

DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS No. 4
LICITACION PUBLICA No. TC-LPN-002-2013

CUYO OBJETO ES SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS-TRANSCARIBE

- OBSERVACION PRESENTADA POR EDUARDO PIZANO DE NARVAEZ presidente de NATURGAS, entregada físicamente en la entidad el 17 de mayo de 2013 a las 15:10 p.m.

OBSERVACION No. 42. "Solicitamos respetuosamente, se contemple el uso del gas natural como el combustible escogido para la operación de la flota de buses de Transcaribe.

En caso de que no se considere nuestra solicitud, solicitamos se modifique lo establecido en el numeral 4.5.1 del pre pliego de la licitación pública TC-LPN-002 de 2013 "Ingreso esperado para las concesiones con tecnología a diésel y a gas", para que se estipule el mismo límite superior del ingreso esperado para ambos combustibles, pues el limitar este ingreso (para el gas), va en contra de una posible decisión por parte de los futuros operadores para que contemple la posibilidad de operar con gas natural."

RESPUESTA 42. A) el gas natural como combustible esta dentro de las alternativas a seleccionar por los concesionarios de operación, como están las condiciones del proceso se está estableciendo la posibilidad que el combustible con el que operen los vehículos sea gas natural. Esta es una decisión que deberá tomar el concesionario adjudicatario de los contratos de operación.

B) No es posible modificar el ingreso esperado de combustible gas e igualarlo con el de diésel porque dichos valores son el resultado de una modelación financiera.

- OBSERVACION PRESENTADA POR EDUARDO CARDENAS M. Gerente Sistemas Integrados de Transporte de DAIMLER, correo electrónico del 18 de mayo de 2013 a las 9:06 a.m.

OBSERVACION No. 43.

1. Apéndice 2, numeral 2.1 Características generales, tabla 1.

Solicitud: Basados en nuestra experiencia de campo, específicamente en el Sistema Integrado de la ciudad de Cali METROCALI, 17.000 kg de peso total no serán suficientes para alcanzar 90 pasajeros, aire acondicionado y elevadores de sillas de ruedas en los vehículos padrones, por lo cual respetuosamente solicitamos que dispongan de un peso bruto total mínimo de 18.500 kg y los límites máximos por eje se fijen en 7.000 kg en el delantero y 11.500 kg en el trasero (lo cual está en línea con la NTC 4901-3). En caso de no poder aumentar los pesos, se debería reducir el número de pasajeros a un máximo de 75.

RESPUESTA 43. Su solicitud es aceptada y se procederá a realizar ajuste de los valores en el respectivo apéndice.

OBSERVACION No. 44.

2. Apéndice 2, numeral 2.2.6 Transmisión.

Solicitud: Se debe aclarar que la exigencia de Transmisión Automática hace referencia a cajas de cambio completamente automáticas o hidrodinámicas, las cuales están indicadas para la operación en sistemas BRT y han sido usadas ampliamente en los sistemas de Transporte Masivo en Colombia y el Mundo. Esta aclaración es necesaria para evitar el uso de cajas mecánicas de engranajes con mando automatizado, lo cual no es integralmente una caja automática y tampoco está indicada para la operación de BRT.

RESPUESTA 44. Su aclaración será tenida en cuenta en la elaboración del pliego de condiciones, apéndices y anexos.

- OBSERVACION PRESENTADA POR ALEXANDRE SELSKI Gerente Comercial Volvo Group Colombia, correo electrónico del 18 de mayo de 2013 a las 12:14 a.m.

OBSERVACION No. 45.

PADRONES (BUSES DUALES)

Observación N°1

2. 2. 6 TRANSMISIÓN

Deberá contar con caja de velocidades **de Operación** automática con control electrónico, sistema de neutro durante Paradas y retardador **incorporado**, la cual deberá ser seleccionada y/o ajustada teniendo en cuenta las características topográficas geométricas de las vías de la ciudad de Cartagena, garantizando en todo momento un buen Desempeño del Autobús

Argumento:

Hoy en día también se cuenta con Cajas de Operación Automática de Tecnología Automatizada con Retardador Externo, las cuales ofrecen ventajas frente a las tradicionales a las Cajas Automáticas Hidrodinámicas con retardador incorporado por tanto debería quedar abierto a las dos Tecnologías.

RESPUESTA 45. Se acepta su sugerencia y se procederá a realizar el ajuste

OBSERVACION No. 46.

Observación N°2

2. 2. 8. 2 Dimensiones y Peso de la Carrocería

En el Numeral **d.** Tabla 4 Dimensiones Externas para Autobuses Padrones, se especifica la Longitud Mínima de **11.500 mm**, la cual solicitamos sea permitida desde **11.000 mm**.

