las instrucciones y directrices para el correcto funcionamiento del CCO y del Sistema de Control de la Operación.
6. El derecho a supervisar el desarrollo y ejecución del presente contrato, y a acceder a los documentos e información que den cuenta de la actividad del CONCESIONARIO.
8. El derecho de recibir toda la información producida por el sistema de recaudo, en tiempo real, y en condiciones tecnológicamente adecuadas a sus necesidades.
9. El derecho a supervisar el desarrollo y ejecución de las actividades del CONCESIONARIO relacionadas con la operación y explotación del Sistema de Gestión y Control de la Operación y a acceder a los documentos e información que soportan la labor del Centro de Control de la Operación (CCO).
10. El derecho a solicitar y recibir información técnica respecto de los equipos, licencias y demás elementos que conforman el Sistema de Recaudo y el Sistema de Gestión y Control de la Operación.
11. El derecho a determinar conforme a la conveniencia del servicio público de transporte masivo de pasajeros bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, los futuros desarrollos de la infraestructura del SISTEMA TRANSCARIBE.
12. El derecho a rechazar los bienes, elementos y equipos incorporados cuando no cumplan con las especificaciones técnicas, de calidad y compatibilidad establecidos conforme a los estándares internacionales, o cuando su funcionamiento y/u operación no sea el adecuado para la integración y funcionalidad del Sistema de Recaudo y del Sistema de Gestión y Control de la Operación y solicitar su reparación y/o reemplazo.
13. El derecho a recibir la Plataforma tecnológica de recaudo, y todos los demás bienes revertibles



en la etapa de reversión del presente Contrato de Concesión, con sus mejoras y anexidades y la restitución de la infraestructura entregada en administración, con sus mejoras y anexidades, con excepción de la infraestructura de los Puntos de Venta y Carga Externos incorporada por el CONCESIONARIO y que sea propiedad de terceros distintos a este, en las condiciones previstas en el presente contrato.

14. El derecho a obtener la transferencia de tecnología relativa al adecuado desarrollo de la operación de recaudo, en los términos y oportunidades establecidas en el presente contrato.

15. El derecho a realizar cualquier tipo de gestión, en su calidad de ente gestor, encaminada a implementar en el SISTEMA TRANSCARIBE el desarrollo del proyecto de venta de reducción de emisiones contaminantes, como Mecanismo de Desarrollo Limpio bajo el Protocolo de Kyoto de 1997.

16. El derecho a ser el único titular de las contraprestaciones económicas que se deriven de la implementación de Mecanismos de Desarrollo Limpio en el SISTEMA TRANSCARIBE.

17. Los demás derivados de las disposiciones legales o de la naturaleza y calidad de su participación en el Sistema.

18. El derecho a recibir previo acuerdo de las partes, la participación aprobada mediante acto administrativo debidamente motivado sobre los ingresos producidos por el uso de la plataforma instalada para el Sistema Transcaribe por parte del CONCESIONARIO para gestionar el recaudo y/o el control de flota pertenecientes a sistemas de transporte diferentes al Sistema Transcaribe.

19. Igualmente, tiene los derechos propios de la Entidad gestora del sistema y del concedente en un Contrato de Concesión.

**- OBLIGACIONES:**

La concesión que se otorga implica para TRANSCARIBE S. A. las siguientes obligaciones:

1. La obligación de adelantar las actividades de gestión, planeación y control del SISTEMA TRANSCARIBE, que permitan al CONCESIONARIO el desarrollo de la actividad de recaudo que es objeto de la presente concesión.

2. Obligación de entregar de manera oportuna en administración al CONCESIONARIO la infraestructura necesaria para la adecuada ejecución del presente Contrato de Concesión, en las condiciones previstas en el presente contrato.

3. Obligación de colaborar con el CONCESIONARIO para la obtención de las licencias y autorizaciones que se requieran para la ejecución del presente contrato, en especial para la obtención de posibles licencias ambientales o autorizaciones de similar naturaleza que llegaren a requerirse.

4. La obligación de suministrar en forma oportuna la información propia del Sistema Transcaribe requerida por el CONCESIONARIO para el desarrollo de sus labores relacionadas con el Sistema de Recaudo y el Sistema de Gestión y Control de la Operación.

5. La obligación de garantizar el acceso oportuno del CONCESIONARIO a los espacios físicos que requiera para cumplir con las obligaciones a su cargo en virtud del presente Contrato de Concesión.

6. La obligación de asignar un funcionario responsable del Sistema de Recaudo y del Sistema de Gestión y Control de la Operación, quien será el interlocutor de TRANSCARIBE S. A. con el Director designado por el CONCESIONARIO en los términos del presente Contrato de Concesión.



7. La obligación de hacer entrega oportuna al CONCESIONARIO de la infraestructura física en donde deberá instalar el Centro de Control, de acuerdo a la fecha que se establezca por TRANSCARIBE S. A., mediante comunicación escrita dirigida al concesionario con treinta días de anterioridad a la fecha de la entrega.

8. La obligación de impartir las instrucciones y directrices necesarias al correcto funcionamiento del Centro de Control de la Operación- CCO y del Sistema de programación y control de la Operación.

#### **D. IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN:**

La Ley 80 de 1993 "por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública", define el contrato de concesión, como:

*"Artículo 32. De los contratos estatales. Son contratos estatales todos los actos jurídicos generadores de obligaciones que celebren las entidades a que se refiere el presente estatuto, previstos en el derecho privado o en disposiciones especiales, o derivados del ejercicio de la autonomía de la voluntad, así como los que, a título enunciativo, se definen a continuación: (...)*

*Contrato de concesión: Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden."*

El contrato de concesión como contrato estatal, se encuentra regido y tipificado expresamente por la Ley 80 de 1993 y las modificaciones contenidas por la Ley 1150 de 2007, y está sometido a los principios que rigen la contratación estatal, como la transparencia, la selección objetiva del contratista, la economía, la responsabilidad, la libertad de concurrencia, la igualdad de oportunidades, el carácter conmutativo del contrato y el equilibrio financiero, entre otros.

En este contrato el Estado es el titular de la actividad o bien que entrega al concesionario, quien a su vez, actúa por su propia cuenta y riesgo, sin detrimento de la asignación de riesgos que establezca el contrato y de la obligación de la administración de mantener el equilibrio económico del mismo. Adicionalmente, la ley establece que el concesionario está sujeto al control y vigilancia de la entidad concedente, lo que significa para la entidad gozar del poder de instrucción y reglamentación en relación con la forma en que se ejecuta el objeto contractual.

