



Cartagena D.T, Septiembre 19 de 2011.

**TRANSCARIBE S.A.**  
NIT. 806.014.488-5  
Rad. Int. 003648

Señores:  
**TRANSCARIBE S.A..**  
Ciudad.

19 SEP 2011

Fecha y Hora 04:20pm  
Folios 16 Anexos NO  
RECIBIDO PARA REVISIÓN  
NO IMPLICA ACEPTACION

**ASUNTO:** OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS  
LICITACION TC-LPN-002-2011.  
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL  
DISTRITO DE CARTAGENA.

Respetados Señores,

**YEZID SIERRA FAJARDO**, abogado en ejercicio, mayor de edad, identificado con la cedula de ciudadanía numero 79.648.951 de Bogota, actuando en calidad de representante legal de **SIERRA & CHARRUPI Consultores Jurídicos y Empresariales**, firma que defiende los intereses de los PROPIETARIOS TRANSPORTADORES DEL DISTRITO DE CARTAGENA, representados entre otros por, **EDUARDO BARCENAS VERGARA**, **HECTOR SIERRA ESCRISOLOGO**, **JAVIER SALAZAR GOMEZ**, **YANETH TOBON GUTIEREZ**, **HENRY DEAN PRADA**, **LILY YAHAIRA RODRIGUEZ**, encontrándome dentro del termino descrito en los pre pliegos para la presentación de observaciones, comedidamente presento a ustedes las pertinentes, según lectura acuciosa que se hiciera de los mismos y realizando una confrontación legal de su contenido.

#### **OBSERVACIONES DE ORDEN METODOLOGICO y/o ERRORES DE REDACCION.**

1. En la página dos (2) del pre pliego "NOTA IMPORTANTE", inciso segundo, se manifiesta que en caso que se necesite mayor información, aclaración o explicación acerca de uno o mas puntos establecidos en el presente pliego de condiciones deberá dirigirse por escrito "...o al correo electrónico [licitacionrecaudo@transcaribe.gov.co](mailto:licitacionrecaudo@transcaribe.gov.co)."



Al observar la pagina 16 numeral 1.9 "CORRESPONDENCIA", el correo electrónico que TRANSCARIBE S.A suministra corresponde a [licitacionoperacion@transcaribe.gov.co](mailto:licitacionoperacion@transcaribe.gov.co)

**Al respecto:** Expresado lo anterior solicitamos sea aclarado, cual de los dos correos corresponde en realidad o si por el contrario es válida la información que se envié tanto a uno como al otro, toda vez que ello puede producir confusión, máxime que no se esta en proceso licitatorio para recaudo como lo indica el primer correo electrónico descrito en la pagina dos (2).

2. En la pagina 30 numeral 3.3.1 "Documentos de presentación de la propuesta."

Se expresa que el proponente, con la presentación de la propuesta, deberá manifestar el propósito de presentar una oferta seria, formal e irrevocable "...y **obtener la condición de adjudicatario de la Concesión para el Diseño, Operación y Explotación del Sistema de Recaudo y suministro del sistema de Gestión y Control de la Operación del SITM CARTAGENA.**" (negrilla y subraya fuera del texto original).

**Al respecto:** solicitamos aclarar muy bien la manifestación que debe extender el proponente, pues entendemos que ésta no puede conllevar temas relacionados con la explotación del sistema de RECAUDO, así como otros aspectos propios del resorte de dicha concesión, de toda suerte, que corresponde a un proceso de contratación mediante concesión diferente a la licitación objeto de estas observaciones.

Lo anterior con el ánimo de no incurrir por parte del proponente en declaraciones que contengan elementos inexactos de carácter relevante, pues dicha confusión generaría los efectos propios establecidos en el pliego según dispone el numeral 3.8.2 Inexactitud de la información:

"Si durante el termino comprendido entre la evaluación de las propuestas y la fecha de adjudicación de la presente Licitación Publica se evidencia que la información y las declaraciones presentadas por los proponentes contienen elementos inexactos de carácter relevante, relacionadas con la información solicitada



dentro de los factores de elegibilidad o de valoración, no se considerará acreditado el aspectos que con dicha información se pretendía hacer valer..."

