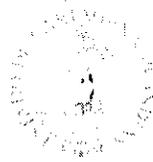
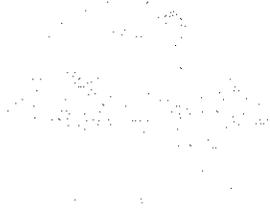


**SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO  
CARTAGENA D. T. Y C.**

**TRANSCARIBE S.A.**



**ALCALDIA DE CARTAGENA DE INDIAS**  
Disertio Juridico y Cultural

**ESTUDIOS PREVIOS  
ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD**

**LICITACION PÚBLICA No. TC-LPN-002 de 2011**

**OBJETO: "CONCESION PARA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE  
MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS TRANSCARIBE"**

Cartagena de Indias - AGOSTO DE 2011

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 **CONCESION PARA LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS TRANSCARIBE**.

## 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.

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

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



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

El marco legal, la política estatal, así como los convenios suscritos, señalan 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 cuenta 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 operación del SITM.

En consecuencia, la necesidad de entregar 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

R

SM

Masivo en la ciudad de Cartagena de Indias, la concesión como mecanismo de implantación de dichos sistemas, y la concesión de operación como elemento integral de los sistemas de transporte masivo.

## **ENTIDAD PÚBLICA CONTRATANTE**

La entidad pública contratante será TRANSCARIBE S.A., es la sociedad por acciones constituida entre entidades públicas del orden Distrital bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos, autorizada mediante Acuerdo No. 004 del 19 de Febrero de 2003 del Concejo Distrital de Cartagena, dotada de personería jurídica, autonomía administrativa y capital independiente, constituida mediante Escritura Pública No. 0654 de julio 18 de 2003, registrada en la Cámara de Comercio de Cartagena, la cual tiene el carácter de titular del Sistema TRANSCARIBE.

### **1.1. EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA TRANSCARIBE, TRANSCARIBE**

Los estudios que se realizaron para la implementación y puesta en marcha del sistema integrado de transporte masivo de la ciudad de Cartagena Transcaribe fueron:

- Matriz origen-destino
- Diseño conceptual
- Diseño operacional
- Actualización de la matriz origen-destino y actualización del diseño operacional del SITM de 2010

El diseño operacional incluye los cálculos para cada uno de los servicios o rutas tanto troncales, alimentadores, Pretroncales y auxiliares de los siguientes datos:

- Lugar de origen y destino
- Tipo de vehículo
- Longitud
- Ciclo
- Velocidad
- Demanda de pasajeros
- Volumen máximo de pasajeros
- Intervalo operativo
- Flota operativa
- Índice de rotación (IR)
- Recorrido promedio diario
- Índice de pasajero por kilometro (IPK)
- Frecuencia
- Recorrido promedio diario anual

Dentro de los objetivos del Sistema Transcaribe se encuentran:

- Promover la transformación del transporte público hacia un Sistema eficiente, seguro y de calidad
- Promover una dinámica empresarial e institucional en la prestación del servicio público de transporte

*R* *SM*



- Optimizar el servicio y mejorar la calidad del nivel de servicio, con amplia cobertura temporal y espacial, mayor velocidad, mayor comodidad y tarifa ajustada a la calidad del servicio
- Motivar la planeación, regulación y control del Sistema
- Incentivar a la participación privada de manera eficiente en el Sistema
- Dar tratamiento preferencial al transporte público actual existente en la ciudad de Cartagena.
- Mejorar las condiciones del tráfico en la malla vial de Cartagena
- Mejorar el entorno urbanístico y paisajístico de la ciudad
- Establecer metodologías adecuadas para la implantación gradual del Sistema.

TRANSCARIBE S.A. es el titular del Sistema Transcaribe, y en tal calidad le compete la planeación, gestión, implementación y control del Sistema. ( siempre entre las competencias del Transcaribe debe establecerse la implementación)

El Distrito de Cartagena ha realizado los estudios correspondientes a la demanda de transporte público colectivo terrestre del Distrito de Cartagena, y los cuales han dado como resultado regular en mejor forma la oferta, optimizando costos y la satisfacción de las necesidades de movilización con menor impacto al medio ambiente.

#### **1.1.1. COMPONENTES DEL SISTEMA TRANSCARIBE**

##### **1.1.1.1. AUTOBUSES DESTINADOS A LA OPERACIÓN DEL SISTEMA**

La flota de vehículos para el sistema de transporte masivo estará constituida por vehículos de más de una tipología de acuerdo a la siguiente descripción:

##### **- AUTOBUSES ARTICULADOS**

En términos generales los buses articulados están compuestos de dos módulos rígidos acoplados a través de una conexión que permite mayor maniobrabilidad de los vehículos, tendrán una capacidad para aproximadamente 160 pasajeros, de los cuales cerca de la tercera parte irán sentados, contarán con espacios reservados para sillas de ruedas, coches de bebés, y pasajeros con alguna discapacidad, y en general deberán dar cumplimiento con la normas establecidas.—Vigentes a la fecha del pedido de estos automotores.

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

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

Estos vehículos se utilizaran en la operación de las rutas troncales.

#### - **AUTOBUSES CONVENCIONALES**

Los autobuses convencionales son buses con capacidad de 48 pasajeros, que para el Sistema Transcaribe contarán con puertas únicamente del lado derecho.

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

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

Estos vehículos se utilizaran en las rutas alimentadoras y complementarias.

#### - **AUTOBUSES PADRONES**

Los autobuses padrones son buses con capacidad de 90 pasajeros, que para el sistema Transcaribe contarán con puertas a ambos lados (derecha e izquierda), que permitan ingresar al corredor troncal a través de las estaciones de parada con plataforma alta y que también puedan dejar y recoger pasajeros en paraderos a nivel de andén.

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

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

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

Los autobuses destinados al sistema de transporte masivo para el Distrito de Cartagena deberán contar con sistema de aire acondicionado, con excepción a los que sean vinculados provisionalmente provenientes del transporte público colectivo que hacen parte del censo del parque automotor vigente.

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

#### **1.1.1.2. SISTEMA TRONCO – ALIMENTADO - INTEGRACIÓN TOTAL DE RUTAS**

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



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

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

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

### 1.1.1.3. SERVICIOS TRONCALES

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

Como uno de los objetivos del Sistema Transcaribe es mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad de Cartagena, se establecen una serie de servicios que circularán sobre la troncal ayudando a descongestionar el tráfico vehicular y a disminuir los tiempos de viajes. Estos servicios pueden ser corrientes, semiexpresos o expresos.

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

La existencia de los servicios expresos tiene varias ventajas: incrementa la capacidad del sistema al aumentar el flujo de pasajeros hora, prestar un mejor servicio al usuario porque lo transporta en un menor tiempo al haber menos paradas.

Las velocidades propuestas para los distintos servicios varían de acuerdo al número de paradas y a las intersecciones reguladas mediante un sistema de semaforización de alta tecnología.

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

Los diferentes servicios estarán operando desde las 5 de la mañana hasta las 11 de la noche. Sin embargo, como la oferta del servicio se planea con base en la demanda, entendiendo su variación en los periodos picos del día, así como su variación entre días laborales y feriados e incluso en épocas como vacaciones y teniendo en cuenta que el

*RR JM*



sistema es dinámico se deberán adecuar los intervalos, las frecuencias y los horario del servicio\_a lo que requiera la ciudad.

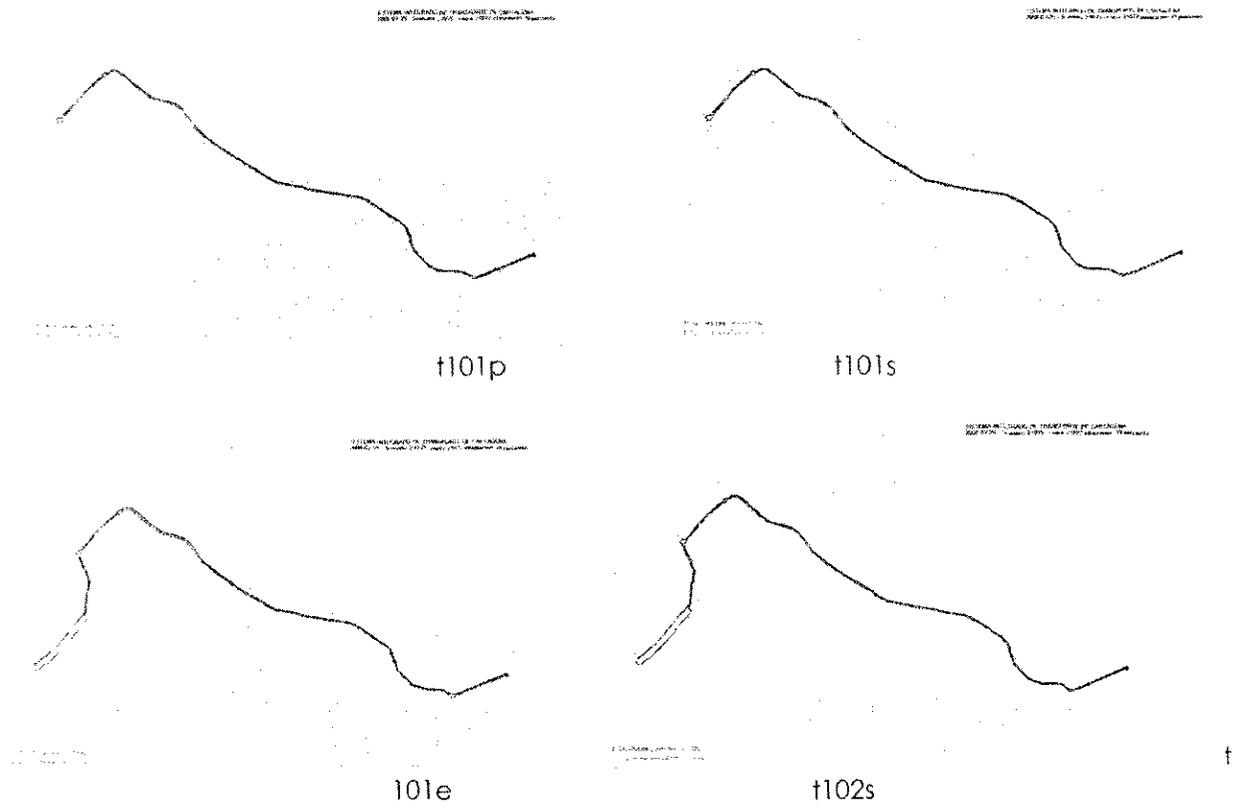
**a) Descripción de los Servicios Troncales**

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

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

Servicio	Origen-destino	Tipo de vehículo
T101p	Portal-centro	Articulado
T101s	Portal-centro	Articulado
T102e	Portal-Bocagrande	Padrón
T102s	Portal-Bocagrande	Padrón

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



*Handwritten signature or initials*

**b) Rutas Pretroncales**

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

No	Ruta	Long. (Km.)	Veh. Tipo
X101p	Campanos-13 junio-gaviotas-centro	26,81	Padrón
x102p	Portal-bosque-centro	22,12	Padrón
x103p	Rodeo-España-Centro	27,71	Padrón
x104p	Term intermunicipal-Pedro Romero-centro	31,87	Padrón
X105p	Ciudadela 2000-crisanto luque-Bocagrande	33,25	Padrón

**c) Rutas alimentadoras**

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

Son 13 servicios alimentadores.