Es decir, el concesionario recibe prerrogativas y facultades por parte de la entidad a través del contrato de concesión, convirtiéndose en colaborador de la administración pública, ejerciendo actividades propias de esta.

Son características propias del contrato de concesión:

➤ Bilateral: El contrato de concesión crea obligaciones mutuas para concedente y concesionario, existiendo reciprocidad entre las partes.

➤ Oneroso conmutativo: El concedente y el concesionario se obligan a dar o hacer una cosa que consideran equivalente. Todas las prestaciones son ciertas, así como la remuneración del concesionario respecto de su derecho de percibirla.

La equiparación de prestaciones en el contrato de concesión no es absoluta, mas sin embargo



existe una equivalencia entre las obligaciones de las partes, que se manifiesta desde el momento de celebración del contrato y durante toda la vigencia del mismo. La equivalencia de las prestaciones reciprocas no depende de la libre apreciación de las partes, si no de factores como el precio que debe reflejar los costos reales de la ejecución del objeto sumado a un margen de utilidad razonable para el concesionario.

- Tracto sucesivo: La ejecución de las obligaciones se realiza durante un periodo de tiempo, que incide en el equilibrio inicial del contrato.
- Intuito persona: El concesionario no puede ceder ni transferir el contrato, sin autorización del concedente.
- Regulación: El contrato de concesión se encuentra sujeto a la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, el Decreto 66 de 2008, las normas especiales que regulan la actividad objeto del contrato, y en las materias no reguladas a las disposiciones legales civiles y comerciales.
- El contrato de concesión es regulado por las cláusulas reglamentarias que emanan del poder de la administración para cumplir sus cometidos de organización y funcionamiento, y las cláusulas contractuales.
- Solemne: El contrato de concesión debe contar con las solemnidades contenidas en la Ley 80 de 1993, y aquellas que la modifiquen.

Son elementos del contrato de concesión:

- Partes: La entidad concedente quien en cumplimiento de su función administrativa y con la competencia otorgada por la ley, otorga en concesión una actividad propia que por circunstancias económicas o técnicas, no puede ejecutar. El concesionario, quien por su cuenta y riesgo se obliga frente al concedente a realizar la actividad concesionada. Este puede ser una persona natural o jurídica, o un consorcio o unión temporal por disposición de la Ley 80 de 1993.
- Acuerdo entre las partes: El contrato de concesión es un acuerdo de voluntades entre el concedente y el concesionario, que se configura a través del proceso licitatorio y finaliza con la suscripción del contrato.
- Remuneración: Es la contraprestación que recibirá el concesionario por la ejecución del contrato. Esta puede constituirse por dinero, tarifas, tasas, derechos, valorización o participación del concesionario en la explotación de la actividad.
- Objeto: Es el fin que buscan las partes con la celebración del contrato de concesión. Este debe ser claro para las partes y posible jurídicamente.
- Duración: No existe un término máximo de duración para los contratos de concesión, sin embargo este no puede ser indefinido o perpetuo, ya que este debe tener un plazo cierto determinado por una unidad de tiempo o por el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el contrato.
- Causa lícita: El objeto del contrato de concesión no puede trasgredir el ordenamiento jurídico colombiano.
- Cuenta y riesgo del concesionario: El concesionario actúa por su cuenta y riesgo, es él quien se encuentra a cargo de tener los recursos humanos, técnicos y financieros que le permitan la ejecución del objeto contractual.

El concedente no asume en principio responsabilidad por el éxito económico de la concesión, salvo



que este se vea afectado por causas que le sean imputables o por eventos imprevistos o extraordinarios.

Transcaribe S.A. suscribirá con los proponentes que resulten favorecidos en la Licitación Pública No. **TC-LPN-002 DE 2010**, un contrato de concesión que tendrá una duración de acuerdo a las etapas de ejecución del contrato de Concesión (pre operativa, pedagógica, de operación y reversión), y en todo caso por un período de operación regular de DIECIOCHO (18) AÑOS, contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio, cuyo objeto es el "diseño, operación y explotación del sistema de recaudo y suministro del sistema de gestión y control de la operación del sistema integrado de transporte masivo de pasajeros del Distrito de Cartagena".-

### 3. FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN EL PROCESO DE SELECCIÓN

De conformidad lo establecido en el art. 24 de la Ley 80 de 1993, subrogado por el art. 2 de la Ley 1150 de 2007 y el art. 2 numeral 1 del decreto 2474 de 2008, el proceso a seguir es el de Licitación Pública.

### 4. EL ANÁLISIS TÉCNICO Y ECONÓMICO QUE SOPORTA EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

De conformidad con lo establecido en el numeral 4° del artículo 3° del Decreto 2474 de 2008, por tratarse de un proceso de licitación cuyo objeto es celebrar un contrato de concesión, no se publicará ni revelará el modelo financiero utilizado en su estructuración, pero a continuación presentamos un análisis de las variables para el cálculo de la remuneración:

El cálculo de la remuneración al concesionario, proviene de un análisis financiero que busca presentar beneficios tanto al concesionario, como a los demás agentes involucrados que componen la tarifa técnica del sistema.

- Variables que inciden en la modelación

El análisis parte de una definición de variables macroeconómicas para la elaboración de proyecciones que permita establecer el comportamiento de la concesión en el futuro. Dentro de las variables más importantes que actuaron en la estructuración de esta concesión, se destacan la inflación y la demanda de pasajeros. El primer factor afecta al proyecto directamente en sus ingresos y egresos, e indirectamente en el costo de su financiación. Teniendo en cuenta la alta incidencia de esta variable, se emplearon tasas de inflación de acuerdo a lo observado a lo largo del año en el entorno macroeconómico del país, contrastándolas con los escenarios más ácidos exigidos por las entidades financieras para proyectos de este tipo. Este análisis dio como resultado la elaboración de tres escenarios: optimista, conservador y pesimista. Inicialmente, el escenario optimista mantiene un comportamiento de inflación constante en el tiempo, sin presentar mayores incidencias en la estructuración. Tanto el escenario conservador, como el pesimista presentan incrementos anuales en esta variable, afectando la tasa de interés y los flujos de la concesión hasta los niveles más ácidos posibles. Las proyecciones de inflación que incidieron en el modelo financiero son las siguientes:

IPC	2010(p)	2011(p)	2012(p)	2013(p)	2014(p)	2015(p)	2016(p)	2017....(p)
Conservador	3,75%	4,00%	4,25%	4,50%	4,75%	5,00%	5,25%	5,50%

Fuente: Elaboración propia

*R* *gm*



Los anteriores valores provienen de una comparación entre las proyecciones de las entidades públicas y las exigencias de las entidades financieras para este tipo de proyectos. El cierre financiero, fue trabajado obteniendo viabilidad financiera en los tres escenarios.