3. En la pagina 70 CAPITULO V CONDICIONES DE ADJUDICACION DE LA CONCESION. 5.1 ORDEN DE ELEGIBILIDAD.

**TRANSCARIBE S.A** declarará la adjudicación al Contrato de Concesión a la propuesta que tenga el mayor puntaje final, es decir que primero se adjudica la concesión uno (1) al que mayor puntaje saque; si se hace una interpretación sistemática del pliego, en el glosario, la concesión uno (1) es decir la primera en adjudicar es aquella que tiene menos numero de vehículos (284) y menos numero de propietarios (100) pero curiosamente es la que mayor puntaje obtiene .

Acto seguido se adjudica la concesión dos, que obtiene menor puntaje pero según el glosario es la que mayor numero de vehículos requiere (435) y mayor numero de propietarios (250).

Diera a entender el pre pleigo que es más benéfico quedar de segundo que de primero, por cuanto este ultimo tendrá la zona más grande con menor puntaje.

### **OBSERVACIONES DE ORDEN LEGAL.**

#### **1. PAGINA 16 NUMERAL 1.10. "ENTREGA DEL PLIEGO DE CONDICIONES."**

Inicia el numeral señalando que:

**"Para participar en el presente proceso licitatorio, será necesario retirar sin costo alguno el presente Pliego de condiciones en la Dirección de operación de TRANSCARIBE S.A., ubicada en el Barrio Crespo Carrera 5 no 66-91 Edificio Eliana del Distrito de Cartagena, en las fechas y horarios que al efecto se determinan en el cronograma que se incluye en el numeral 2.1 del presente Pliego de Condiciones, previa solicitud escrita del mismo, donde se manifieste el nombre de la persona natural o jurídica que los retira, su identificación, dirección, teléfono y correo electrónico"** (negrilla, subraya fuera del texto original)



**Al respecto:** Vemos con profunda preocupación que TRANSCARIBE S.A., creó un requisito adicional al establecido en la ley, cuando expresa claramente, que para participar deberá retirar el pliego.

Si bien, en el proyecto de pliego de condiciones analizado no se están cobrando los pliegos de condiciones, sí se estableció un requisito habilitante no contemplado en el ordenamiento actual, por cuanto el requisito habilitante que se había establecido en la ley 80 de 1993 respecto al retiro de pliegos de condiciones ya se encuentra prohibido; por lo tanto esta cláusula, al obligar a los proponentes para presentar oferta el que tenga que retirar los pliegos de condiciones en la ciudad de Cartagena con el agravante que se debe presentar una solicitud previa escrita donde se manifieste el nombre de la persona natural o jurídica que los retira, su identificación, dirección, teléfono y correo electrónico; genera un requisito que podrían inhabilitar a quien no retire los pliegos de condiciones en la dirección indicada y por otra parte si quien los retira no es finalmente el que presenta la oferta, también generaría dicha condición.

El crear etapas no contempladas para la licitación pública como es el retiro de los pliegos de condiciones y registrar la información del futuro oferente que al no coincidir con quien presentó la oferta podría permitir su rechazo, no se encuentra ni en el artículo 30 de la ley 80 de 1993, ni al numeral 1º del artículo 2º junto con los artículos 5º y 9º de la ley 1150 de 2007 y su correspondientes decretos reglamentarios que reglamentaron el proceso de selección por licitación pública, vulnera el principio de economía en su artículo 25 de la ley 80 de 1993 que a su letra establece:

ARTICULO 25. DEL PRINCIPIO DE ECONOMIA. En virtud de este principio:

1o. En las normas de selección y en los pliegos de condiciones o términos de referencia para la escogencia de contratistas, se cumplirán y establecerán los procedimientos y etapas estrictamente necesarios para asegurar la selección objetiva de la propuesta más favorable. Para este propósito, se señalarán términos preclusivos y perentorios para las diferentes etapas de la selección y las autoridades darán impulso oficioso a las actuaciones .