No	Ruta	Long. (Km.)	Veh. Tipo
a101p	Variante-portal	10,24	convencional
a102p	U tecnologica-portal	9,38	convencional
a103p	Bayao-sbolivar-amparo	9,79	convencional
a104p	Mandela-amparo	9,98	convencional
a105p	U tecnol-socorro-portal	13,64	convencional
a106p	Fredonia-portal	3,82	convencional
a107p	Blasdelezo-amparo	10,23	convencional
a108p	Campestre-amparo	8,13	convencional
a109c	Nuevo bosque-amparo	13,97	convencional
a110c	Portal-Gallo-comfenalco-Portal	17,6	convencional
a111p	Boquilla-Bazurto-Esperanza-Boquilla	18,49	convencional
a112p	Boquilla-Centro	16,13	convencional
a113p	Pozón-portal		convencional

*R* *g*

--	--	--	--

d) Rutas auxiliares

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

No	Ruta	Long. (Km.)	Veh Tipo
c001p	Mandela-centro	40,11	convencional
c002p	Campestre-centro	27,22	convencional
c003p	Blasdelezo-bazurto	22,28	convencional
c004p	Socorro-centro	29,28	convencional
c005p	Tierra baja-centro	38,62	convencional
c006p	U tadeo-centro	38,62	convencional
c007p	Santa lucia-Crisanto Luque-centro	32,99	convencional
c008p	Membrilla-bazurto	26,53	convencional
c009p	Pasacaballos-bazurto	39,69	convencional
c010p	U tecnologica-Crisanto Luque-centro	31,22	convencional
c011p	Boquilla-manga	19,74	convencional
c012p	Ciudad2000-bazurto	20,76	convencional
c013p	Ciudad2000-torices	32,14	convencional

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

e) Flota de Reserva

En todo sistema de transporte masivo es necesario contar con una Flota de Reserva que opera como complemento de la flota operativa. La función específica de la Flota de Reserva es cubrir el servicio de los autobuses que se encuentran en mantenimiento o de aquellos que presenten imprevistos al iniciar o durante la operación.

**1.1.2. DISTRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA EL DESARROLLO DEL SISTEMA TRANSCARIBE**

Actividad	Ejecución	Financiación
Construcción de Infraestructura	Distrito de Cartagena	Aportes de la Nación Aportes del Distrito de Cartagena, Tarifa a

*R* *ms*

		Usuarios (Patios y Talleres, portal de integración entre otros)
Mantenimiento de Infraestructura del Distrito de Cartagena Programación, Supervisión y Control de Servicios (Incluye Suministro del Sistema de Gestión y Control de la Operación)	Distrito de Cartagena TRANSCARIBE S.A.	Aportes del Distrito de Cartagena Tarifa al Usuario
Adquisición, operación y mantenimiento de autobuses	Operadores privados bajo Contrato de Concesión con TRANSCARIBE S.A.	Tarifa al Usuario Aportes del Distrito de Cartagena
Adquisición, instalación y operación del Sistema de Recaudo	Operador Privado bajo Contrato de Concesión con TRANSCARIBE S.A.	Tarifa al Usuario

#### 1.1.4 IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA

El sistema será implementado en Tres fases: fase pedagógica, fase de implementación y fase de operación.

- A) La fase pedagógica tendrá una duración de 30 días contados a partir de la fecha de recibo a satisfacción por parte de Transcaribe de los autobuses definidos en el apéndice 10, tablas 1 y 2. Estos autobuses serán utilizados para educar a los usuarios en la utilización del sistema. Durante esta fase no habrá remuneración para los operadores.
- B) La fase de implementación tendrá una duración máxima de 2 años contados a partir del día siguiente que culmina la etapa pedagogía, El objetivo fundamental de esta fase es vincular el restante de la flota de referencia, acorde a lo establecido en el apéndice 10, tablas 3 y 4, y desvincular los demás buses del sistema colectivo actual.
- C) La fase de operación regular tendrá una duración de 12 años contados a partir de la fecha de culminación de la fase de implementación. En esta fase el concesionario ya cuenta con el 100% de su flota de referencia.

La remuneración del concesionario durante esta fase corresponde al precio licitado por kilómetro por tipología, por los kilómetros efectivamente recorridos por cada vehículo en cada tipología, afectados por el índice de calidad del servicio, la esta afectación por nivel de servicio se exigirá a partir del momento en que el sistema este totalmente implementado.



Es lógico que al operador comience a calificarse para efectos de remuneración el nivel de servicio una vez que todo los componentes del sistema estén optimizados, es decir estén dadas las condiciones para que el servicio se no se afecte por temas como obras civiles, portal, recaudo, informalidad. Vale la pena recordar que los primeros años de la operación es muy sensible en los ingresos y cualquier disminución en ellos es altamente significativa.

## **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 dos (2) contratos para otorgar en igual número de Concesiones la operación del Sistema de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena, Transcaribe, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión y control e implementación de TRANSCARIBE S.A., en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el presente pliego de condiciones sus adendas , en el Contrato de Concesión y en todos los demás documentos que forman parte del proceso y del contrato.

#### **OBJETO CONCESION N° 1**

Otorgar en –CONCESION la operación de 284 vehículos del SITM TRANSCARIBE distribuidos así: 19 vehículos articulados, 75 vehículos padrones y 190 vehículos convencionales, 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.

#### **OBJETO CONCESION N° 2**

Otorgar en –CONCESION la operación de 435 vehículos del SITM TRANSCARIBE distribuidos así: 15 vehículos articulados, 142 vehículos padrones y 278 vehículos convencionales, 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.

Las dos (2) concesiones que se adjudicarán en virtud del presente proceso licitatorio se sujetarán al Pliego de Condiciones, a sus anexos, apéndices y en especial al Contrato de Concesión correspondiente, contenido en el Anexo 1, el cual hace parte de este documento, y que contiene y refleja en su totalidad el objeto de la presente licitación pública, así como su alcance para todos los efectos legales.

### **B. ALCANCE DEL OBJETO:**

El alcance del objeto anteriormente descrito comprende el permiso de Operación a los

proponentes adjudicatarios del presente proceso licitatorio para la prestación del Servicio de Transporte Público Urbano Masivo de Pasajeros en el Distrito de Cartagena, sobre las vías, con los servicios y recorridos que se requieran para la operación troncal, auxiliar, de alimentación y servicios complementarios del Sistema Transcaribe.

Además, comprende la ejecución de las siguientes actividades:

1. El suministro de la flota requerida para la operación de las diferentes rutas del sistema integrado de transporte de Cartagena.
2. El suministro de todos los equipos necesarios para la operación de los patios del sistema de transporte masivo de Cartagena.
3. La administración y dotación de la infraestructura recibida en forma no exclusiva para la instalación, operación, administración y mantenimiento de los buses del sistema.
4. El mantenimiento de la infraestructura recibida en forma no exclusiva para la instalación y dotación de todos los equipos de la operación de los buses.

### 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, y suscriba el acta de inicio.

Esta etapa tendrá una duración máxima de **OCHO (8) MESES** contados desde la firma del acta de inicio del contrato. Durante este término el CONCESIONARIO llevará a cabo todas las actividades previstas para la puesta en funcionamiento de la operación del sistema, como es el caso del pedido y suministro de la flota solicitada en la primera etapa, 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, previo recibo a satisfacción por parte de Transcaribe de los autobuses definidos en el apéndice 10 tabla 1 y 2. Estos autobuses serán utilizados

R

para educar a los usuarios en la utilización del sistema. Durante este término el CONCESIONARIO no percibirá ingresos.-

La etapa de operación pedagógica no podrá iniciarse hasta tanto la infraestructura física y los demás componentes de la implementación del sistema se encuentre habilitados, para que se inicie a la operación regular que garantice la cancelación al concesionario el valor total correspondiente a la oferta económica propuesta para la licitación.

c) La etapa de operación regular: Tendrá una duración total de **CATORCE AÑOS (14)**, contados a partir del día siguiente al término de la etapa de operación pedagógica, la cual estará sujeta al periodo de operación regular de los contratos de recaudo 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 o etapa de Implementación. Tendrá una duración de 2 AÑOS. El objetivo fundamental de esta fase es vincular el restante de la flota de referencia, acorde a lo establecido en el apéndice 10 tablas 3 y 4, y desvincular los demás buses del sistema colectivo actual.

Los concesionarios serán remunerados en esta fase, según el precio por kilometro licitado y los kilómetros recorridos según el diseño operacional asociado a la flota de referencia.

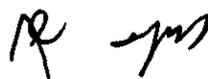
- FASE 2 o de operación total. Tendrá una duración de 12 AÑOS, en los cuales se movilizará el 100% de la demanda paga de pasajeros estimada para el sistema.-

La remuneración del concesionario durante esta fase corresponde al precio licitado por kilometro por tipología, por los kilómetros efectivamente recorridos por cada vehículo en cada tipología, afectados por el índice de calidad del servicio.

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**

## 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 al producido por la venta al público del servicio de transporte de pasajeros a través del Sistema Transcaribe y los fondos creados que permitan la remuneración de conformidad



con la oferta presentada a esta licitación, así como la utilización de otros ingresos colaterales del sistema que permitan tal fin.

## DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

### a) DERECHOS

- Los Concesionarios por la suscripción del Contrato de Concesión tendrán derecho a la explotación económica de la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros del Distrito de Cartagena;
- Tendrán derecho a la utilización de la infraestructura del Sistema Transcaribe, incluyendo las instalaciones del Patio;
- Tendrán derecho a administrar todos los bienes recibidos en administración o que hubieren sido adquiridos, construidos o incorporados por él para beneficio de la concesión;
- Tendrán derecho a recibir y disponer libremente de los ingresos y participaciones directas o colaterales este último debe ser definido por Transcaribe que obtenga como resultado de la operación de transporte en los servicios troncales, auxiliares, alimentadores y complementarios del Sistema Transcaribe en los términos y condiciones previstos en el Contrato.
- Igualmente, el derecho a pignorar, gravar o disponer un porcentaje de su participación sobre la tarifa al usuario en las condiciones que establezca el contrato;
- obtener información del Sistema de Recaudo;
- tener una participación en la operación de transporte público masivo del Distrito de Cartagena correspondiente a la flota de referencia de la concesión (No. 1 o No. 2) que le ha sido adjudicada.

### b) OBLIGACIONES

Las obligaciones principales de los Concesionarios para la ejecución del objeto descrito en el literal (A) del presente numeral, son:

#### a. Prestación Del Servicio Público De Transporte Terrestre Automotor:

Esta obligación consiste en garantizar la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros, con las condiciones de libertad de acceso, calidad, estándares de servicio y seguridad de los usuarios que determine Transcaribe S.A., en cumplimiento de los requisitos y condiciones exigidos el Apéndice de Especificaciones Técnicas de los Autobuses (Apendice2), el Protocolo Técnico de Flota (Apéndice 4), el Listado de Equipos (Apéndice 3), el Protocolo Legal de la Flota (Apéndice 11), el Protocolo de Instalación entre Concesiones (Apéndice 9), protocolo de solicitud de incorporación de la flota



(Apéndice 10), protocolo para la reducción de la oferta (Apéndice 12) y protocolo para la programación de servicios (Apéndice 13).