La otra variable relevante para la concesión es la demanda de pasajeros, siendo el determinante en el valor de los ingresos. Para esto, se trabajaron diferentes escenarios de demanda, para definir el comportamiento del sistema manteniendo un perfil conservador. Además de trabajar con valores conservadores, se estableció un horizonte de tiempo alto para alcanzar el 100% de esta demanda. Es decir que se empezó con un 10% de lo esperado, aumentando moderadamente hasta llegar al tope establecido en un plazo de 36 meses. De acuerdo al documento Conpes 3516 de 2008, la demanda de diseño del Sistema Transcaribe es de 471.302 pasajeros al día, sin embargo los escenarios modelados contemplan un rango entre el 90% y el 100% de este valor, presentando cierre financiero.

- Inversiones a realizar por el concesionario

Con las variables de mayor incidencia definidas, fueron determinadas las inversiones a realizar por el concesionario. Teniendo en cuenta que el plazo de la concesión es de dieciocho (18) años, se espera hacer renovación de los equipos que lo requieran cada seis (6) años. Las inversiones a realizar por parte del concesionario corresponden a los equipos definidos en los anexos técnicos, que corresponden a equipos en las estaciones y portal, equipos en los vehículos del sistema y el software de control.

Las inversiones en los vehículos, serán realizadas teniendo en cuenta el cronograma de entrada de la flota. De acuerdo a lo definido para la entrada de la demanda, la entrada de la flota será realizada en el mismo espacio de tiempo, alcanzando el 100% de esta al inicio del cuarto año de operación, esto con la intención de reducir las inversiones al inicio y no subutilizar los equipos.

- Estimación de costos

La estimación de los costos asociados a la concesión incluye todos los egresos relacionados con la operación y el mantenimiento de los equipos, considerando personal, insumos y administración. En cuanto a los costos directos se contempla el mantenimiento de los equipos en estaciones y vehículos, buscando optimizar el funcionamiento de los mismos, para garantizar que cumplan con la vida útil establecida por el fabricante.

Dentro de los costos tenidos en cuenta para la estructuración del proyecto, se presenta de manera importante el suministro y la reposición de las tarjetas para el pago de los viajes. Para las tarjetas, se deberá realizar una inversión inicial de 300.000 tarjetas, que permita tener en funcionamiento el sistema de recaudo, garantizando que cada usuario tenga acceso a ellas.

Como costos asociados directamente al personal necesario para la operación del sistema de recaudo, se tiene en cuenta una estructura organizacional capaz de dirigir el proyecto en todas sus áreas, así como un número adecuado de taquilleros y operadores de los puntos de venta externos. Para la operación de estos últimos, se requieren dos turnos, para cada punto. Para todo el personal, tanto externo, como de taquilla, se requiere realizar labores de capacitación, para garantizar una adecuada implementación del sistema.

Los puntos de venta externos, además de contar con personal de operación en doble turno, deberán ser adecuados para la venta y recarga de las tarjetas, de acuerdo a los requerimientos de demanda de pasajeros.

R      GPM



Para la red de venta de pasajes de las taquillas, se deberá contar con una empresa transportadora de valores, que unifique y deposite lo recaudado diariamente en cada uno de los puntos de venta, asegurando los fondos del sistema.

El proyecto contempla una suma de gastos administrativos necesarios para la operación, como pólizas de seguros para sistemas, equipos y oficinas, arriendo, servicios públicos, publicidad y demás gastos legales y de oficina.

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

- Estimación de los ingresos

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

Para el cálculo de los ingresos, se juntan las dos variables descritas anteriormente, con la determinación de la tarifa destinada a la concesión de recaudo. Los ingresos corresponden al número de pasajeros transportados al día, multiplicado por el valor licitado de tarifa por el concesionario. Este valor es de alta sensibilidad, pues es el resultado de todo el proceso de estructuración y proviene de escenarios en donde se cumpla con cierre financiero. Para determinar el cierre financiero se trabajó con el índice anual de "cobertura de deuda", obtenido a partir de la relación entre el flujo de caja operativo y el servicio de la deuda. Este valor debe situarse en los rangos actuales exigidos por el mercado financiero en Colombia.

Los anteriores criterios permitieron establecer los límites tarifarios de la concesión, entre los cuales licitarán los oferentes. Con base a lo anterior, se construyó una proyección de ingresos fijado en el límite inferior de la tarifa a licitar, con el escenario de demanda y el escenario de inflación pesimistas, con los siguientes resultados.

2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.637.140.857	1.016.786.231	1.152.539.433	1.300.233.433	1.450.233.433	1.600.233.433
2017	2018	2019	2020	2021	2022
26.402.151.824	28.152.286.311	29.902.420.798	31.652.555.285	33.402.689.772	35.152.824.259
2023	2024	2025	2026	2027	2028
37.885.072.270	39.635.206.757	41.385.341.244	43.135.475.731	44.885.610.218	46.635.744.705

**Fuente: Elaboración propia**  
**Valores en pesos corrientes**

- Rentabilidad del concesionario

Con base a los supuestos de modelación empleados, en donde se incluyen los valores de inversión e ingresos descritos anteriormente, es posible obtener valores de retorno atractivos para el concesionario, manteniendo los niveles de coberturas de deuda exigidos por el mercado financiero y con niveles de caja positivos en todo momento. Esta modelación contempla todos los costos, así como todas las inversiones requeridas para un sistema estándar, por lo cual corresponde al concesionario buscar economías de escala y soluciones que le permitan generar un nivel de retorno superior.

El cronograma de inversiones es cómodo para el concesionario al tener una distribución en el tiempo causado por la implementación de la demanda, igualmente, la posibilidad de llevar a cabo

*R* *gm*



ampliaciones y/o cambios durante la vida útil del proyecto, puede llevar al concesionario a desarrollar un proyecto basado en la demanda, con los requerimientos del sistema y que a largo plazo pueda incrementar su rentabilidad produciendo un nivel de beneficio social superior. El correcto mantenimiento y funcionamiento de los equipos puede mantener el sistema operativo en el nivel de servicio más alto, reduciendo los costos y aumentando la satisfacción del usuario.