2o. Las normas de los procedimientos contractuales se interpretarán de tal manera que no den ocasión a seguir trámites distintos y adicionales a los expresamente previstos o que permitan valerse de los defectos de forma o de la inobservancia de requisitos para no decidir o proferir providencias inhibitorias.

3o. Se tendrá en consideración que las reglas y procedimientos constituyen mecanismos de la actividad contractual que buscan servir a los fines estatales, a la adecuada, continua y eficiente prestación de los servicios públicos y a la protección y garantía de los derechos de los administrados.

Como vemos, el principio de economía establece de manera perentoria que en los pliegos de condiciones se establecerán las etapas estrictamente necesarias para asegurar la selección objetiva, de tal manera que el Distrito de Cartagena de Indias está creando una etapa adicional, y es obligar a los oferentes a acercarse a las dependencias del Distrito para retirar los pliegos de condiciones y registrar información que podría servir para eliminar la oferta si no coinciden los datos con quien presenta la ofertas. Estas habilitaciones forman parte de la manera como se instrumentaban los pliegos de condiciones, donde al cobrarse los pliegos de condiciones se obligaba a los interesados a acercarse a las entidades estatales para pagar su valor, y en el registro del retiro de proponentes se debería dejar los datos del futuro proponente. Si bien el actual pliego de condiciones eliminó el cobro del pliego, no derogó las otras dos prácticas abusivas, por lo tanto se solicita la eliminación de tal requisito, por ser violatorio del numeral 1 y 2 del artículo 25 de la ley 80 la presente cláusula que se cuestiona.

## **2. PAGINA 32 CAPITULO IV FACTORES DE HABILITACIÓN Y EVALUACIÓN DE LAS PROPUESTAS.**

Señala en el inciso segundo que:

"Los proponentes y cada uno de los miembros del Proponente plural deberán acreditar ante TRANSCARIBE S.A.

- i. Su calidad de personas naturales y/o jurídica, entidad o asociación **constituida con anterioridad a la fecha de apertura de la Licitación pública.**" (Negrilla fuera del texto original)



De igual manera se expresa en la pagina 34:

**"4.1.1. Descripción de la aptitud Legal del Proponente.**

(...)

Serán admisibles como proponentes en la presente Licitación Pública:

...

b) Las personas jurídicas, nacionales o extranjeras, de naturaleza privada, publica o mixta **que se encuentren constituidas con anterioridad a la fecha de apertura de la presente licitación publica**, cuyo objeto principal comprenda la suscripción y ejecución del contrato que resulta de esta licitación...." (Negrilla fuera del texto original)

...

d) los consorcios o uniones temporales conformados por personas naturales y/o jurídicas, nacionales y/o extranjeras de naturaleza privada y/o mixta que obren a través de su representante o administrador, **siempre que sus integrantes se encuentren constituidos con anterioridad a la fecha de apertura de la presente licitación...."** (Negrilla fuera del texto original)

Pagina 36:

**"4.1.2. Acreditación de la Aptitud Legal.**

(...)

**4.1.2.2 Personas Jurídicas.**

**4.1.2.2.1 Personas Jurídicas Nacionales de Naturaleza pública o privada.**

Se consideraran personas jurídicas nacionales de naturaleza pública o privada, aquellas entidades **constituidas con anterioridad a la fecha de apertura de la presente licitación...."** (Negrilla fuera del texto original)



Página 40 y 42

**“4.1.2.4.2 personas asociadas bajo la promesa de constitución de una sociedad futura.**

...

11.2 Si e trata de sociedades de capital, las personas jurídicas que serán **socias de la sociedad prometida deberán haber sido constituidas con anterioridad a la fecha de apertura de la presente licitación Pública** y en sus estatutos sociales de la misma deberá expresarse textualmente que:

...” (Negrilla fuera del texto original).

