



DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS No. 6  
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 RUBEN ORLANDO CHACON GIRALDO en representación de SOMOS K, por entrega física en las instalaciones de TRANSCARIBE S.A. el 31 de mayo de 2013. Rad. Interno 000677

**OBSERVACION 67.**

Reciba un cordial saludo. Por medio de la presente nos permitimos esbozar las observaciones que tenemos con respecto a la carencia de garantías para los futuros operadores del SITM de Cartagena que ofrece el proceso que hoy está en etapa de pre-pliegos. Hemos realizado un estudio minucioso y disciplinado de todos los documentos publicados el pasado 26 de abril de 2013, la minuta de contrato publicada el 15 de mayo de 2013, además de asistir y participar activamente en las reuniones informativas realizadas los días 6,7,8 y 15 de mayo de 2013 por la entidad que usted representa, lo cual nos permite realizar una crítica constructiva, así como expresar planteamientos que permitan garantizar que el proyecto sea menos riesgoso tanto para TANSCARIBE como para los terceros interesados y por consiguiente existan garantías que permitan que el proyecto a licitar sea atractivo para los inversionistas que queremos participar.

El plan de implementación del sistema actualmente propuesto por TRANSCARIBE acentúa el riesgo de la demanda, el cual, según el pre-pliego actual es asignado al operador. La implementación de la fase 1 en la cual se vinculará el 52% del total de la flota requerida, tendrá una duración de 11 meses, lapso de tiempo en el cual el sistema competirá con el transporte colectivo, lo cual como expondremos en el documento adjunto, solo es competencia de la autoridad pública la restricción o prohibición de dicho transporte por la ciudad y por lo tanto NO puede ser asignado dicho riesgo al concesionario. La segunda fase de vinculación de la flota que representa el 48% se realizará cuando la fase 1 llegue a un nivel de ocupación del 75% o después de 2 años de implementada, y se realizará en 12 meses, lapso de tiempo en el cual el sistema continuará compitiendo con el transporte colectivo. Según lo expuesto anteriormente, **la implementación del 100% del sistema tardará 47 meses que representan el 25% de ejecución del contrato, en los cuales el sistema de transporte masivo competirá con el servicio colectivo.** Dado que dicha competencia hace parte de la estructuración planteada por TRANSCARIBE, en donde se decidió que **NO SE LIMITARÁ EL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS QUE COMPETIERAN** con el sistema, no le es posible asumir al concesionario la culpa de la autoridad pública en la asignación de riesgos, quien debe asumirlo es quien tiene la mayor capacidad para soportarlo y para aminorarlo. Y como le expresamos, no tenemos la capacidad de autoridad administrativa para proferir los actos administrativos que regulen el transporte en la ciudad de Cartagena.

**RESPUESTA 67.** Se aclara que el riesgo de implantación del sistema es compartido entre Transcaribe y Operador dependiendo del evento que suceda, los eventos se encuentran definidos en la Matriz de Riesgos Anexo No 5.

**OBSERVACION 68.**

La experiencia en las demás ciudades donde se ha permitido la competencia entre los sistemas de transporte colectivo y masivo, como Cali, Barranquilla, Pereira y Bucaramanga están en serias dificultades porque no alcanzan los niveles de la demanda estimada y por lo tanto los cronogramas de implementación no se cumplen. El sistema requerirá de un **fondo de contingencias** con recursos mínimo por \$120.000 Millones de pesos que cubra por lo menos los compromisos de pago de la deuda y costos operacionales ya que la estructuración del modelo de **pago por bolsa residual** no permite cubrir las obligaciones del concesionario cuando los ingresos del sistema son insuficientes y sumado a esto en el momento que hayan excedentes en la bolsa, no serán destinados para el operador, la factibilidad de colapsar como los sistemas de las ciudades mencionadas anteriormente es muy alta, además imposibilita la **permanencia de los pequeños propietarios de buses de la ciudad Cartagena dentro del negocio**, ya que en el momento de requerirse una recapitalización estos serán diluidos debido a que no cuentan con recursos para aportar, consecuencia que va en contra vía de las intenciones de inclusión social que ha querido garantizar en este proceso el distrito y la entidad que usted representa.

Pasando al diseño operacional hay grandes inconsistencias con respecto a la capacidad del sistema, según la información constituida por el banco de datos en emme3 (escenario 222), macro de asignación de último escenario corrido y diseño operacional del sistema, el cual nos fue entregado de manera formal en las instalaciones de TRANSCARIBE el día 8 de mayo de 2013, pudimos verificar que la matriz de hora pico de la mañana estima 40.884 viajes colmando la **capacidad teórica del sistema** en un 99,85%, es necesario tener en cuenta que la operación de las rutas pre troncales, complementarias y alimentadoras tendrán una velocidad promedio de 15 Km/h, representan el 80% de las rutas del sistema y serán afectadas por todas las variables que implica transitar por vías no exclusivas. Debido a que el tiempo promedio de ciclo del sistema es de 80 minutos a causa de la **baja velocidad de operación** de las rutas mencionadas anteriormente, no será posible garantizar el nivel de servicio, ya que el tiempo de ciclo promedio del sistema debería estar por debajo de 60 minutos para poder movilizar la demanda estimada en hora pico, a esto es necesario sumarle el hecho de la disminución de capacidad del sistema a causa de la decisión de usar los buses articulados por fuera de la troncal, para lo cual requerirán puertas al costado derecho con validador de pago y plataforma para discapacitados, lo cual reducirá la capacidad del sistema a 38.344 pasajeros, llegando a niveles de ocupación superiores 107% en hora pico.