## 5. FACTORES DE SELECCIÓN Y JUSTIFICACION

Los factores de selección del contratista en la Licitación Pública que nos ocupa, en cumplimiento de la Ley 80 de 1993, el artículo quinto de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 12 del Decreto 2474 de 2008, son:

### A. REQUISITOS HABILITANTES:

La verificación de los requisitos habilitantes de los proponentes se efectuará mediante la evaluación de los siguientes factores:

REQUISITO HABILITANTE	CALIFICACION
Aptitud Legal	CUMPLE O NO CUMPLE
Certificado de Aportes Parafiscales Garantía de Seriedad	CUMPLE O NO CUMPLE
Capacidad Financiera	CUMPLE O NO CUMPLE
Experiencia Específica	CUMPLE O NO CUMPLE
Declaración de Multas y sanciones	CUMPLE O NO CUMPLE

#### 5.1. APTITUD LEGAL DEL PROPONENTE:

El artículo sexto de la ley 80 de 1993, establece quienes tienen capacidad para contratar con entidades públicas: "Pueden celebrar contratos con las entidades estatales las personas consideradas legalmente capaces en las disposiciones vigentes. También podrán celebrar contratos con las entidades estatales, los consorcios y uniones temporales Las personas jurídicas nacionales y extranjeras deberán acreditar que su duración no será inferior a la del plazo del contrato y un año más."

Son capaces para contratar las personas naturales y jurídicas, nacionales y extranjeras, las sociedades de objeto único, y los consorcios y uniones temporales. Quienes son capaces para contratar, son igualmente capaces para participar en el proceso de selección, sin embargo la Ley 80 de 1993 permite que en los procesos de selección sean proponentes las promesas de sociedad futura, bajo la condición que en caso de resultar adjudicatarios, la sociedad se constituya antes de la suscripción del contrato adjudicado.

Los proponentes asimismo, deberán acreditar en armonía con el artículo 50 de la Ley 789 de 2002 que se encuentran a paz y salvo por concepto de los aportes parafiscales.

Así como deberán adjuntar a su propuesta la garantía de seriedad de la oferta.

*R* *AM*



## 5.2 **CAPACIDAD FINANCIERA:**

En cumplimiento del artículo quinto de la Ley 1150 de 2007, el Pliego de Condiciones incluirá como requisitos de elegibilidad: un Patrimonio Neto mínimo, y un Capital de Trabajo de determinado monto.

Los valores que se determinen para estos factores en el Pliego de Condiciones, serán proporcionales al objeto del Contrato de Concesión que se pretende adjudicar, a su duración y a su valor, así:

➤ **Capacidad Económica Mínima Requerida en Función del Patrimonio Neto:** El proponente deberá acreditar una capacidad económica mínima en función de su patrimonio neto de **Cuarenta y cinco Mil Millones de pesos colombianos corrientes (\$45.000.000.000,00)** al treinta y uno (31) de Diciembre de 2009 o a la fecha de cierre del último año fiscal en el país de origen del proponente.

Este valor corresponde aproximadamente a una (1) vez el valor de la inversión, valor que se considera razonable y que permite que se tenga mayor participación en el proceso.

➤ **Capital de trabajo o Cupo de crédito:** El proponente deberá contar con una capacidad económica mínima en función del capital de trabajo o a través de cupo de crédito de **QUINCE MIL MILLONES DE PESOS (\$15.000.000.000,00).**-

Este valor corresponde aproximadamente al 30% del total de la inversión, valor que se considera razonable y que permite que se tenga mayor participación en el proceso.

## 5.3 **FACTORES TECNICOS DE EXPERIENCIA:**

Teniendo en cuenta el objeto del contrato que se pretende celebrar, los factores técnicos de experiencia a exigir son los siguientes:

### ➤ **Experiencia en Implementación de Sistemas de Recaudo:**

El proponente debe acreditar haber diseñado, implementado y puesto en operación como mínimo una solución exitosa en sistema de recaudo que haya sido implementado en sistemas de Transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros, en las que se hayan implementado como mínimo:

a) 80 puntos de venta y recarga de medio de pago, usando inteligentes sin contacto, en estaciones de parada, o 200 puntos de venta y recarga externos de medio de pago, usando tarjetas inteligentes sin contacto, integrados en línea con el sistema central de recaudo, que hayan funcionado exitosamente, **y**

b) 1.500 validadores de tarjeta inteligente sin contacto en buses y/o estaciones de parada y/o en puntos de ventas y recargas externas.

Este criterio corresponde a la experiencia que el proponente o miembro del proponente debe tener en diseño, implementación y puesta en operación de sistemas de recaudos en sistemas de transporte público colectivo y/o masivo de pasajeros.

Para este caso la entidad considera que los puntos de venta y recarga del medio de pago en estaciones, puntos de ventas externos y validadores son los componentes que permiten una correcta operación del sistema. Por tratarse de los componentes donde los usuarios interactúan con

*R* *pm*



el sistema hasta el punto de que si los mismo fallan se produce un colapso en la prestación del servicio.

Por todo lo anteriormente expuesto colocamos unos criterios mínimos en cuanto a unidades requeridas a ser acreditadas como experiencias por los proponentes las cuales obedecen a lo siguientes:

- **Puntos de venta y recarga del medio de pago**

- En las 9 estaciones de parada con doble acceso se ubicaran 4 puntos de ventas/recarga en las taquillas para un total de 36.
- En las 2 estaciones de parada dobles con un solo acceso se ubicaran 4 puntos de ventas/recarga.
- En las 6 estación de parada sencillas con un solo acceso se ubicaran 12 puntos de ventas/recarga.

La suma total de los puntos de venta a lo largo de la estación de parada es de 52. Consideramos que la experiencia a acreditar por el proponente debe ser mínimo de 1.5 veces los que requiere el sistema Transcaribe. La cantidad de puntos de ventas en estaciones teniendo en cuenta el factor antes mencionado es de 78, Sin embargo, se aproxima a 80 para efectos de establecer un mínimo y/o dejar un margen en caso que por aumento de la demanda de pasajeros, se requiera establecer un ponto más en alguna de las estaciones.

- **Flota de Autobuses del sistema.**

De 719 vehículos que harán parte del sistema, solo 608 tendrán los validadores necesarios para el recaudo y conteo de pasajeros, estos llevaran instalados 1 validador por vehículos calculándose un total de 608 validadores y 115 validadores en estaciones de parada. Para un total 723 validadores Consideramos que la experiencia a acreditar por el proponente debe ser mínimo de 2 veces los que requiere el sistema Transcaribe. La cantidad de validadores solicitados es de 1446, sin embargo, se a próxima a 1500 validadores.

➤ **Experiencia en Operación de Sistemas de Recaudo:**

El proponente debe acreditar mínimo una experiencia exitosa en operación sistema de recaudo en sistemas de transporte público colectivo y/o masivo urbano de pasajeros en donde mínimo se realice 1.000.000 de validaciones para el pago de tarifa por la prestación del servicio al día, con tarjeta inteligente sin contacto.