**Al respecto:** No se evidencia una consecuencia lógica, un nexo causal entre el objeto a contratar, y la inducción en el requisitos habilitante de acreditación de la aptitud legal de constitución previa de sociedad o asociación a la apertura de la licitación.

Es razonable entender este requisito al **CIERRE** de la presente licitación, pues cuando el proponente presenta su propuesta éste ya debió establecer cual será la mejor forma de participar, pero no se le puede exigir al momento de apertura de la misma, que el proponente ya hubiese decidido, sin que ni siquiera existiese acto administrativo que de apertura de la licitación.

Deviene en ilógico por demás pretender que el día de apertura de la licitación, el proponente ya tenga preconcebida la forma societaria o de asociación que mejor le parezca.

Es violatorio al debido proceso en la contratación, exigir un requisito tal; a guisa de ejemplo vemos como el día de apertura de la licitación es el día en que el pretendido proponente accede a los pliegos oficiales y para ese mismo día en que el pretendido proponente conoce la información del pliego, TRANSCARIBE S.A. le exige como criterio habilitador que ya este constituido o sepa la forma societaria o de asociación que va a adoptar, sin que el proponente si quiera hubiese hojeado el pliego, sin que hubiese presentado observaciones, es mas, puede incluso el pretendido proponente desistir validamente de



presentar propuesta si así lo determina, pero se le impone la carga gravosa de haberse constituido PREVIAMENTE.

En resumen cómo puede TRANSCARIBE S.A. pedir la mentada aptitud legal de constitución previa sin que por lo menos se lea el pliego definitivo, pues ambas cosas tanto la apertura de la licitación como la creación de la sociedad pueden llegar a ser en el mejor de los escenarios concomitantes, o lo que es peor asignar la vocación de habilitante a la constitución previa de la sociedad o asociación sin que aun EXISTAN PLIEGOS DEFINITIVOS.

Como podrán ustedes observar es absolutamente desproporcionado e irracional, con lo cual este requisito debe ser modificado a la fecha de cierre de la licitación, incluyendo a los miembros que integraran la promesa de sociedad futura.

### **3. PAGINA 59. NUMERAL 4.3 FACTORES DE EXPERIENCIA DEL PROPONENTE.**

#### **"4.3.1.1 Descripción de la Experiencia Operativa del Proponente.**

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 Publico habilitadas para prestar dicho servicio..."

**Al respecto:** En este punto no encontramos tampoco por qué TRANSCARIBE S.A. coloca como requisito cuatro (4) empresas por proponente, de donde obtuvo tal criterio que conlleva claramente a una desnaturalización del proceso de selección, violando derechos fundamentales como la igualdad sin justificación alguna, por las siguientes razones.

Según el decreto 0334 del 15 de marzo de 2011, en el Distrito de Cartagena, existen once (11) empresas de transporte habilitadas, y tal como lo exige el pre pliego, solo se puede presentar un proponente que tenga cuatro empresas de transporte; significaría que solo se pueden presentar DOS (2) PROPONENTES, que sumarían ocho (8) de las once empresas, por cuanto el tercer proponente interesado en participar solo



le restan tres (3) empresas cuando el requisito vía pliegos es de cuatro (4).

Lo anterior causa aun mas asombro y sorpresa cuando observado el pre pliego encontramos que solamente hay DOS ZONAS A CONCESIONAR Y SOLO SE PUEDEN PRESENTAR DOS PROPUESTAS, lo que indica que los dos que se presenten son los dos que ganan, no hay libre concurrencia como lo pide la ley 80 de 1993 y la ley 1150 de 2007, violando entre otros, principios propios de la Contratacion Estatal.