Igualmente, deberá realizar la operación del transporte troncal, auxiliar, alimentador y complementario en el Sistema Transcaribe, mediante el cumplimiento de los servicios de transporte masivo que le requiera Transcaribe S.A., efectuando los recorridos que le indiquen, con las parada que se le solicite atender, y bajo las, frecuencias y horarios que sean definidos por la Entidad, así como deberá vincular a las personas registradas ante Transcaribe S.A. como actuales Trabajadores del Sistema de Transporte Público Colectivo, a su estructura organizacional, Siempre y cuando cumplan con los perfiles operacionales que requiere el STMT

El concesionario debe vincular los vehículos establecido en el apéndice número 9 tablas 3 y 4 de la flota de referencia con anterioridad al inicio de la etapa de operación. Dicha vinculación debe ser acorde a lo establecido en las tablas 3 y 4 del apéndice numero 9. El operador deberá tener vincula el 100% de la flota establecida en la tablas 3 y 4 del numeral mencionado a los 24 meses de acuerdo a las fechas establecida en las tablas mencionadas. El operador deberá desvincular los buses del sistema colectivo actual según las proporciones indicadas en el contrato, en la medida en que vaya vinculando vehículos nuevos de la flota de referencia.

#### **b. De La Infraestructura De Soporte Y De Los Patios Y Talleres Del Sistema Transcaribe:**

Esta obligación consiste en recibir, administrar, conservar, reglamentar y adecuar en debida forma el Patio y Taller entregado por Transcaribe S.A. en las condiciones establecidas en el Apéndice de Patios y Talleres.

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

#### **c. De Los Equipos Y Dispositivos A Bordo De Los Autobuses:**

Esta obligación consiste en mantener y poner en marcha a través del Concesionario de Recaudo, los equipos, elementos y dispositivos pasivos y demás componentes a bordo de los autobuses descritos en el Apéndice de Lista de Equipos.

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

#### **d. De La Explotación De Publicidad En Los Autobuses:**

Los Concesionarios o quien estos dispongan o deleguen, tendrán que otorgar las facilidades necesarias para la utilización publicitaria del Sistema Transcaribe y proveer el área requerida en los autobuses y/o en la infraestructura entregada para su administración, autorizada por Transcaribe S.A.



**e. De La Participación De Pequeños Propietarios Transportadores**

Esta obligación consiste en no disminuir durante un determinado número de años, contados a partir de la fecha de la legalización del contrato Concesión, el número de los pequeños propietarios transportadores que hagan parte de la estructura societaria de los Concesionarios.

**III. DERECHOS Y OBLIGACIONES DE TRANSCARIBE S.A.****a) DERECHOS:**

Transcaribe S.A., tendrá derecho a:

- realizar el control de la operación del Sistema Transcribe;
- implementar el Sistema Transcribe;
- modificar a su discreción con fundamento al cumplimiento de los objetivos del sistema y la optimización del mismo, la frecuencia, cantidad, longitud y recorrido de las rutas troncales, auxiliares, alimentadoras y complementarias;
- impartir las instrucciones operativas que considere necesarias para garantizar la operatividad, seguridad, calidad, y funcionalidad del Sistema;
- gestionar, controlar u operar por sí mismo, a través de terceros o con la participación del operador concesionario con las actividades relacionadas con la explotación de la publicidad de los autobuses que conforman la Flota y dentro de la infraestructura entregada en administración y a cargo del Concesionario.
- Igualmente, tiene los derechos propios de la Entidad gestora del sistema y del concedente en un Contrato de Concesión.

**b) OBLIGACIONES:**

Transcaribe S.A. tendrá la obligación de:

- adelantar las actividades de implementación gestión, planeación y control del Sistema Transcribe;
- poner a disposición de los Concesionarios antes de la entrada en operación pedagógica la infraestructura física y tecnológica necesaria que permitirá el cumplimiento de las Rutas Troncales, auxiliares, Alimentadoras y complementarias, para adelantar la operación del Servicio Público de Transporte Masivo;
- planear, programar y ordenar los recursos para el mantenimiento y expansión de la infraestructura de transporte del Sistema Transcaribe;

- colaborar con el Concesionario en la obtención de las licencias y autorizaciones que se requieran para la ejecución del objeto del Contrato; y
- programar la operación en concordancia con los porcentajes de vinculación de flota.
- Facilitar los procesos de chatarrización del parque automotor del colectivo existente en el Distrito

#### **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.

➤ Onerosos 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 2474 de 2008 y las demás normas que la modifiquen, 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 clausulas reglamentarias que emanan del poder de la administración para cumplir sus cometidos de organización y funcionamiento, y las clausulas 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.

*Ne* *apu*

- 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, dentro de las condiciones óptimas de implementación (agregado) 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 ~~les~~ cada uno de los proponentes que resulten favorecidos en la Licitación Pública No. **TC-LPN-002 DE 2011**, 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 periodo de operación regular de **14 años**, contados a partir de la fecha de suscripción del acta de inicio, cuyo objeto es la "Concesión 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. ANÁLISIS TÉCNICO Y ECONÓMICO QUE SOPORTA EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO

De conformidad con lo establecido en el numeral 4º del artículo 3º 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	2011(p)	2012(p)	2013(p)	2014(p)	2015(p)	2016(p)	2017....(p)
Pesimista	4,75%	5,00%	5,25%	5,50%	5,75%	6,00%	6,25%
Conservador	3,50%	3	50%	3	50%	3	50%
Optimista	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%	3,00%

Fuente: Elaboración propia

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 son los kilómetros recorridos por cada vehículo, siendo el determinante en el valor de los ingresos. Para esto, se realizó una modelación del diseño operacional del sistema, garantizando el cubrimiento de toda la ciudad y transportando el 100% de la demanda de diseño. De acuerdo al documento Conpes 3516 de 2008, la demanda de diseño del Sistema Transcribe 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.

- Estimación de costos

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

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 conductores y mecánicos. Se han estimado 2.4 conductores por cada vehículo para atender la totalidad de la jornada. En cuanto al personal de mantenimiento, se han estimado un mecánico por cada 5 vehículos. Todo el personal debe ser debidamente contratado por la empresa y el modelo financiero incluye todos los gastos asociados a prestaciones sociales y parafiscales.

Se estableció también una estructura de personal indirecto para planeación de

programación de flota, y para el correcto funcionamiento del patio y los talleres.

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

Al igual que con las inversiones, el flujo de costos es creciente gracias al cronograma de entrada de la flota de referencia, por lo cual a medida que vaya presentándose aumento en el número de vehículos, 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 de cada concesionario de operación, se toman los kilómetros diarios recorridos por cada tipología vehicular, multiplicado por el valor licitado de tarifa por kilómetro y tipología el del 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.

- Inversiones a realizar por el concesionario

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

Teniendo en cuenta que el plazo de la concesión es de catorce (14) años, no se espera hacer renovación de los vehículos. Las inversiones a realizar por parte del concesionario corresponden a los equipos definidos en los anexos técnicos, que corresponden a los vehículos de la flota de referencia, y los elementos necesarios para la adecuación de patios y talleres de mantenimiento.

Las inversiones en los vehículos, serán realizadas teniendo en cuenta el cronograma de entrada de la flota, es decir de acuerdo a lo establecido en el apéndice No 10 hasta alcanzar el 100% de la flota requerida.

El proyecto contempla la división en dos únicas concesiones, en las cuales el primer concesionario será adjudicado con el 40% de la operación de la flota, y el segundo recibirá el 60% restante. Esto significa una partición en las inversiones de capital, basadas principalmente en los vehículos que harán parte del sistema. Se tendrán tres tipos de vehículos transitando por el sistema que cumplirán las labores de alimentación y



transporte en las vías troncales y pretroncales. Por un lado, la alimentación del sistema estará a cargo de los busetones, con una capacidad para 45 pasajeros. El transporte por las vías troncales y pretroncales del sistema estará a cargo de vehículos articulados y padrones con unas capacidades de 160 y 80 pasajeros respectivamente.

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

El cronograma de entrada de la demanda, permitió modelar la cantidad de vehículos necesarios para satisfacerla, en donde se tuvieron en cuenta tiempos de ciclo por vehículo y el comportamiento actual del flujo de pasajeros a servir, manteniendo niveles de servicio adecuados y una amplia cobertura inicial del sistema. De acuerdo al cronograma de entrada, se tiene una necesidad específica de vehículos, tanto troncales, auxiliares como alimentadores, articulados, padrones como convencionales. En la primera fase se dará entrada a aproximadamente el 54% de los buses para el inicio de operaciones.

#### NUMERO DE VEHICULOS REQUERIDOS

Tabla No. 1

CONCESIÓN DE OPERACIÓN No. 1				
Tipología	01-Oct-2012	01-Nov-2012	01-Jul-2013	22-Oct-2014
Articulado	1	18	0	0
Padrón	3	72	0	0
Busetón	0	62	96	32
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>152</b>	<b>96</b>	<b>32</b>

**Nota:** La solicitud de la flota que debe entrar en octubre de 2014 debe contar con previa Autorización de Transcaribe.

Tabla No. 2

CONCESIÓN DE OPERACIÓN No. 2				
Tipología	01-Oct-2012	01-Nov-2012	01-Jul-2013	22-Oct-2014
Articulado	1	14	0	0
Padrón	5	137	0	0
Busetón	0	75	156	47
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>226</b>	<b>156</b>	<b>47</b>

*Handwritten signature or initials.*

**Nota: La solicitud de la flota que debe entrar en octubre de 2014 debe contar con previa Autorización de Transcribe.**

## 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

#### 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.

### 5.1.1. COMPOSICIÓN DE LA ESTRUCTURA SOCIETARIA DEL PROPONENTE

#### - Descripción de la Composición de la Estructura Societaria del Proponente

La Composición de la Estructura Societaria del Proponente, debe seguir los siguientes parámetros:

Deberá contar con un mínimo en la concesión 2 de **Doscientos cincuenta (250)** y para la concesión 1 de **Doscientos (200) Pequeños Propietarios Transportadores y/o Pequeños Propietarios Transportadores Equivalentes** que tengan contrato de vinculación vigente con las Empresas de Transporte Público Colectivo habilitadas en el Distrito de Cartagena, que sean propietarios de vehículos incluidos en el **Apéndice 5**, que cuenten con tarjeta de operación vigente expedida por la autoridad de Transporte a la fecha de apertura de la presente licitación.-

Los Pequeños Propietarios Transportadores, deberán ser socios en un porcentaje mínimo del 20% del capital social del proponente plural exigido mediante la sumatoria de la participación de cada uno de ellos, ya sea en forma directa o indirecta.

Se entiende por participación indirecta cuando el pequeño propietario o propietario equivalente es socio o accionista de una sociedad accionista del proponente individual o es socio o accionista de una sociedad integrante del proponente plural.

Solo se tendrá en cuenta cuando participen en forma directa, para efectos de la acreditación del 20% señalado en el párrafo anterior, hasta el 0.1% de la participación de cada Pequeño Propietario Transportador.

El concesionario estará obligado a conservar o mantener la proporción arriba indicada con respecto a los pequeños propietarios (sin incluir propietarios equivalentes) durante los primeros siete (7) años.

Se entenderá pequeño propietario quien acredite la condición de propietarios en una proporción igual o mayor al cincuenta por ciento (50%) de uno (1) hasta tres (3) vehículos.