La experiencia acreditada de esta operación debe ser en un periodo continuo de mínimo 3 años.

Para Transcaribe es importante que al menos el concesionario tenga la experiencia en 1.000.000 de validaciones de pasajes porque nuestra demanda, cómo lo muestra el estudio de la matriz origen-destino del sistema de transporte público colectivo de Cartagena de 2002 y la actualización en 2005 y 2007 se estima en 471.000 pasajeros pagos al día. Consideramos que la experiencia a acreditar por el proponente debe ser mínimo de 2 veces los que requiere el sistema Transcaribe. La cantidad de validaciones solicitados es de 942.000, sin embargo, se a próxima a 1.000.000 validaciones.

➤ **Experiencia en Implementación y/o Operación de Sistemas de comunicación inalámbrica:**

El proponente debe acreditar mínimo dos (2) experiencias exitosas en donde haya diseñado e implementado, u operado sistemas de comunicaciones inalámbricas utilizado como apoyo para el control de flotas en sistemas de transporte público colectivo y/o masivo urbano de pasajeros, con un radio de cobertura mínimo de 15 kilómetros, con sus componentes de hardware y software para su gestión y control.



Por lo menos una de las experiencias exitosas certificadas, debe acreditar como mínimo la operación y /o suministro de Ochocientos (800) terminales finales de acceso a la red inalámbrica.

El radio de cobertura de la ciudad es de 15 Km desde el punto más lejano de Bocagrande hasta el punto más lejano de la zona sur occidental, es decir, más allá de la ciudadela del Bicentenario. De igual forma, la experiencia exitosa en la operación y/o suministro de 800 terminales, se deben a que la flota de buses consta de 719 vehículos que tendrán instalados igual número de terminales, más los dispositivos que estarán a cargo del personal móvil y fijo tanto de Transcaribe como del concesionario ubicados en las estaciones y en vehículos de apoyo al proceso de la operación del sistema de transporte. Por lo anterior, el número de terminales se estima en 800 equipos móviles.

➤ **Experiencia en Integración Tecnológica:**

El proponente debe acreditar como mínimo una (1) experiencia exitosa donde haya integrado como mínimo los siguientes subsistemas: i) Sistema de Recaudo con tarjeta inteligente, ii) Seguimiento y Control de vehículos de transporte masivo y/o Colectivo de pasajeros georeferenciados en línea y tiempo real y iii) Sistema de información y orientación operativa al pasajero.

El sistema de transporte masivo Transcaribe es una arquitectura compleja que consta de varios subsistemas que deben estar totalmente integrados para vigilar, controlar y administrar la operación del sistema de transporte y cumplir los fines de un sistema de transporte público. Es por lo anterior, que el concesionario debe garantizar, para el buen funcionamiento de la prestación del servicio, todas las habilidades y capacidades de sincronizar los subsistemas de tal forma que permita a Transcaribe, tener información en tiempo real de la operación de los buses, permitir que todos los usuarios puedan hacer uso del servicio con información veraz y efectiva y recaudar el dinero por concepto de la venta de pasajes a través de la TISC (Tarjeta Inteligente Sin Contactos).

➤ **Experiencia en Diseño e Implementación de Centros de Control de Gestión de flota:**

El proponente debe acreditar como mínimo una (1) experiencia exitosa donde se haya diseñado e implementado un centro de control de gestión de flota donde mínimo se estén controlando 750 buses en línea en sistemas de transporte público colectivo y/o masivo urbano de pasajeros.

Cómo ya es sabido la flota de buses del Sistema Transcaribe lo conforman 719 vehículos. Sin embargo, Consideramos que la experiencia a acreditar por el proponente debe ser mínimo de 1 veces los que requiere el sistema Transcaribe. La cantidad de buses controlados es de 719, sin embargo, se a próxima por encima a 750 buses controlados.

➤ **Experiencia en Implementación de Tecnologías de Recaudo con Tarjeta Inteligente:**

El proponente debe acreditar como mínimo dos (2) experiencias exitosas en donde se tengan en operación 1.000.000 de tarjetas inteligentes sin contacto en sistemas de transporte público colectivo y/o masivo urbano de pasajeros. En por lo menos una de las experiencias debe certificarse mínimo que se tiene en operación como medio de pago 400.000 tarjetas inteligentes sin contacto.

Este punto va de la mano del punto anterior para efectos de la validación de las tarjetas, el valor del 1.000.000 de operaciones, se debe a la demanda de pasajeros que está alrededor de 500.000. Consideramos que la experiencia a acreditar por el proponente debe ser mínimo de 2 veces los que requiere el sistema Transcaribe. La cantidad de tarjetas sin contacto es de 1000.000.



En este punto se solicitan dos experiencias y una de ellas con un mínimo de tarjetas en operación de 400.000, lo que nos garantiza que por lo menos la otra experiencia debe ser de mínimo 600.000 tarjetas en operación.

#### **Acreditación de los Factores Técnicos de Experiencia**

Se podrá acreditar el monto mínimo exigido para cada factor técnico de experiencia mediante los contratos acreditados y que cumplan con las condiciones de cada criterio de HABILITACION, pudiendo acreditar más de un factor técnico con un mismo contrato.

Cada certificación debe identificar plenamente la(s) experiencia(s) para la(s) cual(es) se desea acreditar la experiencia.

Son documentos válidos para acreditar esta experiencia cualquiera de los siguientes:

- i) Copia auténtica del contrato celebrado y ejecutado por el proponente o miembro del Proponente Plural.
- ii) Certificado expedido formalmente por la entidad o persona natural o jurídica contratante, donde se indique que el Proponente, o miembro del Proponente Plural cumplió o se encuentra ejecutando a entera satisfacción del contratante el objeto contratado. Dicha certificación debe cumplir con los parámetros exigidos y definidos en el numeral 4.3.1.1 del pliego de condiciones.-

Para que la propuesta sea declarada HABIL la certificación de la experiencia deberá provenir del Proponente o de alguno de los miembros del proponente plural teniendo en cuenta las siguientes condiciones.

- En el caso en que un miembro del proponente acredite una experiencia de las mencionadas en el párrafo anterior este deberá tener una participación en el proponente plural, mínima del Diez por ciento (10%).
- En el caso en que un miembro del proponente acredite más de dos (2) y menos de seis (6) experiencia de las mencionadas en el párrafo anterior este deberá tener una participación en el proponente plural, mínima del Quince por ciento (15%).
- Para el caso en cual todas las experiencias anteriormente mencionadas sean acreditadas por un solo integrante del proponente este deberá tener una participación mínima en el proponente plural del 20%.