Esta regla establecida en el pliego de condiciones consideramos termina siendo vulneratoria del derecho de participación y termina incidiendo en la violación del artículo 13 de la Constitución Política como a continuación pasamos a comprobar:

Una metodología para revisar el principio de igualdad la podemos consultar en la doctrina. De acuerdo con Robert Alexi<sup>1</sup> respecto a la teoría de los principios y la máxima de proporcionalidad<sup>2</sup> nos indica que el carácter de principio implica la máxima de proporcionalidad y con sus tres máximas parciales de la adecuación, necesidad (postulado del medio más benigno) y de la proporcionalidad en sentido estricto (el postulado de ponderación propiamente dicho), lo cual se infiere lógicamente del carácter de principio, es decir, que es deducible de él. En la definición del autor nos dice que los principios son mandatos de optimización con respecto a las posibilidades jurídicas y fácticas, por lo tanto, la máxima de proporcionalidad en sentido estricto, es decir, el mandato de ponderación, se sigue de la relativización con respecto a las posibilidades jurídicas.

Si una norma de carácter fundamental con carácter de principio entra en colisión con un principio opuesto, entonces la posibilidad jurídica de la realización de la norma de derecho fundamental depende del principio opuesto. Para llegar a esta decisión se requiere de la ponderación en el sentido de la ley de colisión; por lo tanto para Alexi: "... la máxima de proporcionalidad en sentido estricto es deducible del carácter de principio de las normas de derecho fundamental". De ahí que de la máxima de proporcionalidad en sentido estricto se sigue que los principios son mandatos de optimización con relación a las posibilidades jurídicas, a contrario sensu; las máximas de necesidad y de

---

<sup>1</sup>Alexi Robert. *Teoría de los derechos fundamentales*. Centro de Estudios Constitucionales. Madrid. 1993. Versión castellana de Ernesto Garzón Valdez. Revisión Ruth Zimmerling

<sup>2</sup> Ob. Cit., págs. 111

la adecuación se siguen del carácter de los principios como mandatos de optimización con relación a las posibilidades fácticas.

Para mostrar la máxima de "**NECESIDAD**"<sup>3</sup>, se ilustrara con un ejemplo:  
La constelación más simple está caracterizada porque en ella entran en juego dos principios y dos sujetos jurídicos (Estado y ciudadano).

El Estado persigue un fin F con el principio P<sub>1</sub> – F es idéntico a P<sub>1</sub>

Existen por lo menos dos medios<sup>4</sup> M<sub>1</sub> y M<sub>2</sub>, que son igualmente adecuados para promover F

M<sub>2</sub> afecta menos intensamente que M<sub>1</sub>, o no lo afecta en absoluto, la realización de aquello que exige una norma iusfundamental con carácter de principio P<sub>2</sub>.

Bajo estos presupuestos para P<sub>1</sub>, es igual que se elija M<sub>1</sub> o M<sub>2</sub>, P<sub>1</sub> exige que se elija M<sub>1</sub> en lugar de M<sub>2</sub>, o M<sub>2</sub> en lugar de M<sub>1</sub>. En cambio para P<sub>2</sub> no es lo mismo que se elija a M<sub>1</sub> o M<sub>2</sub>. En tanto P<sub>2</sub> exige un mandato de optimización tanto en lo que respecta a las posibilidades fácticas como jurídicas. En lo que respecta a las posibilidades fácticas, P<sub>2</sub> puede ser realizado en una medida mayor si se elige M<sub>2</sub> y no M<sub>1</sub>. Desde el punto de vista de la optimización con respecto a las posibilidades fácticas, bajo el presupuesto de validez respecto de las posibilidades fácticas, desde el presupuesto de validez tanto de P<sub>1</sub> como de P<sub>2</sub>, solo M<sub>2</sub> esta permitido y M<sub>1</sub> está prohibido.