Un (1) Pequeño Propietario Transportador solo podrá asociarse a un solo Proponente dentro del presente proceso licitatorio. En el caso en que un (1) Pequeño Propietario Transportador se encuentre incluido en más de una (1) propuesta, este no será tenido en cuenta en ninguna de las propuestas en las que se presente.

En el caso de propietarios de una proporción mayor de tres (3) vehículos, que cuenten con contrato de vinculación vigente con las Empresas de Transporte Público Colectivo habilitadas en el Distrito de Cartagena, que sean propietarios de vehículos incluidos en el Apéndice 5, que cuenten con tarjeta de operación vigente expedida por la autoridad de Transporte del Distrito de Cartagena (DATI) se determinará su condición de Pequeño Propietario Transportador Equivalente de conformidad con la siguiente expresión:

$$Ppe\ p(i) = \text{Redondear} (\#V\ p(i) / 3)$$

Donde:

**Ppe p(i)** Pequeños Propietarios Transportadores Equivalentes que cuenten con contrato de vinculación vigente con las Empresas de Transporte Público Colectivo habilitadas en el



Distrito de Cartagena, que sean propietarios de vehículos incluidos en el **Anexo 5**, que cuenten con tarjeta de operación vigente expedida por la autoridad de Transporte y tránsito del Distrito de Cartagena acreditados por el Proponente(i)

**#V p(i)** Número de vehículos acreditados por el Proponente(i) que tengan contrato de vinculación vigente con las Empresas de Transporte Público Colectivo habilitadas en el Distrito de Cartagena, que se encuentren incluidos en el **Anexo 5**, que cuenten con tarjeta de operación vigente expedida por la autoridad de Transporte y tránsito del Distrito de Cartagena

**Redondear** Aproximación al entero más cercano.

- **Acreditación de la Composición de la Estructura Societaria del Proponente.**

Para acreditar la Composición de la Estructura Societaria del Proponente, éste deberá diligenciar la **Proforma respectiva** suscrita por el representante legal del Proponente o en caso de Proponente Plural por el apoderado único de sus miembros, en medio físico y magnético, con lo cual comprometerán la responsabilidad del Proponente y/o de los miembros del Proponente Plural respecto de la fidelidad y veracidad de la información que suministra, así como deberá adjuntar a las proforma los documentos que se especifican en este numeral.

TRANSCARIBE se reserva el derecho de solicitar en cualquier momento al proponente la documentación necesaria donde conste la condición de accionistas del Pequeño Propietario.

La Proforma deberá venir acompañada de los siguientes documentos:

Para el caso de las personas jurídicas y/o cooperativas que incluyan en su conformación Propietarios Transportadores, se deben anexar la escritura de constitución de la sociedad y el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de su domicilio social.

En los casos, en que con posterioridad a la constitución de la persona jurídica compuesta por Propietarios Transportadores y con anterioridad a la fecha de presentación de la propuesta, haya variado la estructura societaria, se deberá adjuntar adicionalmente certificación de existencia y representación legal que contenga la reforma realizada, una certificación suscrita por el representante legal, por el contador y por el revisor fiscal o quien haga sus veces de ser el caso, en la que se indique la composición social y/o accionaria actual y las ventas o los traspasos efectuados.

Para el caso de las promesas de sociedad futura deberá anexarse la promesa de constitución firmada por todos sus futuros socios o accionistas, el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de su domicilio social al menos 30 días antes de la fecha de apertura del presente proceso licitatorio de cada una de las personas jurídicas y copia de la cédula de ciudadanía o cédula de extranjería y/o pasaporte para el caso de personas naturales.

Para el caso de los patrimonios autónomos constituidos por Pequeños Propietarios Transportadores, que sean miembros del Proponente Plural se debe adjuntar copia del contrato de fiducia mercantil en el cual se expresen claramente las condiciones del

mismo y las funciones específicas de la fiduciaria respecto a la administración del patrimonio autónomo y de los documentos adicionales que complementen o modifiquen sus términos y certificado de existencia y representación legal de la sociedad fiduciaria que actúe como vocera del patrimonio autónomo expedido por la Superintendencia Financiera de Colombia con no más de treinta (30) días calendario de anticipación a la fecha de presentación de las propuestas.

Adjuntar el original del certificado de tradición de cada vehículo con expedición no superior a noventa (90) días calendarios de antelación a la fecha de cierre del presente proceso licitatorio, de conformidad con el Cronograma incorporado en el **numeral 2.1. del pliego de condiciones**, donde aparezca que los Propietarios son accionistas o socios del Proponente o miembros del Proponente Plural o si la persona natural o jurídica conformada por Propietarios Transportadores que sea a su vez accionista o socio del Proponente individual o miembro del Proponente Plural y que se encuentran incluidas dentro del Inventario del Parque Automotor incorporado en el **Apéndice 5** del Pliego de Condiciones.

En los casos en que con posterioridad a la fecha de expedición del Decreto No. 0334 del 15 de marzo de 2011 expedido por el DATT (adopción del inventario del parque automotor de transporte público colectivo de Cartagena), los vehículos listados en el Inventario del Parque Automotor contenido en el **Apéndice 5** cambien de propietario, los proponentes deberán adjuntar a la **Proforma correspondiente**, el original del certificado de tradición del vehículo con expedición no superior a noventa (90) días calendarios de antelación a la fecha de cierre de la Licitación Pública.

En los casos en los que el vehículo se haya adquirido mediante leasing, se aceptará la calidad de Pequeño Propietario Transportador siempre que se acredite mediante copia simple del contrato de leasing celebrado con una entidad sometida a la vigilancia de la Superintendencia Financiera o certificación expedida por la compañía de leasing de las mismas características, en la que conste la identificación del propietario transportador y su calidad de locatario. En los casos excepcionales en que no sea posible aportar la copia del Contrato de Leasing, debido a que la compañía de leasing se encuentra liquidada, deberá presentarse certificación expedida por la Superintendencia Financiera de Colombia donde conste tal hecho, y declaración escrita del propietario del vehículo en la que manifieste bajo la gravedad del juramento que ostentaba la calidad de locatario en el contrato de Leasing.

## **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 Treinta Mil Millones de pesos colombianos corrientes

*R* *ajm*

(\$30.000.000.000.00) al treinta y uno (31) de Diciembre de 2010 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).-

### 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 OPERATIVA**

El proponente debe acreditar como mínimo que cuatro (4) de sus integrantes, entendiéndose como tales accionistas, socios y/o integrantes del proponente plural, son Empresas de Transporte Público Colectivo habilitadas para prestar dicho servicio en el Distrito de Cartagena. Dichas empresas deben estar incluidas en el Inventario del Parque Automotor realizado por el Departamento Administrativo de Transito y Transporte, DATT, contenido en el Decreto 0334 del 15 de marzo de 2011.

Una empresa de transporte público colectivo actual que se encuentre relacionada en dicho listado, solo puede estar vinculada a un solo proponente.

Para acreditar esta experiencia el proponente debe indicar el nombre de la empresa habilitada para prestar el servicio de transporte, que se encuentra en el listado contenido en el acto administrativo antes citado.

En el Distrito de Cartagena se encuentran habilitadas y operando 11 empresas de transporte colectivo de pasajeros que cubre el total de las rutas de este servicio autorizada por las autoridades de transporte, atendiendo los criterios de participación de quienes han tenido la experiencia en el Distrito y con el fin de estimular la incorporación de todas ellas, se ha dispuesto que cada proponente deba acreditar mínimo cuatro empresas en su conformación, teniendo como referente que con este número se garantiza que por lo menos el 75% de las actuales empresas constituidas hagan parte del sistema de transporte masivo para la ciudad generando un menor impacto en el desplazamiento de la industria del transporte en el Distrito.

#### ➤ **EXPERIENCIA EN OPERACIÓN DE TRANSPORTE**

El proponente debe acreditar que cuenta como mínimo con **Cuatrocientos (400) vehículos** que tienen contrato de vinculación vigente con las Empresas de Transporte Público Colectivo habilitadas para prestar dicho servicio en el Distrito de Cartagena y tarjeta de operación vigente expedida por la autoridad de transporte y transito del Distrito de Cartagena a la fecha de la apertura de licitación. Tales vehículos deben estar incluidos en



el **Apéndice 5** y deben estar vinculados a las empresas de transporte público colectivo que hacen parte de su propuesta.

Se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos respecto de los vehículos presentados como propios o vinculados:

- En caso que el Proponente, un socio, accionista o un miembro del Proponente Plural sea una empresa de transporte público colectivo o una cooperativa, los vehículos deberán ser de su propiedad y/o de sus accionistas, socios o cooperados, o deberán estar vinculados a la empresa de transporte público colectivo que lo acredita.
- Un vehículo sólo podrá ser presentado y contabilizado una vez como vehículo vinculado o propio. En el evento que un mismo vehículo se acredite más de una vez como vehículo vinculado o propio, en propuestas diferentes, por dos (2) Propietarios los cuales poseen el 50% del vehículo cada uno, se contabilizará para cada Proponente como 0.5 vehículo.
- El vehículo se acreditará como vinculado o propio, únicamente si la persona natural o jurídica que lo acredita, es accionista o socio del Proponente o miembro del Proponente Plural o si la persona natural o jurídica propietaria es accionista o socia de una persona jurídica conformada por Propietarios Transportadores o fideicomitente de un patrimonio autónomo compuesto de Propietarios Transportadores que sea a su vez accionista o socio del Proponente individual o miembro del Proponente Plural.

Para acreditar la Experiencia en Operación de Transporte de los Proponentes deberá tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Adjuntar el original del certificado de tradición de cada vehículo con expedición no superior a noventa (90) días calendarios de antelación a la fecha de apertura del proceso licitatorio, donde aparezca que los Propietarios son accionistas o socios del Proponente o miembros del Proponente Plural o si la persona natural o jurídica conformada por Propietarios Transportadores que sea a su vez accionista o socio del Proponente individual o miembro del Proponente Plural y que se encuentran incluidas dentro del Inventario del Parque Automotor elaborado por el DATT. (Apéndice 5) o en su defecto acreditar mediante la tarjeta de operación vigente a la fecha de la apertura de licitación que el automotor se encuentra vinculado a una empresa de transporte habilitada en el distrito de Cartagena que sea a su vez accionista o socio del Proponente individual o miembro del Proponente Plural y que se encuentran incluidas dentro del Inventario del Parque Automotor elaborado por el DATT.
- En los casos en los que el vehículo se haya adquirido mediante leasing, se aceptará la calidad de propietario transportador siempre que se acredite mediante copia simple del contrato de leasing celebrado con una entidad sometida a la vigilancia de la Superintendencia Financiera o certificación expedida por la compañía de leasing de las mismas características, en la que conste la identificación del propietario transportador y su calidad de locatario. En los casos excepcionales en que no sea posible aportar la copia del Contrato de Leasing, debido a que la compañía de leasing se encuentra liquidada, deberá presentarse certificación expedida por la Superintendencia Financiera de Colombia donde conste tal hecho, y declaración escrita del propietario del vehículo en la que manifieste bajo la gravedad del juramento que ostentaba la

Two handwritten signatures in black ink, one appearing to be 'R' and the other 'ms'.

calidad de locatario en el contrato de Leasing.

- Se podrán acreditar tarjetas de propiedad de los vehículos que hayan hecho uso del derecho de reposición o renovación según lo dispuesto en Decreto 2556 de 2001 o en el que lo sustituya, en reemplazo de los vehículos incorporados, para lo cual se deberá adjuntar certificación expedida por el DATT, donde conste la reposición o renovación.