En todo caso el proponente o miembro del proponente plural que acredite la experiencia, deberá implementar el sistema de recaudo.

#### **Acreditación de la experiencia a través de la participación del proponente en consorcios o uniones temporales.**

Podrá acreditarse la experiencia técnica requerida cuando esta haya sido ejecutada por el proponente o miembro del grupo proponente como integrante de un consorcio, unión temporal o cualquiera otro tipo de asociación siempre y cuando su participación en dicho consorcio o unión temporal no sea inferior al 30%.

#### **Acreditación de la experiencia a través de sociedades matrices, filiales o subordinadas o sociedades del mismo grupo económico empresarial.**

La experiencia también se podrá acreditar cuando el integrante del Consorcio, Unión Temporal o sociedad constituida con el objeto único de presentar propuesta dentro de la presente Licitación

R      Jm



Pública, no cuente con la experiencia que se requiere, siempre que sus sociedades matrices o sociedades filiales o subordinadas sí puedan acreditarla, para lo cual se deberán cumplir concurrentemente los siguientes requisitos:

- i) Ser una persona jurídica que tenga dentro de sus actividades la ejecución de las actividades relacionadas con el factor o factores técnicos de experiencia que pretende acreditar y que serán objeto de la presente Licitación Pública.
- ii) El proponente, deberá acompañar a la propuesta, la prueba documental suficiente que permita establecer de manera inequívoca la condición de matriz, filial, subordinada. El documento con el que se acredite tal situación no puede tener un término de expedición superior a tres (3) meses.-
- iii) En todo caso para los efectos de demostrar dicha condición, se tendrá en cuenta las disposiciones contenidas en el Capítulo XI del Código de Comercio Colombiano (Decreto 410 de 1971).-

En los casos aquí previstos, la sociedad respecto de la que se invoquen méritos o la matriz, según se trate, responderán de manera solidaria con el integrante del Proponente por las obligaciones derivadas del Contrato de Concesión.

**5.4. MULTAS Y/O SANCIONES**

Para que la propuesta sea declarada HÁBIL es necesario que el proponente declare que ni él, ni los miembros del proponente plural han sido objeto de multas y/o sanciones a través de acto administrativo ejecutoriado, en aplicación de las disposiciones contenidas en la ley 1150 de 2007, art. 17 y demás normas que la regulen.

**B. REQUISITOS PONDERABLES**

Las ofertas que cumplan con los requisitos habilitantes, pasaran a la etapa de ponderación.

La calificación de los requisitos ponderables de las propuestas se efectuará mediante la evaluación de los siguientes factores:

CRITERIOS DE CALIFICACION	PUNTAJE	
	MINIMO	MAXIMO
Estimulo a la Industria Nacional	0	100
Propuesta económica	MAXIMO 400 PUNTOS	
<b>TOTAL</b>	<b>500 PUNTOS</b>	

**5.5. ESTIMULO A LA INDUSTRIA NACIONAL DE ACUERDO CON LA LEY 816 DE 2003.**

Para dar cumplimiento al artículo segundo de la Ley 816 de 2003, en lo referente al tratamiento de



servicios nacionales se asignarán los puntajes como se explican a continuación:

a) En cuanto a las Propuestas nacionales que ofrezcan un equipo de trabajo conformado de acuerdo con los siguientes requerimientos, se asignarán los puntajes que se establecen a continuación:

i) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 95% de personas capacitadas, consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 100 puntos;

ii) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 85% y menor al 95% por personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 80 puntos;

iii) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 75% y menor al 85% de personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 70 puntos.

iv) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 65% y menor al 75% de personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 60 puntos.

v) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 55% y menor al 65% de personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 50 puntos.

vi) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 40% y menor al 55% de personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 40 puntos.

vii) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 30% y menor al 40% de personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 30 puntos.

viii) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 20% y menor al 30% de personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 20 puntos.

ix) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 10% y menor al 20% de personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 10 puntos.

x) Quien no ofrezca dentro del número de personas capacitadas que conforman el equipo de trabajo del proponentes personas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 0 puntos.

b) En cuanto a las Propuestas que no sean consideradas como nacionales que ofrezcan un equipo de trabajo conformado de acuerdo con los siguientes requerimientos, se asignarán los puntajes que se establecen a continuación:

i) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 95% de personas capacitadas, consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 100 puntos;

ii) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al



85% y menor al 95% por personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 80 puntos;

iii) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 75% y menor al 85% de personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 70 puntos.

iv) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 65% y menor al 75% de personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 60 puntos.

v) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 55% y menor al 65% de personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 50 puntos.

vi) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 40% y menor al 55% de personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 40 puntos.

vii) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 30% y menor al 40% de personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 30 puntos.

viii) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 20% y menor al 30% de personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 20 puntos.

ix) Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 10% y menor al 20% de personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 10 puntos.

xi) Quien no ofrezca dentro del número de personas capacitadas que conforman el equipo de trabajo del proponentes personas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 0 puntos.

En ningún caso durante la ejecución del contrato, podrá cambiarse el porcentajes de personas capacitadas nacionales propuesto por el oferente.

## 5.6. PROPUESTA ECONOMICA

Equivale a la participación en la Tarifa al Usuario ofrecida por los proponentes en su propuesta como Precio Licitado Unitario por Pasaje Pagado - PPP -, y que aspiran obtener como remuneración en caso de resultar adjudicatarios del presente proceso licitatorio.

El valor ofertado se entenderá como la remuneración total que recibirá el concesionario de la presente Licitación Pública, que incluirá los valores correspondientes a estudios, asesorías, adquisición de la plataforma tecnológica, implantación, administración, operación, renovación, mantenimiento, imprevistos, utilidades, impuestos directos e indirectos, pólizas y todos aquellos costos en que deba incurrir el proponente para el cabal y total cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión, la remuneración o retribución por la asunción de los riesgos que ha asumido y la legítima utilidad a que tiene derecho por la explotación de la concesión, de conformidad con las disposiciones aplicables al mismo contrato y conforme a la legislación Colombiana.