Para revisar la postura propuesta por Robert Alexi, trataremos este caso en particular, para mostrar la máxima de *necesidad* para adjudicar esta concesión:

1) TRANSCARIBE S.A. representa al Estado, el cual persigue como fin (F) la celebración de un contrato de concesión para la adjudicación del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA D.T.Y C. con el principio P<sub>1</sub> (que se considera el INTERES GENERAL), por lo tanto el fin (F) que es la celebración de un contrato de concesión para la adjudicación del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA D.T.Y C. es idéntico a P<sub>1</sub> (INTERES GENERAL)

2) Existen por lo menos dos medios<sup>5</sup> M<sub>1</sub> y M<sub>2</sub>

M<sub>1</sub>: En el numeral 4.3 de los pliegos de condiciones se regula la experiencia operativa del proponente y se exige que el proponente debe acreditar como mínimo que cuatro de sus integrantes

<sup>3</sup> Ob. Cit. Pags. 113 y 114

<sup>4</sup> Medios debe entenderse como reglas

<sup>5</sup> Medios debe entenderse como reglas



entendiéndose como socios, accionistas y/o integrantes del proponente plural son Empresas de Transporte Colectivo habilitadas para prestar este servicio en el Distrito de Cartagena. Y la empresa solo puede estar vinculada a un proponente.

M<sub>2</sub>: Al revisar otros procesos de selección para concesiones como la que pretende adjudicar el Distrito de Cartagena, se exige experiencia en transporte y la participación de mínimo una empresa habilitada para prestar el servicio de transporte público colectivo. Por lo tanto la regla M<sub>2</sub> se propondría de la siguiente manera: Se podrá acreditar la experiencia operativa del proponente y se exigirá que el proponente debe acreditar como mínimo que uno de sus integrantes entendiéndose como socios, accionistas y/o integrantes del proponente plural sean Empresas de Transporte Colectivo habilitadas para prestar este servicio en el Distrito de Cartagena. Y la empresa solo puede estar vinculada a un proponente.

Para que el Distrito de Cartagena mantenga la regla definida en el ejemplo como M<sub>1</sub> necesariamente tendrá que demostrar que una sola empresa de transporte colectivo pone en riesgo el servicio de transporte, por cuanto si la ciudad de Bogotá en su proceso de selección de oferentes para la adjudicación de trece zonas solo exigió como proponente válido que se acreditara la experiencia en transporte público, con una sola empresa de transporte colectivo o una sola empresa de propietarios de transporte; se requeriría que el Distrito de Cartagena de Indias motive las razones por las cuales exige que no sea una sola empresa de transporte colectivo sino que sean cuatro.

3) M<sub>1</sub> y M<sub>2</sub> que son igualmente adecuados para promover (F) la celebración de un contrato de concesión para la adjudicación del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA D.T.Y C.

M<sub>2</sub> afecta menos intensamente que M<sub>1</sub>, o no lo afecta en absoluto, la realización de aquello que exige una norma fundamental con carácter de principio P<sub>2</sub>, que en este caso se trata del DERECHO FUNDAMENTAL AL DERECHO A LA IGUALDAD. Cartagena de Indias tendrá que demostrar que la regla que nosotros definimos como M<sub>2</sub> pone en riesgo el INTERES GENERAL, por el hecho que la experiencia sea requerida únicamente cuando el proponente acredite un solo contrato de prestación de servicio colectivo.



Bajo estos presupuestos para  $P_1$  (INTERES GENERAL), es igual que se elija  $M_1$  o  $M_2$ ,  $P_1$  (INTERES GENERAL) exige que se elija  $M_1$  en lugar de  $M_2$ , o  $M_2$  en lugar de  $M_1$ . En cambio para  $P_2$  (DERECHO A LA IGUALDAD) no es lo mismo que se elija a  $M_1$  o  $M_2$ . En tanto  $P_2$  (DERECHO A LA IGUALDAD) exige un mandato de optimización tanto en lo que respecta a las posibilidades fácticas como jurídicas. En lo que respecta a las posibilidades fácticas,  $P_2$  (DERECHO A LA IGUALDAD) puede ser realizado en una medida mayor si se elige  $M_2$  y no  $M_1$ . Desde el punto de vista de la optimización con respecto a las posibilidades fácticas, bajo el presupuesto de validez respecto de las posibilidades fácticas, desde el presupuesto de validez tanto de  $P_1$  (INTERES GENERAL) como de  $P_2$  (DERECHO A LA IGUALDAD), solo  $M_2$  esta permitido y  $M_1$  está prohibido.