Atendiendo los criterios impulsados por Gobierno Nacional en darle participación real y efectiva a los pequeños propietarios transportadores que se verían afectado por la implementación del sistema de transporte masivo, viéndose obligados a la chatarrización o exclusión de sus vehículos con los cuales subsisten en los actuales sistema colectiva de transporte, se hace necesario garantizar la participación de estos, no solo contemplando que el proponente los incluya en su propuesta sino que también garantice por los menos su permanencia es su estructura por lo menos los primeros siete años ,igualmente se pretende que la motivación de permanencia en la industria del transporte, inspire modelos asociativos de partición con fundamento al ahorro y no al endeudamiento de tal forma que los tiempos de espera del retorno de la inversión se dé un plazo razonable , ello sumado al auxilio de subsistencia que se pretende con el fondo de chatarrización , procura una vida digna al transporte que emigra al sistema de transporte masivo.

#### **B. REQUISITOS PONDERABLES**

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

Conforme a lo expresado en el artículo 5 de la Ley 1150 de 2007, en concordancia con el numeral 1º del art. 12 del decreto 2474 de 2008, la entidad seleccionara el ofrecimiento más favorable al establecer las condiciones de participación a través de las cuales se verifique la capacidad jurídica y las condiciones de experiencia, capacidad financiera y de organización de los oferentes (requisitos habilitantes) y la ponderación detallada y precisa de los factores técnicos y económicos de selección del contratista.-

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 PONDERADO	
Estímulo a la Industria Nacional	PUNTAJE NACIONAL INDUSTRIA	MINIMO	MAXIMO
		0	100
PRECIO	VALOR DE LA OFERTA	400 PUNTOS	
CALIDAD	PUNTAJE CALIDAD	100 PUNTOS	
MULTAS	PUNTAJE MULTAS	MINIMO	MAXIMO
		0	100
TOTAL		TOTAL PUNTAJE MAXIMO 700	

#### 5.4. 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:

5.4.1. 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:

Para quien ofrezca un equipo de trabajo conformado en un porcentaje igual o mayor al 95% de personas capacitadas para las labores propias de la operación, consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 100 puntos:

Quien ofrezca dentro del equipo de trabajo mínimo solicitado un porcentaje menor al 95% de personas capacitadas consideradas como nacionales colombianas, obtendrá un puntaje de 0 puntos.

5.4.2. 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:

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;

Para el cumplimiento de este requisito evaluable, el proponente deberá diligenciar la Proforma correspondiente. En todo caso, durante la ejecución del contrato, este personal



sólo podrá ser sustituido por profesionales de igual o mejor perfil que el personal propuesto, previa aprobación por parte de TRANSCARIBE.

## 5.5. PROPUESTA ECONOMICA

Equivale a la participación en la Tarifa al Usuario ofrecida por los Proponentes en su propuesta como Precio Licitado por kilómetro Recorrido de Articulado – PKA-, Precio Licitado por Kilómetro Recorrido con Padrón -PKP- y Precio Licitado por Kilómetro Recorrido con Busetón -PKB- en el Sistema Transcaribe y que aspiran obtener los proponentes como remuneración en caso de resultar adjudicatarios del presente proceso licitatorio.

La propuesta incluirá los valores correspondientes a los riesgos asumidos por el futuro concesionario, estudios, asesorías, adquisición de los autobuses, implantación, administración, operación, renovación, mantenimiento, imprevistos, utilidades, impuestos directos e indirectos, pólizas y todos aquellos costos en que deba incurrir el Proponente para el cabal cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Pliego de Condiciones, así como en el Contrato de Concesión contenido en su **Anexo 1**, conforme a la legislación Colombiana.

### 5.5.1 Acreditación de la Propuesta Económica

La oferta económica será presentada mediante el diligenciamiento de la **Proforma correspondiente**, que se incluye en el Pliego de Condiciones, y que debe estar suscrita por el representante legal de Proponente o el apoderado del proponente Plural. En dicha Proforma el Proponente determinará para la operación de Transporte en el Sistema la Tarifa por kilómetro que pretende recibir a través de su participación económica en la Operación de Transporte del Sistema. La Tarifa por kilómetro a precios de 2011, no podrá ser inferior ni superior a los valores establecidos a continuación.

CONCESIONARIOS	PRECIO POR KILÓMETRO DE ARTICULADO (PKA)\$ 2011		PRECIO POR KILÓMETRO CON PADRÓN (PKP)\$ 2011		PRECIO POR KILÓMETRO CON Busetón (PKB)	
	PISO	TECHO	PISO	TECHO	PISO	TECHO
CONCESION 1	5.941,37	6.001,38	4.129,45	4171,17	4.076,13	4.117,31
CONCESION 2	5.435,31	5.490,21	4.269,14	4.312,26	3.870,41	3.909,50

El valor de la oferta a la ciudad se debe presentar en pesos corrientes y en ningún caso podrá encontrarse fuera del rango señalado para tal efecto, a saber:

Las propuestas que se encuentren por fuera del rango preestablecido, serán rechazadas.

### 5.5.2 Evaluación de la propuesta económica

La propuesta se valorará asignándole un puntaje que podrá ser máximo de **CUATROCIENTOS (400) PUNTOS**, el cual será calculado de conformidad con la siguiente fórmula:





Primero se verificará que el Precio por Kilómetro Articulado, Precio por Kilómetro con Padrón y Precio por Kilómetro con Busetón se encuentren dentro de los rangos establecidos en el **Numeral 5.5.1**. Luego se realizará la Valoración de la oferta económica (i) a través del cálculo del **Precio Equivalente Licitado (PEL)** de acuerdo con la siguiente fórmula:

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

Donde:

PEL p(i) **Precio Equivalente Licitado** del Proponente(i) . (Máximo dos decimales sin aproximación)

PKA p(i) Precio por Kilómetro de Articulado ofertado por el Proponente(i)

PKP p(i) Precio por Kilómetro con Padrón ofertado por el Proponente(i)

PKB p(i) Precio por Kilómetro con Busetón ofertado por el Proponente(i)

El Proponente que presente el **Precio Equivalente Licitado más bajo (Min.PEL p(i))** obtendrá el puntaje máximo de **CUATROCIENTOS (400) PUNTOS**. En caso que más de un Proponente acredite el **PEL** más bajo, los mismos obtendrán un puntaje máximo de **CUATROCIENTOS (400) PUNTOS**

Para los Proponentes que no obtengan el puntaje máximo, el cálculo del puntaje se realizará inversamente proporcional al valor del **PPEL** que se describe a continuación:

$$PPEL p(i) = (\text{Min.PEL } p(j) * \text{Punt. Max.}) / PEL p(i)$$

Donde:

**PPEL p(i)** Puntaje para el Proponente(i) en el factor evaluado. (Máximo dos decimales sin aproximación)

**PEL p(i)** PEL del Proponente(i) obtenido a través de la fórmula establecida

**Min.PEL p(j)** PEL mas bajo ofertado por el Proponente(j).

**Punt. Max.** Es el puntaje máximo a evaluar (**400 puntos**).

## 5.6. PROPUESTA DE CALIDAD TECNICA

Se le asignara el puntaje mayor al oferente que ofrezca la mayor cantidad de vehículos

*R 27*

tipo articulado, padrón y busetones que operen con tecnología superior a Euro IV en relación con la flota que debe operar el sistema integrado de transporte masivo de acuerdo a lo establecido en el pliego de condiciones.

La calificación se asignara de la siguiente forma.

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

Donde:

PX: Puntaje asignado

CbX: Cantidad máxima de buses ofertados que operaran con tecnología superior a Euro IV (Articulados, Padrones y Busetones).

Cb: Cantidad de buses ofertados por cada oferente (Articulados, Padrones y Busetones)

Para los Proponentes que no obtengan el puntaje máximo, el cálculo del puntaje se realizará de manera inversamente proporcional.

#### 5.7. PONDERACION DE MULTAS Y SANCIONES

El proponente que declare que ni él, ni los miembros del proponente plural han sido objeto de multas y/o sanciones a través de acto administrativo ejecutoriado, obtendrá un puntaje de 100 PUNTOS.

El proponente que declare que él, o alguno de los miembros del proponente plural ha sido objeto de multas y/o sanciones a través de acto administrativo ejecutoriado, obtendrá un puntaje de 0 PUNTOS.

La declaración de multas y sanciones será presentada mediante el diligenciamiento de la Proforma respectiva que se incluye en el Pliego de Condiciones.

#### 5.8 COMPROMISOS ASUMIDOS POR EL PROPONENTE

**Con la presentación de la propuesta, los proponentes deben asumir los compromisos que se relacionan a continuación, los cuales son de obligatorio cumplimiento durante la ejecución del contrato.-**

- A. COMPROMISO DE CONTRIBUCION A LA REDUCCIÓN DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL DISTRITO DE CARTAGENA
- B. COMPROMISO DE VINCULACIÓN DE LA FLOTA AL SISTEMA TRANSCARIBE
- C. COMPROMISO DE VINCULACIÓN DE TRABAJADORES ACTUALES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO AL SISTEMA TRANSCARIBE



#### D. COMPROMISO DE REDUCCIÓN DE LA CAPACIDAD TRANSPORTADORA

#### A. COMPROMISO DE REDUCCIÓN DE LA OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DEL DISTRITO DE CARTAGENA

##### - Descripción Del Compromiso De Reducción De La Oferta De Transporte Público Colectivo Del Distrito De Cartagena

Los Proponentes adquieren el compromiso de contribuir a la reducción de la oferta de Transporte Público Colectivo del Distrito de Cartagena, tal obligación deberá cumplirse mediante alguna de las alternativas descritas a continuación:

- La postulación y desvinculación de las empresas prestadoras del servicio de transporte público colectivo de vehículos incluidos dentro del **Apéndice 5**, (Inventario del parque automotor de vehículos de transporte público colectivo de la ciudad de Cartagena) con contrato de vinculación vigente con las Empresas de Transporte Público Colectivo habilitadas para prestar dicho servicio en Cartagena y que cuenten con tarjeta de operación vigente expedida por la autoridad de Transporte y tránsito del Distrito de Cartagena (DATT) de acuerdo con el procedimiento que para el efecto establezca la autoridad de tránsito y transporte del Distrito de Cartagena, previa demostración oficial y concreta antes de vincular la flota correspondiente al Sistema Transcaribe. Dicho procedimiento se hará público antes de la fecha de vinculación de la flota.

- Se facilitador a fin que la autoridad de transporte desvincule los vehículos incluidos dentro del **Apéndice 5** con contrato de vinculación vigente pertenecientes al Sistema de Transporte Público Colectivo del Distrito de Cartagena que cuenten con tarjeta de operación vigente expedida por la autoridad de Transporte y tránsito del Distrito de Cartagena y su incorporación al Sistema Transcaribe, previo el cumplimiento de las tipologías y requerimientos técnicos y tecnológicos exigidos por TRANSCARIBE en el **Apéndice 2**.

Deberá demostrarse con la cancelación de la tarjeta de operación del vehículo en el Sistema de Transporte Público Colectivo del Distrito de Cartagena.

Deberá demostrarse con la cancelación de la tarjeta de operación del vehículo en el Sistema de Transporte Público Colectivo del Distrito de Cartagena.