Argumento:

Se requiere un Bus más maniobrable, es decir más corto que alcance a girar en un Radio Exterior de 10 mts, con una distancia entre ejes lo más corta posible, esto facilitará la Operación de Alimentación y desalimentación en los Barrios pasando por los puntos críticos como los indicados en los cruces de Calle 15 – Electrificadora y Cra 39 - Calle 103.

RESPUESTA 46. Se acepta la solicitud, aclarando que los vehículos deben tener la capacidad de movilizar 90 pasajeros.

OBSERVACION No. 47.

Observación N°3

2. 2. 8. 3. Capacidad de Pasajeros

2.2.8.3.1 Tener una capacidad total (pasajeros sentados y de pie) de **90 80** pasajeros, para lo cual los Autobuses deberán contar como mínimo con **24 20** sillas. El área máxima de pasajeros de pie, debe ser equivalente con la siguiente ecuación:

pax sentado: Número de asientos totales (mínimo 24)

Argumento:

Coherencia con la capacidad de pasajeros indicada en las demás informaciones de la Licitación y adoptar el número de sillas mínimo de la NTC 4901-3 (numeral 5.2.1), el cual es del 25% de la capacidad Total de 80 Pasajeros, esto permitirá a los Carroceros hacer el diseño óptimo dada la exigente condición de carga máxima en un bus dual con aire acondicionado.

RESPUESTA 47. No se acepta su solicitud. Se mantiene la capacidad establecida.

OBSERVACION No. 48.

Observación N°4

2. 2. 8. 3.1 Capacidad de Pasajeros

El Numeral **d)** La superficie de cualquier parte **de la sección articulada**, cuyo acceso esté prohibido por mamparas o barandas.

Argumento:

Esta sección corresponde a Bus Padrón

RESPUESTA 48. Se acepta su sugerencia y se procederá a realizar el ajuste en el documento de especificaciones técnicas.

OBSERVACION No. 49.

Observación N°5

2. 2. 8. 11 Puertas de Servicio

k) Todos los Autobuses Padrones del Sistema TRANSCARIBE., deberán contar con Dos (2) puertas dobles de servicio de plataforma alta al costado Izquierdo **entre los dos ejes una delante y otra atrás del eje trasero** y **Tres (3) Mínimo Dos (2)** puertas dobles de servicio de plataforma baja al costado derecho, con un ancho de 1.1 m libres y una altura libre de 1.9 m.

Argumento:

Utilizar la mejor configuración de puertas Izquierdas que permite un mejor flujo de los pasajeros en la estación y dentro del bus según la experiencia del Sistema METROLINEA de Bucaramanga, quién tiene la experiencia en la Fase I y adoptó dicha configuración como estándar en la Fase II. La exigencia actual indica mínimo cinco (5) Puertas Dobles, lo cual excede los mínimos de la NTC 4901-3 que exige en el numeral 5.4.1.2.1 un número mínimo de tres (3) puertas dobles en todo el Bus (Izquierdas y Derechas).

Eliminando la Tercera Puerta Derecha (Trasera), se mitiga la evasión de pasajeros (Alimentación y Desalimentación), también ayuda a lograr una configuración de Bus más liviano para no sobrepasar las 17 Toneladas en Hora Pico (Máxima Carga monitoreable en la ULAC).

RESPUESTA 49. No se acepta su solicitud. Todos los buses padrones deben ser duales y operar con puertas del lado izquierdo y derecho.

OBSERVACION No. 50.

INCLUIR NUEVAS TIPOLOGÍAS

Observación N°6

ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS AUTOBUSES ALIMENTADORES ENTRADA BAJA (80 PAX ~ 10.5 – 11 MTS)

ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS AUTOBUSES ALIMENTADORES ARTICULADOS (DUALES ~120 PAX ~ 15-16 MTS) MENOR A 25 TON PERMITIDAS SEGÚN LAS REGLAMENTACIONES DE CARGA SEGÚN LA RESOLUCIÓN 4100 DE 2004 ACOGIENDO PARA PASAJEROS LOS MISMOS LIMITES.