Por lo antes expuesto, la regla contenida en los pliegos de condiciones y que identificamos como  $M_1$  se considera que es arbitraria y desproporcional en aplicación del artículo 5° de la ley 1150 de 2007, por cuanto está exigiendo como experiencia operativa del proponente, que el mismo tenga como socio, accionista e integrante del proponente plural cuatro (4) Empresas de Transporte Colectivo de la ciudad de Cartagena y por ello se solicita que se reduzca la regla establecida; se pide que el proponente venga integrado como mínimo con una sola empresa de servicio de transporte Colectivo o UNA EMPRESA DE PROPIETARIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA, pues lo contrario se estaría vulnerando el artículo 13 de la Constitución Política, en la medida en que dos proponentes que son igualmente idóneos y con experiencia tengan un trato desigual, por cuanto solo a uno de ellos se le esta permitiendo participar, a aquel que tengo dentro de su estructura cuatro (4) empresas de Transporte Colectivo, en tanto que otro proponente que solo tenga dentro de su estructura una empresa de servicio de transporte colectivo, no puede participar, **o EL PROPONENTE QUE TENGA DENTRO DE SU ESTRUCTURA UNA EMPRESA DE PROPIETARIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA**, tampoco podría participar, cercenando los derechos que tiene los propietarios dentro de la democratización del sistema a hacer parte de un proponente sin necesidad de empresas de transporte, tal como se argumenta en el punto siguiente.

#### 4. INCUMPLIMIENTO A DISPOSICIONES ESPECIALES.

Una vez leído el contenido total del pre pliego, no se evidenció por parte de TRANSCARIBE S.A, los objetivos propuestos por el Gobierno Nacional a través de los documentos CONPES 3167 DEL 23 de mayo de 2002 y el documento CONPES 3260 del 15 de Diciembre de 2003, en cuanto buscan estimular la participación no solamente de las empresas sino también de los propietarios de los vehículos destinados a la prestación de dicho servicio.

No se tuvo en cuenta por TRANSCARIBE S.A, la Circular 001 del 05 de Mayo de 2004<sup>6</sup> del Ministerio de Transporte, donde reza de forma diáfana:

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

Por lo dicho en líneas precedentes, pedimos respetuosamente a TRANSCARIBE S.A. se de cumplimiento a dichas disposiciones tal como otros Entes Gestores de Transporte Masivo, a lo largo del país lo han acatado, PERMITIENDO LA PARTICIPACIÓN DE PROPIETARIOS A TRAVÉS DE LA CONFORMACIÓN DE EMPRESAS OPERADORAS DE PROPIETARIOS,

<sup>6</sup> Por la cual se establecen directrices para la implementación de Sistemas de Transporte Masivo cofinanciados por la Nación y las Entidades Territoriales.



dándole la misma experiencia a estas, que aquella que se le reconoce a las empresas de transporte habilitadas del Distrito de Cartagena, acreditando su experiencia con las tarjetas de operación de los vehículos cuyos propietarios sean socios de la empresa de propietarios

"...las sociedades titulares del respectivo Sistema de Transporte Masivo incluirán dentro de los procesos de licitación pública de concesión o de operación para la prestación del servicio público de transporte masivo a que se refiere el Artículo 8 del Decreto 3109 de 1997, **condiciones que permitan que las agrupaciones de dichos propietarios puedan competir de manera independiente o unidos a otros proponentes.**" (negrilla, subraya y cursiva fuera del texto original.)