- La desvinculación de vehículos incluidos dentro del **Apéndice 5**, con contrato de vinculación vigente pertenecientes al Sistema de Transporte Público Colectivo del Distrito de Cartagena, que cuenten con tarjeta de operación vigente expedida por la autoridad de Transporte del Distrito de Cartagena y su vinculación en otro Municipio, lo cual deberá demostrarse de manera oficial y concreta, mediante certificación expedida por Distrito de Cartagena. Deberá demostrarse con la cancelación de la tarjeta de operación del vehículo en el Sistema de Transporte Público Colectivo del Distrito de Cartagena, y la nueva tarjeta de operación expedida por la autoridad del municipio al cual se vinculó.

- La desvinculación de vehículos incluidos dentro del **Apéndice 5** con contrato de vinculación vigente pertenecientes al Sistema de Transporte Público Colectivo del Distrito de Cartagena, que cuenten con tarjeta de operación vigente expedida por la autoridad de Transporte y tránsito del Distrito de Cartagena y su cambio de modo lo cual deberá demostrarse de manera oficial y concreta mediante certificación expedida por la autoridad competente. Deberá demostrarse con la cancelación de la tarjeta de operación del vehículo en el Sistema de Transporte Público Colectivo del Distrito Cartagena y la nueva tarjeta de operación expedida por la autoridad para el servicio correspondiente.

Los Proponentes adjudicatarios del presente proceso licitatorio adquieren el compromiso de desvincular el siguiente número de autobuses:

- A. Siete (7) autobuses del actual sistema colectivo por cada autobús articulado a vincular
- B. Tres (3) autobuses del actual sistema colectivo por cada autobús padrón a vincular
- C. Dos (2) autobuses del actual sistema colectivo por cada autobús convencional a vincular

Este compromiso deberá cumplirse ante TRANSCARIBE. Según las estipulaciones del Contrato de Concesión contenido en el **Anexo 1** y de conformidad en lo estipulado en el **Apéndice correspondiente** del presente Pliego de Condiciones, antes de las fechas de vinculación de cada vehículo que compone la flota indicada en el Contrato de Concesión de Operación de Transporte y de acuerdo con las fechas de vinculación efectiva comunicadas por TRANSCARIBE.

- **Acreditación del Compromiso de Reducción de la Oferta de Transporte Público Colectivo Del Distrito De Cartagena**

El Compromiso de Reducción de la Oferta de Transporte Público Colectivo Del Distrito De Cartagena se acreditará mediante la presentación, suscripción y diligenciamiento de la **Proforma correspondiente**.

## B. COMPROMISO DE VINCULACIÓN DE LA FLOTA AL SISTEMA TRANSCARIBE

- **Descripción del Compromiso De Vinculación De La Flota Al Sistema Transcaribe**

Los Proponentes, adquieren el compromiso de vincular el siguiente número de vehículos, que corresponden a la flota de cada una de las concesiones de Operación de Transporte previstas para la implementación del Sistema Transcaribe, de acuerdo con la información referida en la siguiente tabla:

### CONCESIÓN ARTICULADO, PADRÓN, CONVENCIONAL

Tipo de Vehículo	Concesionario 1	Concesionario 2	Sub-Total
Articulado	19	15	34
Padron	75	142	217
Buseton	190	278	468
<b>Total</b>	<b>284</b>	<b>435</b>	<b>719</b>

En el caso, que TRANSCARIBE determine la necesidad de incorporación de flota adicional, hará el requerimiento respectivo a los proponentes adjudicatarios del presente proceso licitatorio, de acuerdo con lo señalado en el Contrato de Concesión contenido en el **Anexo 1** del Pliego de Condiciones. Este compromiso deberá cumplirse ante TRANSCARIBE. Según las estipulaciones del Contrato de Concesión contenido en el **Anexo 1** y de conformidad en lo estipulado en el **Apendice 2 y Apendice 10**, del Pliego de Condiciones.

En el caso, que TRANSCARIBE determine la necesidad de incorporación de flota adicional, una vez se haga el estudio de la forma como se compensara la inversión por parte del concesionario, se hará el requerimiento respectivo a los proponentes adjudicatarios del presente proceso licitatorio, de acuerdo con lo señalado en el Contrato de Concesión contenido en el **Anexo 1** del Pliego de Condiciones. Este compromiso deberá cumplirse ante TRANSCARIBE. Según las estipulaciones del Contrato de Concesión contenido en el **Anexo 1** y de conformidad en lo estipulado en el **Apendice 2 y Apendice 10**, del Pliego de Condiciones,

- **Acreditación del Compromiso de Vinculación de Flota al Sistema Transcaribe**

El Compromiso de vinculación de flota al Sistema Transcaribe se acreditará mediante la presentación, suscripción y diligenciamiento de la **Proforma correspondiente**.

**C. COMPROMISO DE VINCULACIÓN DE TRABAJADORES ACTUALES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO AL SISTEMA TRANSCARIBE**

- **Descripción del Compromiso de Vinculación de Trabajadores Actuales Del Sistema De Transporte Público Colectivo Al Sistema Transcaribe**

Los proponentes deberán asumir el compromiso expreso e irrevocable de vincular trabajadores actuales pertenecientes al Sistema de Transporte Público Colectivo del Distrito de Cartagena al Sistema Transcaribe S.A. estos efectos, con la entrega de la propuesta, los proponentes presentarán ante TRANSCARIBE, la relación de aquellos trabajadores del Sistema de Transporte Público Colectivo del Distrito de Cartagena, acompañadas de las certificaciones expedidas por los propietarios y/o por las empresas de transporte a las cuales se encuentren vinculados los trabajadores. Tal relación incluirá: el nombre del empleado y su identificación, El nombre del empleador e identificación, y la indicación de si se trata de pequeños propietarios transportadores incluidos en el **Apendice 5**, y el cumplimiento del perfil profesional mínimo exigido por el ente gestor. Este compromiso deberá cumplirse ante TRANSCARIBE según las estipulaciones del Contrato de Concesión contenido en el **Anexo 1**.

- **Acreditación del Compromiso de Vinculación de Trabajadores Actuales Del Sistema De Transporte Público Colectivo Al Sistema Transcaribe**

Los proponentes deberán expresar en la **Proforma de presentación de la propuesta** su compromiso irrevocable de vincular mínimo el cincuenta por ciento (50%) del personal operativo de la Concesión a la que resulte adjudicatario de las personas incluidas en el registro de los Trabajadores Actuales del Sistema de Transporte Público Colectivo del Distrito de Cartagena, que se encuentren incluidos en el registro que presentaran y





actualizaran ante TRANSCARIBE.

#### **D. COMPROMISO DE REDUCCIÓN DE LA CAPACIDAD TRANSPORTADORA**

##### **- Descripción del Compromiso de Reducción de la Capacidad Transportadora**

El Compromiso de Reducción de la Capacidad Transportadora de las Empresas de Transporte Público Colectivo habilitadas en el Distrito de Cartagena que hagan parte del listado de Empresas de Transporte Público Colectivo incluidas en el **Apéndice 5**, del presente pliego de condiciones, acreditadas por el Proponente, debe seguir los siguientes parámetros:

Reducir la Capacidad Transportadora mínimo con el número total de vehículos que desintegren o desvinculen por efectos de Reducir la oferta de las Empresas de Transporte Público Colectivo habilitadas para prestar dicho servicio en el Distrito de Cartagena, que hagan parte del listado de Empresas de Transporte Público Colectivo incluidas en el **Apéndice 5**, del presente pliego de condiciones, que hacen parte del Proponente o de sus socios o accionistas ; o de los miembros del Proponente Plural ; o si la persona natural o jurídica propietaria es socia o accionista, de una persona jurídica conformada por Propietarios Transportadores, que sean a su vez accionistas o socios del Proponente de acuerdo a la información del **Apéndice 5**.

Este procedimiento de reducción de capacidades transportadoras a las empresas de transporte público colectivo de la ciudad le corresponde a la autoridad competente.

##### **- Acreditar el Compromiso de Reducción de la Capacidad Transportadora.**

El Compromiso de Reducción de la Capacidad Transportadora se acreditará mediante la presentación, suscripción y diligenciamiento de la **Proforma respectiva**.

#### **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. 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 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, una vez todo el sistema este totalmente implementado

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.

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

Two handwritten signatures in black ink, one on the left and one on the right, appearing to be initials or names.

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
Riesgo Financiero	Es la contingencia que surge de la movilidad en el costo de la operación o de la financiación del CONCESIONARIO como resultado de la posible variación de las tasas de interés, de la tasa de cambio o de cualquier otro factor, respecto de los márgenes estimados por EL CONCESIONARIO al momento de presentar su propuesta.	Concesionario
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
Riesgo Político	Es la contingencia que consiste en la posibilidad de que se presenten cambios en la situación política del país o en las condiciones macroeconómicas que afecten los flujos del CONCESIONARIO.	Concesionario
Riesgo 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	SE COMPARTIRÁ EL RIESGO ENTRE TRANSCARIBE Y EL CONCESIONARIO

*Conte de*



	fueren aplicables.	
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
Riesgo Cambiario	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 situación coincide o no con cualquier pre cálculo efectuado por los proponentes adjudicatarios.	Concesionario
Riesgo de flujo de caja	Es la contingencia que consiste en que por cualquier razón ordinaria, se llegue a generar un menor valor de ingresos respecto de lo presupuestado por los proponentes adjudicatarios del presente proceso licitatorio.	Concesionario
Riesgo de Operación	Es la contingencia que consiste en el eventual mayor costo en la operación, en el mantenimiento o en la disponibilidad de los insumos de operación o variación del precio o costo de los mismos, con relación a las proyecciones estimadas por 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". O la no actualización oportuna de la misma	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.

*Handwritten signature/initials*



*no se*

U

U

U

Transcaribe ha preparado un documento denominado MATRIZ DE RIESGOS, Anexo No. 2 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 se asignan los riesgos que pueden surgir con ocasión a la ejecución de esta contratación.-

**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 las 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 peticiones del Concesionario. Dicho acto se notificará 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 de 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 quedará 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.**

### **7.1. Garantía de seriedad de la propuesta**

Una vez vencido el plazo para la presentación de las propuestas, se entenderá que la propuesta formulada por cada oferente es irrevocable y que el proponente mantiene vigentes todas las condiciones originales de su propuesta hasta el momento de suscripción del contrato.

Consecuencialmente, por el hecho de presentar propuesta y de vencerse el plazo para la presentación de las propuestas, el proponente asume las siguientes obligaciones que constituyen los amparos de la garantía de seriedad de la oferta (numeral 4.1 del art. 4º del decreto 4828 de 2008):

- a) La obligación de no retirar su propuesta después de vencido el término fijado para la presentación de las propuestas (fecha y hora de cierre).
- b) La obligación de ampliar la vigencia de la garantía de seriedad de la propuesta cuando se prorrogue el término previsto en los pliegos para la adjudicación del contrato o cuando se prorrogue el término previsto para la suscripción del mismo, siempre y cuando esas prórrogas no excedan un término de tres meses.
- c) La obligación, si se le adjudica el contrato, de suscribirlo en los términos, dentro de los plazos y bajo las condiciones previstas en el pliego de condiciones, salvo justa causa comprobada por parte del proponente.
- d) La obligación de entregar al TRANSCARIBE S.A. la garantía única de cumplimiento y demás garantías contractuales a que hace referencia la minuta del contrato, con el lleno de las condiciones y requisitos que correspondan, según los términos allí previstos y conforme a lo requerido por la Ley.
- e) La obligación de cumplir todos y cada uno de los requisitos establecidos para la legalización del contrato.