**RESPUESTA 68.** No es cierto que la información operacional presente inconsistencias, en relación a la capacidad del sistema, en relación con la capacidad teórica del sistema podemos decir que las rutas troncales tiene un porcentaje de ocupación promedio de 75%, en los servicios pretroncales un porcentaje de ocupación promedio del 73%, en los servicios Alimentadores un porcentaje de ocupación promedio del 29% y en los servicios

auxiliares un porcentaje de ocupación promedio del 28%. En promedio tendríamos un porcentaje de ocupación total teórico del sistema del 40%.

Sin embargo teniendo en Cuenta su observación, la entidad ajustara la flota de los servicios pretroncales que operaran con Articulado para que trabajen con una capacidad menor a la establecida en el documento de Asistencia Técnica Especializada.

#### **OBSERVACION 69.**

La sumatoria de factores negativos que afectan este diseño operacional (Saturación de la capacidad del sistema y baja velocidad de operación) coexistiendo con la competencia del transporte colectivo se traduce en no llegar a la demanda estimada debido a que el servicio no motivará a los usuarios a cambiar la preferencia de sistema de transporte porque no le ofrece las ventajas de disminución de tiempos de viaje, oferta de valor de los sistemas de transporte masivo. Además si este requiere usar los dos sistemas, tendrá que pagar doble pasaje, lo cual motivará la preferencia en la utilización de medios de transporte ilegal como el taxi colectivo o moto taxi, con el agravante que las autoridades de tránsito no están planteando ninguna alternativa para controlar la proliferación de estos servicios ilegales.

Basado en las disposiciones normativas vigentes y en el deber legal de coordinación entre el sector y privado y el público, consideramos que aplicando uno de los mecanismos para morigeración de situaciones no previsibles que trae la Ley 448 con respecto a la mitigación del riesgo de la demanda, que, los operadores tomen el 100% del servicio de transporte lo más pronto posible.

Para lo anterior, se propone que la vinculación de la flota de la fase 1 correspondiente al 52% de la flota requerida por TRANSCARIBE desde el primer día de operación, el 48% del sistema que no es vinculado inmediatamente será operado por medio de los operadores con la la flota de buses actuales del servicio colectivo que se encuentren en condiciones aceptables actuando como alimentadores del sistema (rutas reorganizadas por TRANSCARIBE y los operadores), esto garantizará que éste no tenga competencia y capte el 100% de la demanda desde el primer momento de implementación, lo cual permitirá dar inicio a la etapa operativa que es la de ejecución del contrato cuando esté implementado mínimo el 75% del SITM.

Para lograr este cometido se requerirá que TRANSCARIBE fije un plazo célere para que los propietarios de buses de la ciudad de Cartagena inicien los trámites para sanear los pendientes de los mismos, motivados por una depreciación acelerada de estos para efectos del pago, así querrán entregarlos al operador a la mayor brevedad.

Consideramos que los vehículos que subsistan hasta la implementación de la fase 2 continuarán cumpliendo con los compromisos adquiridos que se mantengan ante las empresas de transporte colectivo, actualmente se cubre por medio del pago de la cartulina diaria los siguientes costos:

- a) Pago pólizas responsabilidad civil contra y extracontractual
- b) Prestaciones sociales conductor base salario mínimo y N° de cartulinas
- c) Fondo de reposición
- d) Costo de administración de rutas

e) Costos administrativos

Lo anterior teniendo como sustento que no está dentro de las responsabilidades de las empresas operadoras del sistema de transporte masivo, asumir las obligaciones que por naturaleza contractual corresponden a las de colectivo.

Un proceso de implementación del SITM mejor planificado nos permitirá mitigar el riesgo de la demanda, el cual ha sido el factor de fracaso de otros sistemas del país, tal como ya lo comentamos anteriormente.

Es de recordar que de acuerdo con los principios de la contratación estatal previstos desde el artículo 23 de la Ley 80 de 1993, expresan la obligatoriedad que todas las actuaciones administrativas tengan la aplicación de los principios de eficiencia, celeridad, publicidad, economía, responsabilidad y planeación. Por lo que recopilando los antecedentes de las fallas de los sistemas de transporte masivo que han ocurrido en otras ciudades del país, les presentamos las solicitudes y comentarios descritos anteriormente con miras en que el Sistema Transporte de Cartagena sea eficiente desde su entrada en operación.