ARGUMENTADO LEGALMENTE, ES MENESTER DAR CUMPLIMIENTO POR PARTE DE TRANSCARIBE S.A A LOS DOCUMENTOS CONPES Y A LO EXPRESADO POR EL COFINANCIADOR DEL PROYECTO SE SITM, ENTIENDASE MINISTERIO DE TRANSPORTE; COROLARIO DE ELLO, SE PIDE CATEGORICAMENTE INCLUIR EN EL PLIEGO DE CONDICIONES LA PARTICIPACION DE EMPRESAS DE PROPIETARIOS DE TRANSPORTE COLECTIVO, ASI COMO PERMITIR QUE ESTAS PUEDAN DE IGUAL MANERA PARTICIPAR CON UN PROPONENTE EN LA FORMA DE ASOCIACION O SOCIEDAD QUE ESTIMEN CONVENIENTE, ASIMILANDO SU HABILITACION A EMPRESAS DE TRANSPORTE.

## 5. CAPACIDAD FINANCIERA.

El pre pliego establece la acreditación de una capacidad financiera mínima en función del patrimonio neto y en función del capital de trabajo.

Consideramos que estos requisitos son necesarios y adecuados, pero solicitamos que se adicione el pliego, dando la posibilidad de acreditar la capacidad financiera (como patrimonio y capital de trabajo) mediante los dineros que están dispuestos en tabla para la compra de vehículos a propietarios diseñado por el propio sistema SITM.

La razón mayúscula, es que si dichos dineros están a favor del propietario, este tiene la oportunidad real y fehaciente de cederlos e

<sup>7</sup> Ministerio del Transporte, Circular 001 del 05 de Mayo de 2004



incorporarlos en la propuesta que desee, mediante una proforma que se diseñe para tal efecto, cuyas implicaciones sean irrevocables por el propietarios a favor del proponente una vez sea futuro concesionario, permitiendo manejar dichos recursos a través de fiducia mediante una sub cuenta para tal fin.

Esto permitiría tanto jurídica, como contablemente, ser acreditado por cuanto el vehiculo es un activo corriente, el cual insistimos paga el sistema.

No tendría sentido pedir la acreditación de marras cuando dichos dineros están en el SITM.

## 6. CIERRE FINANCIERO.

En este punto, pensamos que se debe adicionar el pliego con la posibilidad de hacer el cierre financiero no solo con los recursos de la banca sino también mediante los recursos que se puedan obtener a través de CREDITO PROVEEDOR.

## 7. SOLICITUD ESPECIAL.

Finalmente y de manera muy respetuosa, solicitamos tener en cuenta y valorar de manera adecuada la modificación de los pre pliegos a fin que se establezca como objeto a licitar, en el pliego definitivo la adjudicación de **TRES CONCESIONES** del SITM de Cartagena, situación que en nuestro sentir es absolutamente viable y zanjaría muchas dificultades e inconsistencias el presente proyecto de pliego de condiciones.

Esperamos haber contribuido con el presente documento para hacer un proceso más equitativo, equilibrado y democratizado,

Cordialmente,



**SIERRA & CHARRUPI**

Consultores Jurídicos y Empresariales.

Nit. 900.392.454-6

**YEZID SIERRA FAJARDO.**

Representante legal.

(Firma digital tomada del original.)

Coadyuvan,

Representantes de los propietarios;

**EDUARDO BARCENAS VERGARA,**

C.C. 9072991 / *CSGA*

**HECTOR SIERRA ESCRISOLOGO,**

C.C. 12.861.782

**JAVIER SALAZAR GOMEZ,**

C.C. 73134536

**YANETH TOBON GUTIEREZ,**

C.C. 30.776.630

**HENRY DEAN PRADA,**

C.C. 731194104

**LETY YAJAIRA RODRIGUEZ,**

C.C. 45.522.943 / *CSGA*

Av. Carrera 9 No 113 - 52 oficina 1002, Edificio Torres Unidas II Centro Empresarial

Teléfono (571) 6194519 / 5209860, Móvil. 313-3586768

E-mail: [yezidsierra@hotmail.com](mailto:yezidsierra@hotmail.com)

BOGOTA-COLOMBIA