Cuando la propuesta la presente un proponente bajo la figura de Unión Temporal, Consorcio o promesa de sociedad futura, la garantía de seriedad debe ser otorgada por todos sus integrantes y especificando el nombre del proponente plural (Parágrafo del art. 2º del D.4828/08).

Para participar en este proceso de selección, la propuesta debe, simultáneamente desde su presentación, estar acompañada de la garantía de seriedad, de acuerdo con lo



establecido en las normas legales sobre la materia y en este pliego de condiciones. La no presentación de la garantía de forma simultánea con la propuesta, será causal de rechazo de esta última (Inciso final del numeral 7.1 del Art. 7° del Decreto 4828/08, modificado por el art. 1° del decreto 2493 de 2009). Esta garantía debe ser expedida o constituida a favor de TRANSCARIBE S.A., de acuerdo con lo establecido a continuación:

#### 7.1.1. **Efectividad de la garantía de seriedad.**

La garantía se hará efectiva por TRANSCARIBE S.A. en los siguientes eventos:

- a) El retiro de la propuesta después de vencido el término fijado para la presentación de las propuestas (fecha y hora de cierre).
- b) La no ampliación de la vigencia de la garantía de seriedad de la oferta cuando se prorrogue el término previsto en los pliegos para la adjudicación del contrato o cuando se prorrogue el término previsto para la suscripción del contrato, siempre y cuando esas prórrogas no excedan un término de tres meses.
- c) El incumplimiento por parte del proponente adjudicatario, sin justa causa comprobada, de su obligación de suscribir el contrato en los términos, dentro de los plazos y bajo las condiciones previstas en este pliego de condiciones.
- d) El incumplimiento de la obligación de entregar a TRANSCARIBE S.A. la garantía única de cumplimiento y demás garantías contractuales a que hace referencia la minuta del contrato, con el lleno de las condiciones y requisitos que correspondan, según los términos allí previstos y conforme a lo requerido por la Ley.
- e) El incumplimiento de cualquiera de los requisitos establecidos para la legalización del contrato.

TRANSCARIBE S.A. hará efectiva la garantía de seriedad de la propuesta por los perjuicios derivados del incumplimiento del ofrecimiento (numeral 4.1. del artículo 4 del Decreto 4828 de 2008) en caso que se produzca cualquiera de los precitados eventos amparados.

#### 7.1.2. **Valor y vigencia del amparo de la póliza**

La garantía deberá otorgarse, como mínimo, por la suma de CINCO MIL MILLONES DE PESOS COLOMBIANOS (\$5.000.000.000,00). Dicho valor se aplicará independientemente de la clase de garantía que el proponente presente para amparar la seriedad de su propuesta.

La vigencia de la garantía de seriedad de la propuesta se extenderá desde la fecha y hora de cierre de este proceso de selección hasta la fecha de aprobación por parte de TRANSCARIBE S.A. de la garantía que ampare los riesgos propios de la etapa contractual. Como esta última fecha no es cierta, la garantía que presente el proponente deberá tener vigencia como mínimo por seis (6) meses contados a partir de la fecha y hora de cierre de este proceso de selección. Dicha vigencia es estimada y provisional, toda vez que si antes de dicho plazo se aprueba al adjudicatario la garantía que ampara los riesgos propios de la etapa contractual, expirará dicha vigencia en la fecha de tal aprobación; y por el contrario, en caso de prorrogarse el plazo de adjudicación del



contrato, el proponente y su garante deberán mantener vigentes todos los plazos y condiciones originales de su propuesta y de la garantía, y ampliar la vigencia de la garantía de seriedad por el término adicional que señale TRANSCARIBE S.A. Estas mismas reglas se aplicarán al adjudicatario y su garante en caso de prórrogas del plazo de suscripción del contrato, hasta la fecha en que se apruebe al adjudicatario la garantía que ampara los riesgos propios de la etapa contractual. (Art. 7° del D. 4828/08). Todo lo anterior, siempre y cuando esas prórrogas del plazo de adjudicación y del plazo para suscripción del Contrato no excedan un término de tres meses. (Núm. 4.1.2 del Art. 4° del D. 4828/08).

## **7.2. Clases de garantías**

Serán admisibles como garantías de seriedad de oferta cualquiera de las siguientes:

1. Póliza de seguros
2. Fiducia mercantil en garantía
3. Garantía bancaria a primer requerimiento
4. Endoso en garantía de títulos valores
5. Depósito de dinero en garantía

Los anteriores mecanismos de cobertura del riesgo se sujetarán a las condiciones y requisitos generales establecidos en la Ley 80/93, la Ley 1150/07, el Decreto 4828/08, el Código de Comercio y demás normas concordantes, a los especiales establecidos para cada uno en el citado decreto, así como a los indicados en este pliego de condiciones. Las normas legales antes mencionadas se entenderán incorporadas a este pliego de condiciones.

### **7.2.1. PÓLIZA DE SEGUROS**

Si el proponente utiliza este mecanismo de cobertura, la póliza deberá presentarse de manera simultánea con la propuesta, so pena de rechazo de la oferta. (Inciso final del numeral 7.1 del art. 7° del Decreto 4828/08).

La póliza deberá presentarse en **ORIGINAL** y deberá ser expedida por una compañía de seguros legalmente autorizada para funcionar en Colombia. A la póliza deberán adjuntarse las Condiciones Generales de la misma, correspondientes a las depositadas por la aseguradora en la Superintendencia Financiera, dentro de las cuales deberán incluirse las condiciones generales pertinentes que de conformidad con el Decreto 4828/08, en especial con su artículo 15, deben ser incluidas en las pólizas de cumplimiento de obligaciones.

Se entenderá, por ministerio de la ley, que el seguro no expirará por falta de pago de la prima ni por revocación unilateral (Ley 1150/07, art. 7° y numerales 15.5 y 15.6 del art. 15 del Decreto 4828/08).

Cuando no sea posible la contratación de la póliza con compañías aseguradoras legalmente establecidas en Colombia, la misma podrá contratarse con aseguradoras del exterior previa autorización que, por razones de interés general, imparta la Superintendencia Financiera, de conformidad con lo establecido en el Artículo 188 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

### 7.2.2. FIDUCIA MERCANTIL EN GARANTÍA

Si el proponente utiliza este mecanismo de cobertura, deberá presentar simultáneamente con la propuesta, so pena de rechazo de la oferta, una COPIA del respectivo contrato de fiducia y el ORIGINAL del certificado de garantía expedido por la sociedad fiduciaria, documentos con los cuales se acreditará la constitución de la garantía. (Art. 20 e inciso final del numeral 7.1 del art. 7° del Decreto 4828/08)

Al expedir el certificado de garantía o el documento que haga sus veces, la sociedad fiduciaria deberá hacer constar en él la información exigida para dicha certificación por el artículo 17 del Decreto 4828/08.

Para poder ser aceptado por TRANSCARIBE S.A., como garantía, el contrato de fiducia mercantil deberá contener, como mínimo, los requisitos señalados por el artículo 20 del Decreto 4828/08. La fiduciaria no podrá oponer a TRANSCARIBE S.A., en ningún caso, la excepción de contrato no cumplido (Par. Art. 17, Decreto 4828/08), ni le será admisible discutir la responsabilidad del proponente.

Sólo podrá aceptarse como garantía la fiducia mercantil que tenga como activos conformantes del patrimonio autónomo, los valores y los bienes establecidos en los numerales 18.1 y 18.2 del artículo 18 del Decreto 4828/08. Al efecto, se aplicarán las reglas contenidas en el citado artículo 18 y concordantes del mismo decreto.

En acatamiento a lo ordenado por el Parágrafo 1 del art. 18 del Decreto 4828/08, para todos los efectos, los bienes inmuebles no podrán ser reconocidos como activo de garantía sino por el 70% del valor que arroje el avalúo y los valores por el 90% de su valor efectivo anual, mes vencido.

La sociedad fiduciaria adelantará los trámites del caso para hacer efectiva la garantía, cuando TRANSCARIBE S.A. ponga en su conocimiento el acto administrativo respectivo en firme.

### 7.2.3. GARANTÍA BANCARIA A PRIMER REQUERIMIENTO

Si el proponente utiliza este mecanismo de cobertura, deberá presentar simultáneamente con la propuesta, so pena de rechazo de la oferta, el documento mediante el cual acredita el otorgamiento de la garantía, según se dispone más adelante, dependiendo de la clase de garantía bancaria que presente.

Teniendo en cuenta lo señalado por el segundo inciso del art. 21 del Decreto 4828/08, la garantía bancaria podrá ser otorgada por una institución financiera, nacional o extranjera.

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 23 del Decreto 4828/08, serán admisibles las siguientes clases de garantías bancarias a primer requerimiento:

A - **El contrato de garantía bancaria:** El proponente acreditará la constitución de la garantía de seriedad de la propuesta mediante la entrega del documento ORIGINAL contentivo del contrato, suscrito por el representante legal del establecimiento de crédito

o por su apoderado, y que cumpla con lo indicado a continuación.

La entidad bancaria emisora, obrando por cuenta y por orden del proponente, se obligará irrevocablemente para con TRANSCARIBE S.A., en calidad de beneficiaria, a pagarle el monto cubierto por la garantía como consecuencia del incumplimiento de las obligaciones que con ocasión de la propuesta, surjan para el proponente de acuerdo con lo establecido en el pliego de condiciones.

TRANSCARIBE S.A. podrá aceptar como garantías bancarias a primer requerimiento para amparar la seriedad de la propuesta, los contratos de garantía bancaria, siempre y cuando dichas garantías consten en un documento en el cual se cumplan las condiciones establecidas por el artículo 22 y por el numeral 23.1 del artículo 23 del Decreto 4828/08, es decir:

1. En el contrato debe constar el nombre de TRANSCARIBE S.A. como beneficiario de la garantía;
2. Deben constar todos los riesgos garantizados, los cuales deben ser los indicados antes en el acápite del presente numeral denominado "Amparos de la Garantía de Seriedad";
3. La vigencia de la garantía y el valor garantizado, de acuerdo con lo exigido al respecto en este mismo numeral.
4. Deberá constar que el establecimiento de crédito asume en forma expresa, autónoma e irrevocable a favor de TRANSCARIBE S.A., el compromiso de honrar las obligaciones a cargo del proponente solicitante, en caso de incumplimiento de la propuesta por parte del mismo;
5. Debe constar la forma de hacer exigible la garantía, en la cual no se podrán imponer a TRANSCARIBE S.A. condiciones más gravosas a las contenidas en el Decreto 4828/08;
6. Se hará constar que la garantía deberá ser efectiva a primer requerimiento cuando se ponga en conocimiento del establecimiento de crédito el acto administrativo en firme que declara el acontecimiento de cualquiera de los eventos constitutivos de incumplimiento de la seriedad de los ofrecimientos hechos.
7. La entidad emisora efectuará el pago dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a aquel en que TRANSCARIBE S.A. le entregue el acto administrativo debidamente ejecutoriado, en el que conste el incumplimiento del proponente y se disponga el cobro de la garantía.

**B - La carta de crédito stand by:** El proponente o miembro de un proponente, acreditará la constitución de la garantía de seriedad de la propuesta mediante la entrega del documento ORIGINAL contentivo de la carta de crédito stand by, suscrita por el representante legal de la entidad emisora o por su apoderado, y que cumpla con lo indicado a continuación.