**6. ESTIMACIÓN, TIPIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDAN AFECTAR EL EQUILIBRIO ECONÓMICO DEL CONTRATO.**

La distribución de riesgos del Contrato de Concesión está fundamentada en lo dispuesto en el Decreto 2474 de 2008 (reglamentario de la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007), la Política Estatal sobre el manejo de riesgo contractual del Estado en proyectos de participación privada en infraestructura contenido en el documento CONPES 3107 de 2001 y el CONPES 3133 de septiembre 2003.-

Teniendo en cuenta lo dispuesto en las normas anteriores, las siguientes son las condiciones de tipificación y asignación de los riesgos involucrados en el desarrollo y ejecución del contrato de concesión que se pretende celebrar, que podrían alterar el equilibrio financiero del mismo:

1. EL CONCESIONARIO, con las condiciones de experiencia y capacidad acreditadas en su propuesta, debe contar con la capacidad requerida para manejar y mitigar los riesgos del negocio y por ello, a partir de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, EL CONCESIONARIO asume los efectos derivados de los riesgos que le sean contractualmente asumibles, además de aquellos que se desprenden de las cláusulas o estipulaciones del Contrato de Concesión y/o que se derivan de la naturaleza del Contrato de Concesión.

2. Para todos los efectos legales, se entenderán incluidos dentro de los riesgos propios del negocio del CONCESIONARIO todos aquellos que no estén expresamente asignados a TRANSCARIBE S.A. También le corresponden los riesgos que no estén explícitamente excluidos de la órbita de responsabilidad del CONCESIONARIO según las cláusulas del contrato.

3. EL CONCESIONARIO como profesional de la actividad de diseño y operación del sistema de recaudo y del suministro del centro de gestión y control de flotas, y de las condiciones de experiencia acreditadas, declarará en el contrato conocer los beneficios y riesgos de la misma y por ello acepta que la contraprestación que recibirá de acuerdo con las condiciones establecidas en el Pliego de Condiciones y en el Contrato de Concesión es suficiente para asumir los riesgos a que está expuesto.

Por lo tanto, no procederán reclamaciones del CONCESIONARIO basadas en el acaecimiento de alguno de los riesgos que fueron asumidos por EL CONCESIONARIO 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, salvo que dicho reconocimiento o garantía se encuentre expresamente pactados en el contrato.

Mediante la suscripción del Contrato de Concesión, EL CONCESIONARIO y Transcaribe S.A. asumen expresamente los riesgos propios de la actividad económica que se propone adelantar, los cuales se relacionan a continuación:



FACTOR DE RIESGO	DESCRIPCION	RESPONSABLE
Riesgo de demanda	Es la contingencia que consiste en la eventual disminución o aumento en el número de los viajes que constituyen pago en el Sistema TRANSCARIBE frente a los que fueron estimados por el CONCESIONARIO, al momento de estructurar su propuesta económica dentro de la Licitación Pública convocada por TRANSCARIBE S.A.	Concesionario
Riesgo de Financiabilidad	Es la contingencia que consiste en que los organismos, instituciones financieras o proveedores le concedan o no, total o parcialmente, a EL CONCESIONARIO la financiación necesaria o adecuada para cumplir con las obligaciones de inversión que le impone el presente Contrato de Concesión.	Concesionario
Financiero	Es la contingencia que surge de la movilidad en el costo de la operación o de la financiación del CONCESIONARIO como resultado de la posible variación de las tasas de interés, de la tasa de cambio o de cualquier otro factor, respecto de los márgenes estimados por EL CONCESIONARIO al momento de presentar su propuesta.	Concesionario
Riesgo de Fuerza Mayor o Caso Fortuito	Es la contingencia que consiste en el impacto adverso que tengan aquellos eventos imprevisibles o irresistibles, sobre la ejecución del presente contrato.	ASIGNACION SEGÚN EVENTO
Riesgo de Implantación del Sistema	Es la contingencia que consiste en el impacto que en los costos, en el costo de oportunidad y en el retorno de la inversión previstos por EL CONCESIONARIO puedan tener factores internos o externos al Sistema TRANSCARIBE que dificulten, retrasen o dilaten el proceso de implantación o puesta en marcha del mismo.	ASIGNACION AL CONCESIONARIO O A TRANSCARIBE SEGÚN EVENTO
Político	Es la contingencia que consiste en la posibilidad de que se presenten cambios en la situación política del	Concesionario

*R gm*



	país o en las condiciones macroeconómicas que afecten los flujos del CONCESIONARIO.	
Regulatorio	Es la contingencia que consiste en los cambios regulatorios, administrativos, legales o constitucionales que afecten al Sistema, con excepción de aquellas que se deriven del "Hecho del Príncipe".	Concesionario
Riesgo por Obligaciones Ambientales	Es la contingencia derivada del cumplimiento, incumplimiento, modificaciones o pasivos que se deriven de las licencias ambientales o de los planes de manejo ambiental (o de los permisos o licencias que los reemplacen), a los que haya lugar con ocasión o como consecuencia del desarrollo del presente contrato; de la falta de tales licencias o de los planes o de la violación o incumplimiento de las normas ambientales que fueren aplicables.	Concesionario
Riesgo de Retorno de la Inversión	Es la contingencia que consiste en la eventual imposibilidad de recuperar todo o parte de la inversión por parte del CONCESIONARIO en el tiempo estimado.	Concesionario
Tributario	Es la contingencia que consiste en la variación en la estructura o normativa tributaria de cualquier impuesto del orden nacional, departamental o municipal, o en la imposición de impuestos, tasas, contribuciones, inversiones obligatorias, créditos obligatorios o figuras similares, que establezca la ley o cualquier otra norma legalmente obligatoria y que se aplique a la celebración, perfeccionamiento, ejecución, cumplimiento o liquidación del presente contrato.	Concesionario
Cambiarío	Es la contingencia que surge de la movilidad de la tasa de cambio de la eventual devaluación o revaluación del peso colombiano frente al dólar o cualquier otra moneda, sin importar si esa	Concesionario

*R. Jim*



	situación coincide o no con cualquier pre cálculo efectuado por los proponentes adjudicatarios.	
de flujo de caja	Es la contingencia que consiste en que por cualquier razón ordinaria o extraordinaria, se llegue a generar un menor valor de ingresos respecto de lo presupuestado por los proponentes adjudicatarios del presente proceso licitatorio. Este riesgo se encuentra asociado al riesgo de Demanda.	Concesionario
de Operación	Es la contingencia que consiste en el eventual mayor costo en la operación, en el mantenimiento o en la disponibilidad de los insumos de operación o variación del precio o costo de los mismos, con relación a las proyecciones estimadas por los proponentes adjudicatarios del presente proceso licitatorio.	Concesionario
Riesgo de Variación de las Tarifas por Orden de la Autoridad Municipal Competente:	Es la contingencia que consiste en el detrimento que en los ingresos del Sistema TRANSCARIBE pueda causar una modificación en la tarifa al usuario, provocada por un acto de autoridad que pueda ser considerado como "Hecho del Príncipe".	TRANSCARIBE S.A.
Hallazgos arqueológicos y descubrimientos	Los efectos favorables y desfavorables derivados de hallazgos arqueológicos y descubrimientos de tesoros, minas u otros yacimientos.	TRANSCARIBE S.A.
Estados de conmoción interior o de huelgas y protestas	Las pérdidas directas y no consecuenciales derivadas de las huelgas internas, nacionales o regionales, en las cuales no participe directamente EL CONCESIONARIO ni sean promovidas por éste o sus empleados de dirección, manejo o confianza.	TRANSCARIBE S.A.