2 B1		Camión de dos ejes con remolque balancín de un eje
------	---	--

Designación	Dimensiones		
	Ancho máximo, m	Altura máxima, m	Longitud máxima, m
2B1	2,60	4,40	18,50

Vehiculos	Designación	Máximo PBV, kg	Tolerancia positiva de medición kg.
	2B1	25.000	+ -- 625

Argumento:

La evolución de los Sistemas Urbanos de Transporte de TPC y/o TM en Sistemas Integrados, requerirá una gama más amplia de Tipologías de Buses que permitirán Optimizar los Costos Operacionales según las necesidades, tal como lo muestra la Red Integrada de Transporte (RIT) de Curitiba – Brasil la cual tiene, luego de 42 años, la siguiente distribución de Flota con vehículos desde 40 hasta 250 pasajeros de capacidad, resaltando que el 40% de los Articulados Operan en Rutas Alimentadoras:

COMPOSICIÓN DA FROTA - 2013					
RIT - RIDE INTEGRADA DE TRANSPORTES					
CATEGORIA DE LINHA	TIPO DE VEICULO	CAPACIDADE/VEICULO	FROTA OPERANTE		QTDE LINHAS
			Subtotal	Total	
EXPRESSO LIBERADO	EMBUICADO	250	27	27	02
EXPRESSO	EMBUICADO	230250	133	156	06
	ARTICULADO	170	33		
LINHA DIRETA	ARTICULADO	150	65	392	18
	PACROD	110	327		
INTERBARRIOS	ARTICULADO	140	101	113	07
	TRONCAL	100	2		
	HEBIDO	79	10		
ALIMENTADOR	ARTICULADO	140	150	799	221
	COMUM	65	620		
	MICRO ESPECIAL	70	29		
TRONCAL	ARTICULADO	140	24	152	21
	COMUM	65	124		
	MICRO ESPECIAL	70	4		
CONVENCIONAL	COMUM	65	129	387	78
	HEBIDO	79	29		
	MICRO ESPECIAL	70	113		
	MICRO	40	6		
CIRCULAR	MICRO	40	9	9	01
TURISMO	DOBLEDECK	65	5	5	01
TOTAL			1.930	355	

RESPUESTA 50. No se acepta su solicitud. El contrato prevé la posibilidad de utilizar tipología de vehículos diferente en el caso que sea requerido y solo en ese momento la entidad establecerá las especificaciones técnicas de dichos vehículos.

- OBSERVACION PRESENTADA POR WILMER MOSQUERA CABARCAS, COOTRANSURB LTDA; EDUARDO JIMENEZ VELEZ, COINTRACAR LTDA; PEDRO PEREIRA RAMOS, PEMAPE S.A.; EVER SALCEDO RIOS, FLOTA DE LUJO S.A.; ABEL CATELLANOS, ETUL; MARCIA CABARCAS, MEDIA LUNA; RAFAEL MEJIA, METROCAR; TEDDY MONTERO, TRANSPORTES MONTERO; VILMA ARRIETA, RENACIENTE; SALVADOR FLOREZ, RODRIGUEZ TORICES; YOHANA CAICEDO GAMEZ, VEHITRANS; LUIS TUIRAN GARCIA, VEHITRANS S.A., entrega física el 20 de mayo de 2013, radicado interno 000650, a las 17:05 p.m.

Nosotros los abajo firmantes en nuestra calidad de Representantes Legales de las Empresas del Transporte Colectivo Urbano de la ciudad de Cartagena; Cootransurb Ltda., Coointracar Ltda., Pemape S.A., Flota de Lujo S.A., Castellanos García & Cia S. en C.A, Media Luna, Metrocar S.A., Transportes Montero S.A, Renaciente S.A, Rodríguez Torices & Cia Ltda, Vehitrans S.A, nos permitimos informar respetuosamente, que después de analizar de manera Preliminar la documentación de la Licitación en referencia, hemos concluido en forma unánime que se hace necesario y urgente que Transcaribe S.A conozca las siguientes consideraciones:

1.- Muy a pesar de sus promesas y de nuestras recomendaciones, Transcaribe nunca desarrolló las **Mesas de Trabajo Propuestas**, ignorando el Rol que nos corresponde como actores principalimos, por ser nosotros los que arriesgaremos en esta transición de sistema operacional. Al contrario se dedicó fue a realizar reuniones informativas sin temas de fondo.

2.- En el proceso pasado, revocado el 17 de febrero de 2012, le hicimos al Ente Gestor **más de 800 observaciones**, las cuales no fueron resueltas en su mayoría y tampoco satisfizo nuestras inquietudes y para colmo, en el nuevo proceso propuesto se repiten, denotando toda una gama de improvisación y falta de respeto con los transportadores.

3.- La infraestructura Física de las obras del sistema sin terminar, se incluye el tramo 5A, que está sin adjudicar y la malla vial en mal estado, es otra de nuestras preocupaciones que debe definirse con la antelación suficiente a la puesta en marcha de este proyecto.