La carta de crédito stand by deberá haber sido expedida por una entidad credicia sometida a la vigilancia y control de la Superintendencia Financiera de Colombia. En el caso de las personas naturales extranjeras sin residencia en Colombia y de las personas jurídicas extranjeras sin sucursal en Colombia, podrán otorgar cartas de crédito stand by expedidas en el exterior. (Art. 3º del Decreto 4828/08)

TRANSCARIBE S.A. podrá aceptar como garantías bancarias a primer requerimiento para

amparar la seriedad de la propuesta, las cartas de crédito stand by siempre y cuando dichas garantías consten en un documento en el cual se cumplan las condiciones establecidas por el artículo 22 y por el numeral 23.2 del artículo 23 del Decreto 4828/08, es decir:

1. En la carta de crédito stand by debe constar el nombre de TRANSCARIBE S.A. como beneficiario de la carta de crédito;
2. Deben constar todos los riesgos garantizados, los cuales deben ser los indicados antes en el acápite denominado "Amparos de la Garantía de Seriedad";
3. La vigencia de la garantía y el valor garantizado, de acuerdo con lo exigido al respecto en el numeral 4.1.4.2.
4. Deberá constar que la entidad emisora de la carta de crédito, asume en forma expresa, autónoma e irrevocable a favor de TRANSCARIBE S.A., el compromiso de pagarle en dinero las obligaciones surgidas a cargo del proponente solicitante, en caso de incumplimiento de la propuesta por parte del mismo;
5. La entidad emisora efectuará el pago, a primer requerimiento, contra entrega por parte de TRANSCARIBE S.A. de la carta de crédito, acompañada del acto administrativo debidamente ejecutoriado, en el que conste el respectivo evento constitutivo de incumplimiento por parte del proponente de la seriedad de los ofrecimientos hechos y se disponga el cobro de la garantía.
6. Debe constar la forma de hacer exigible la carta de crédito, en la cual no se podrán imponer a TRANSCARIBE S.A. condiciones más gravosas a las contenidas en el Decreto 4828/08.

#### 7.2.4. ENDOSO EN GARANTÍA DE TÍTULOS VALORES

Si el proponente utiliza este mecanismo de cobertura, deberá presentar simultáneamente con la propuesta, so pena de rechazo de la oferta, el original del título valor de contenido crediticio, con la nota de endoso total en garantía a favor de TRANSCARIBE S.A., de conformidad con el art. 659 del C. de Co. y concordantes, en la cual se especifiquen la fecha del endoso, el número y objeto de este proceso de selección, los riesgos asegurados y el monto amparado. El título valor quedará, a elección de TRANSCARIBE S.A., bajo su custodia o a cargo de un depósito de valores autorizado para funcionar en Colombia.

Se admitirán como garantías de seriedad de la propuesta, el endoso en garantía por parte del oferente de uno o varios de los siguientes títulos valores de contenido crediticio: 1) Certificados de depósito a término emitidos por una entidad financiera sometida a la vigilancia y control de la Superintendencia Financiera; 2) Pagarés emitidos por una entidad financiera sometida a la vigilancia y control de dicha Superintendencia; 3) Títulos de Tesorería – TES.

En todos los casos, el oferente deberá ser el endosante exclusivo del título valor.

Los títulos valores endosados sólo podrán ser recibidos por el 70% de su valor, porcentaje que deberá cubrir, como mínimo, el monto exigido por TRANSCARIBE S.A. para la garantía de seriedad de la oferta en el numeral 4.1.4.2.





La fecha de vencimiento del título valor endosado no podrá ser inferior en ningún caso al término de vigencia de la garantía de seriedad fijado en el precitado subnumeral, ni exceder de seis (6) meses contados a partir de la fecha de cierre de este proceso de selección.

En caso de incumplimiento de la propuesta, TRANSCARIBE S.A. hará efectivo el título valor de conformidad con las reglas previstas en el artículo 25 y concordantes del Decreto 4828/08 y demás normas legales sobre la materia.

De conformidad con el último inciso del art. 25 del Decreto 4828/08 y las disposiciones del Código de Comercio sobre endoso en garantía de títulos valores, los títulos entregados a TRANSCARIBE S.A. en garantía por los oferentes, no podrán ser negociados.

#### 7.2.5. DEPÓSITO DE DINERO EN GARANTÍA.

Si el proponente utiliza este mecanismo de cobertura, deberá presentar simultáneamente con la propuesta, so pena de rechazo de la oferta, el ORIGINAL del título o certificado con el cual demuestra la constitución del depósito de dinero en garantía de seriedad de la propuesta, constituido a favor de TRANSCARIBE S.A. en una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera, por valor correspondiente, como mínimo, al monto exigido para dicha garantía en el Pliego de Condiciones, constituido a más tardar en la fecha de cierre de este proceso de selección.

Esta garantía no requiere expresar la vigencia determinada prevista en el numeral 4.1.4.2, sino simplemente expresar que el depósito no podrá ser devuelto al depositante sino cuando TRANSCARIBE S.A. lo autorice, autorización que se expedirá una vez se aprueben las garantías que amparen los riesgos propios de la etapa contractual o quede en firme la resolución que declare desierto el proceso.

En el título o certificado de depósito o como anexo del mismo, debe constar:

1. En el contrato debe constar el nombre de TRANSCARIBE S.A. como beneficiario de la garantía;
2. Deben constar todos los riesgos garantizados, los cuales deben ser los indicados antes en el acápite denominado "Amparos de la Garantía de Seriedad";
3. El valor garantizado, de acuerdo con lo exigido al respecto en el numeral 4.1.4.2.
4. Deberá constar que la entidad financiera asume la obligación de entregar TRANSCARIBE S.A., el valor garantizado cuando se ponga en conocimiento de la entidad financiera el acto administrativo en firme que declara el acontecimiento de cualquiera de los eventos constitutivos de incumplimiento de la seriedad de la propuesta y se disponga el cobro de la garantía, arriba indicados.
5. Debe constar la forma de hacer exigible la garantía, en la cual no se podrán imponer a TRANSCARIBE S.A. condiciones más gravosas a las contenidas en el D. 4828/08.

La restitución del depósito al proponente depositante, requerirá, en todos los casos, la autorización de TRANSCARIBE S.A., a la entidad financiera depositaria.

La entidad financiera depositaria no podrá ejercer derecho de retención, en todo o en

parte, por ningún concepto, el dinero depositado, cuando TRANSCARIBE S.A. haga efectiva la garantía. Tal derecho de retención sólo podrá ejercerse frente al depositante cuando TRANSCARIBE S.A. autorice la devolución del depósito a causa de no haberse presentado incumplimiento de la propuesta; tampoco podrá ejercer oponibilidad alguna como tampoco ningún tipo de reclamación por este concepto.

### **7.3. Saneamiento de la garantía.**

La omisión de aportar la garantía de seriedad de manera simultánea con la propuesta será causal de rechazo de ésta última (Inciso final del numeral 7.1 del Art. 7º del Decreto 4828/08). Cuando la garantía presentada simultáneamente con la propuesta no sea expedida o constituida de acuerdo con los requerimientos del pliego de condiciones, el proponente deberá remitir las modificaciones del caso, dentro del plazo que al efecto le señale TRANSCARIBE S.A.

### **7.4. Devolución de la garantía**

TRANSCARIBE S.A., previa solicitud escrita del oferente, devolverá las garantías de seriedad de todas las ofertas, una vez haya sido perfeccionado el contrato adjudicado y se hayan aprobado por TRANSCARIBE S.A. las garantías contractuales que amparen los riesgos propios de la etapa contractual o quede en firme la resolución que declare desierto el proceso.

### **7.5. Garantías destinadas a amparar los perjuicios de naturaleza contractual o extracontractual, derivados del incumplimiento del contrato.**

Con el fin de amparar los riesgos derivados del incumplimiento del contrato así como aquellos que puedan surgir para TRANSCARIBE, como consecuencia de la eventual responsabilidad del concesionario, el contratista se obliga a prestar las siguientes garantías:

#### **a) Garantía de cumplimiento de las obligaciones contractuales**

De conformidad con lo dispuesto en el Decreto 4828 de 2008, los riesgos que como mínimo deberá amparar el contratista mediante esta garantía son el cumplimiento de todas sus obligaciones, y el pago de los salarios, indemnizaciones y prestaciones laborales en las que incurra con motivo de la prestación del servicio. Estos riesgos serán amparados con la garantía única del contrato, con las siguientes coberturas:

- 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.
- 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, derivados de la contratación del personal utilizado para la ejecución del contrato amparado.

- 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.

Los demás incumplimientos de obligaciones derivadas del contrato.

La garantía de cumplimiento de las Obligaciones Contractuales tendrá cobertura por el valor máximo que corresponda de acuerdo a la etapa contractual correspondiente, los cuales se expresan en el cuadro siguiente:

Valor asegurado de la cobertura de cumplimiento:

ETAPA PREOPERATIVA	ETAPA DE OPERACIÓN PEDAGOGICA Y DE OPERACIÓN REGULAR	ETAPA DE REVERSIÓN Y RESTITUCIÓN
COL \$ 2.800.000.000	COL \$ 6.000.000.000	COL \$ 6.000.000.000

#### b) Póliza de responsabilidad extracontractual del concesionario

En adición a las pólizas de responsabilidad extracontractual que debe tener cada uno de los vehículos utilizados por el concesionario, éste se obliga a contratar un seguro de responsabilidad extracontractual en los términos y condiciones exigidos por los artículos 3, 5, 7.9 y 16 del decreto 4828 de 2008. La póliza debe cubrir tanto la responsabilidad extracontractual de los contratistas como la responsabilidad extracontractual de la administración relacionada con hechos derivados con la ejecución del contrato, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 16 del Decreto 4828 de 2008.

El cálculo para estimar el valor de esa garantía se toma sobre el monto de los ingresos anualizados o sobre el valor de las inversiones realizadas.

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

- Daño emergente.
- Responsabilidad surgida por actos de contratistas y subcontratistas, salvo en el evento que el subcontratista tenga su propio seguro de responsabilidad civil extracontractual con los mismos amparos aquí requeridos.

*[Handwritten signature]*

- Cobertura del amparo patronal.
- Cobertura de vehículos propios y no propios.
- El deducible para el amparo básico como adicionales será del 10% del valor de cada pérdida, sin que nunca pueda superar los 2000 salarios mínimos mensuales legales vigentes como lo establece el Decreto 4828 de 2008.

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

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

La póliza tendrá un valor asegurado por una suma equivalente en pesos a **CUATRO MIL MILLONES DE PESOS M/L (COL \$ 4.000.000.000.-**

ESTE DOCUMENTO HA SIDO ELABORADO CON BASE EN LAS NORMAS VIGENTES A LA FECHA DE SUSCRIPCION DEL DOCUMENTO, Y LOS DOCUMENTOS Y ESTUDIOS PREVIOS ELABORADOS POR ASESORES EXTERNOS DE TRANSCARIBE S.A., LOS CUALES REPOSAN EN LOS ARCHIVOS DE LA ENTIDAD.

  
**JOSE ALFARO VILLADIEGO**  
Director de Operaciones

  
**ERCILIA BARRIOS FLOREZ**  
Jefe Oficina Asesora Jurídica