Transcaribe ha preparado un documento denominado MATRIZ DE RIESGOS, Anexo No. 4 a los pliegos de condiciones, el cual para todos los efectos hace parte integral del presente documento, toda vez que en él se estiman, tipifican y asignación los riesgos que pueden surgir con ocasión a la ejecución de esta contratación.-

*R* *dm*



**PROCEDIMIENTO PARA LA APLICACIÓN DEL MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN DE LOS EFECTOS DERIVADOS DE LA OCURRENCIA DE LOS EVENTOS DE RIESGO ASIGNADOS A TRANSCARIBE S.A.**

El procedimiento para la aplicación del mecanismo general de mitigación de los efectos derivados de la ocurrencia de los eventos de riesgo asignados a Transcaribe S.A., deberá ser iniciado por el CONCESIONARIO.

**a. Procedimiento**

Ante la ocurrencia de uno o varios de los eventos de riesgo asignados a Transcaribe S.A. en el presente Anexo del Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO deberá radicar en la oficinas de Transcaribe S.A., en los diez (10) días hábiles siguientes a la ocurrencia de los hechos considerados como siniestro consecuencia del evento de riesgo, escrito donde soliciten formalmente la aplicación del mecanismo general de mitigación de los efectos derivados de la ocurrencia de los eventos de riesgo asignados a Transcaribe S.A.

En dicho documento deberá hacerse una relación detallada de los hechos causa del evento, las consecuencias que ha traído consigo el siniestro sobre la ejecución del contrato y la prestación efectiva del servicio, la relación de causalidad entre la causa y el efecto, y las pruebas que demuestran su ocurrencia. Así mismo, una tasación de los perjuicios que pretende le sean mitigados, debidamente fundamentados técnica y financieramente.-

Una vez radicado el oficio de solicitud, TRANSCARIBE S.A., dentro de los quince (15) días hábiles siguientes, evaluará la existencia del perjuicio, la tasación del mismo y su fundamento técnico y financiero.

Vencido el plazo, TRANSCARIBE S.A. proferirá acto administrativo motivado, evaluando la solicitud del CONCESIONARIO. Este acto administrativo puede conceder, negar o conceder parcialmente las pretensiones del Concesionario. Dicho acto se notificara al CONCESIONARIO y al garante o asegurador, utilizando el procedimiento establecido en el artículo 44 del Código Contencioso Administrativo.-

Si dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación del acto administrativo en las dependencias del CONCESIONARIO, no hubiere objeción por escrito dirigida a TRANSCARIBE S.A., se entenderá tal silencio como una señal de aceptación por parte del CONCESIONARIO del contenido del acto administrativo.

Si hubiere objeción escrita por parte del CONCESIONARIO dentro del los términos señalados en el párrafo anterior, ésta deberá dirigirse a TRANSCARIBE S.A. mediante comunicación escrita, en la cual expondrá las razones por las cuales se encuentra en desacuerdo con la decisión. Esta objeción surte los efectos de recurso de reposición en vía gubernativa.

Resueltas las objeciones presentadas por el CONCESIONARIO o ante silencio del mismo, el acto administrativo proferido quedara en firme, y será notificado personalmente al CONCESIONARIO y al garante o asegurador.

**7. MECANISMOS DE COBERTURA QUE GARANTIZAN LAS OBLIGACIONES SURGIDAS CON OCASIÓN DEL PROCESO DE SELECCIÓN Y DEL CONTRATO A CELEBRAR.**

EL CONCESIONARIO deberá constituir a favor de TRANSCARIBE S. A., dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la firma del presente contrato de concesión, una garantía de cumplimiento de las obligaciones contractuales a su cargo, que cumpla con las disposiciones contenidas en el Pliego de Condiciones, el presente contrato y de conformidad con las normas contenidas en el Decreto 4828 de 2008 modificado parcialmente por el Decreto 2493 de 2009.-

*R* *sm*

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

- A. Cumplimiento de las obligaciones surgidas del contrato estatal incluyendo en ellas el pago de multas y cláusula penal pecuniaria. El amparo de cumplimiento del contrato cubrirá a la entidad estatal contratante de los perjuicios directos derivados del incumplimiento total o parcial de las obligaciones nacidas del contrato, así como de su cumplimiento tardío o de su cumplimiento defectuoso, cuando ellos son imputables al contratista garantizado. Además de esos riesgos, este amparo comprenderá siempre el pago del valor de las multas y de la cláusula penal pecuniaria que se hayan pactado en el contrato garantizado.
- B. Pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales. El amparo de pago de salarios, prestaciones sociales e indemnizaciones laborales cubrirá a la entidad estatal contratante de los perjuicios que se le ocasionen como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones laborales a que esté obligado el contratista garantizado, derivadas de la contratación del personal utilizado para la ejecución del contrato amparado.
- C. Calidad y correcto funcionamiento de los bienes y equipos suministrados. El amparo de calidad y correcto funcionamiento de los bienes y equipos suministrados cubrirá a la entidad estatal contratante de los perjuicios imputables al contratista garantizado, (i) derivados de la mala calidad o deficiencias técnicas de los bienes o equipos por él suministrados, de acuerdo con las especificaciones técnicas establecidas en el contrato, o (ii) por el incumplimiento de los parámetros o normas técnicas establecidas para el respectivo bien o equipo.
- D. Calidad del servicio. El amparo de calidad del servicio cubre a la entidad estatal contratante de los perjuicios imputables al contratista garantizado que surjan con posterioridad a la terminación del contrato y que se deriven de la mala calidad del servicio prestado, teniendo en cuenta las condiciones pactadas en el contrato.

Los contratistas podrán otorgar como Garantía de Cumplimiento de las Obligaciones Contractuales, cualquiera de los siguientes mecanismos de cobertura del riesgo:

- Póliza de seguro
- Fiducia mercantil de garantía
- Garantía bancaria a primer requerimiento
- Endoso de garantía de títulos valores
- Deposito de dinero en garantía

  
**JOSE ALVARO VILLADIEGO**  
Director de Operaciones

  
**ERCILIA BARRIOS FLOREZ**  
Jefe Oficina Asesora Jurídica