4.- Se denota una celeridad del Ente Gestor Transcaribe, en sacar adelante un Cronograma propuesto en la etapa de pre –Pliegos de la presente Licitación, porque sin tener en cuenta que bajo su responsabilidad no fue publicado el “Contrato de Concesión” hasta el día 15 de mayo, conllevando con esto, que los interesados no hayan tenido el tiempo suficiente para su estudio y consideraciones y de paso proponer o presentar observaciones en la reunión informativa programada para el 16 de Mayo, para tratar los “Aspectos Financieros” del proyecto.

5.- No están dadas las garantías para adelantar este proceso, sin que haya un alcalde en propiedad para que responda ante nosotros por las múltiples responsabilidades que son resorte directo del Distrito, que este sistema de negocios conlleva, entre otros; los Fondos de Contingencias y la expedición de la normatividad para reducir el transporte informal.(Mototaxismo, Taxis Colectivo, Camperos etc.)

En mérito de lo expuesto y con el debido respeto, **SOLICITAMOS NO INICIAR EL PROCESO LICITATORIO (Apertura de Licitación)** hasta que estén dadas las condiciones y se hayan desarrollado las **Mesas de Trabajo** que sean pertinentes, tal y como ha sucedido en las diferentes ciudades del país. No en vano hemos aprendido de los errores de quienes nos anteceden y no estamos dispuestos a repetirlos, Transcaribe no está arriesgando nada **NOSOTROS TODO.**

Cordialmente,

TRANSCARIBE S.A.
NIT. 806.014.488-5
Rad. Int. _____

000650
20 MAY 2013

RESPUESTA 51.

1. Por todos ustedes es conocido que en el marco de la ley no hay ninguna etapa que corresponda a mesas de trabajo con los posibles oferentes del proceso licitatorio, sin embargo con el objetivo de socializar y dar a conocer todos los pormenores del proceso licitatorio la entidad procedió a realizar sendas reuniones informativas dirigidas a todos los interesados en el proceso de selección. Dichas reuniones fueron clasificadas por área y publico así:

REUNIONES INFORMATIVAS	1. Empresas transportadoras: 6 de mayo
	2. Propietarios de vehículos: 7 de mayo
	3. Aseguradoras: 8 de mayo
	4. Entidades financieras y bancas de inversión: 8 de mayo
REUNIONES INFORMATIVAS ADICIONALES	1. <u>Aspectos Técnicos del Proyecto.</u> Fecha: 15 de mayo de 2013. Hora: 9:00 a.m. Lugar: Crespo, Club de Profesionales Universitarios
	2. <u>Aspectos Financieros del Proyecto.</u> Fecha: 16 de mayo de 2013. Hora: 9:00 a.m. Lugar: Crespo, Club de Profesionales Universitarios
	3. <u>Valor de los Vehículos a Desintegrar.</u> Fecha: 17 de mayo de 2013. Hora: 9:00 a.m. Lugar: Crespo, Club de Profesionales Universitarios
	4. <u>Aspectos Jurídicos.</u> Fecha: 22 de Mayo de 2013. Hora: 9:00 a.m. Lugar: Crespo, Club de Profesionales Universitarios

Además de las reuniones pactadas en el cronograma del proceso, se llevaron a cabo reuniones de discusión sobre la propuesta presentada por los propietarios en la reunión del 17 de mayo sobre el valor de los vehículos a desintegrar, la cual termino con un acuerdo el día 11 de junio del presente.

2. Todas las preguntas que se hicieron en proceso licitatorio del año 2011 fueron respondidas en su totalidad por el ente gestor.
3. El 96% de la infraestructura del sistema está terminada y el 4% faltante se encuentra en estos momentos en proceso licitatorio. El cronograma de ejecución de obra de la infraestructura faltante determina que la infraestructura estará lista antes del inicio de la operación del sistema.
4. No hay ninguna celeridad en la selección de los concesionarios de operaciones; se está trabajando bajo la norma y con tiempos muy por encima de los establecidos por la legislación vigente. El contrato fue publicado el 15 de mayo pero dicha publicación está dentro de los tiempos que establece la ley.
5. Por ustedes es sabido que el Alcalde actual está nombrado en propiedad y tiene todas las facultades de ley para llevar a cabo cualquier proceso licitatorio. Ahora bien, no debemos olvidar que el presente proceso de contratación lo lleva a cabo el representante legal de la entidad, que es el Gerente de Transcaribe S.A., quien



cuenta con la autorización de la Junta Directiva para llevar a cabo el proceso licitatorio mencionado.

Por todo lo anterior no se acepta su solicitud de no dar apertura al proceso licitatorio mencionado.

FIN DEL DOCUMENTO