Agradecemos la atención prestada y su acostumbrada gestión con el fin de mejorar estos temas de fondo en el proceso licitatorio para que los terceros que tengamos intención de participar contemos con las garantías de entrar en un negocio benéfico para la ciudadanía, el distrito, el estado y la empresa privada.

**RESPUESTA 69.** Transcaribe agradece su propuesta y se procederá a su análisis, y si esta es considerada por la entidad como válida quedara incluida en los documentos definitivos de este proceso.

- **OBSERVACION PRESENTADA POR RUBEN ORLANDO CHACON GIRALDO** en representación de SOMOS K, por entrega física en las instalaciones de TRANSCARIBE S.A. el 31 de mayo de 2013. Rad. Interno 000678

**OBSERVACION 70.** 1. Se solicita el alcance de la frase contentiva en el alcance del objeto de la licitación, en especial a lo previsto en el numeral 2, en donde se expresa que “El suministro de todos los equipos necesarios para la operación de los patios...” será responsabilidad del concesionario.

La aclaración que se solicita está fundamentada en la obligación que tienen las entidades contratantes sometidas al Estatuto de la Contratación y sus normas concomitantes a la preservación del equilibrio económico del contrato. Razón por la que se solicita que el Pliego de Condiciones y los documentos que lo componen tengan obligaciones y riesgos claros, sujetos al principio que la parte más fuerte es quien los asume y a que TRANSCARIBE debe cumplir con los principios de la contratación, en donde uno de los pilares fundamentales es la “planeación”.

**RESPUESTA 70.** “El suministro de todos los equipos necesarios en el patio para que el concesionario cumpla con el objeto de su contrato”. Se ajustara la redacción.

**OBSERVACION 71.** ¿Es correcto el entendimiento que la obligación tercera del numeral 1.3 del Pliego de Condiciones hace referencia a los vehículos y equipos de la operación del sistema y no a la infraestructura vial de los vehículos?.

**RESPUESTA 71.** Atendiendo a su pregunta y con el fin de dar mayor claridad, se ajustará la redacción del alcance del objeto previsto en el numeral 1.3 del Pliego de Condiciones.

**OBSERVACION 72.** Se solicita eliminar el numeral “4” del Pliego de Condiciones. Ya que, la responsabilidad patrimonial de la desvinculación y desintegración física de vehículos NO puede ser responsabilidad de los operadores.

Desde 1993, la Ley 80 prescribió varias disposiciones acerca del equilibrio económico del contrato, y en especial definió La Ecuación Contractual. Según la cual “1Ar. 27...en los contratos estatales se debe mantener la igualdad o equivalencia entre los derechos y obligaciones surgidos al momento de proponer o contratar, ordenando que si dicha equivalencia se rompe por causas no imputables a quien resulte afectado, las partes deben adoptar en el menor tiempo posible las medidas necesarias para su restablecimiento.”

Así, como efecto de la ecuación contractual, tenemos que si existe un rompimiento de ella puede alegarse el ocurrimiento de las causales de la Teoría de la Imprevisión, según la cual ante la ocurrencia de diferencias entre derechos y obligaciones se genera un rompimiento de la ecuación contractual, generando la obligación del Estado de restablecer el equilibrio y las cargas, y en algunos casos de proteger e indemnizar al contratista que sufrió un perjuicio por causa de los hechos que no planeo el Estado, cuando estaba en la obligación legal de hacerlo.

En materia normativa, posteriormente, el artículo 4 de la Ley 1150 de 2007 fijó como obligación de las entidades contratantes sujetas al Régimen de la Contratación Pública la estimación, tipificación y asignación de riesgos partiendo del establecimiento de reglas y cargas claras, que atendieran al rol que cada una de las partes tiene dentro de la contratación. Así el documento CONPES 3714 del 1 de Diciembre de 2011 fijó la política pública en materia de riesgos previsibles, señalando que:

“La propuesta de lineamientos para las entidades públicas y los proponentes, tiene como propósito convertirse en una herramienta para el mejoramiento continuo en la aplicación de la normativa existente; buscar el establecimiento de reglas claras frente a posibles alteraciones del equilibrio financiero de los contratos; generar seguridad jurídica; y, en general, sentar las bases para el fortalecimiento y la homogenización de los pasos que se surten en la etapa precontractual para el

---

<sup>1</sup> Ospina Bernal, Camilo. “El equilibrio económico de los contratos. Cómo lograr la ampliación efectiva, práctica, equitativa y transparente de esta institución”. En Misión de Contratación: Hacia una política para la eficiencia y la transparencia en la contratación pública. Proyecto de Contratación Pública BIRF-DNP. Bogotá: Departamento Nacional de Planeación, 2002. Tomo I. Pág. 435

establecimiento de los riesgos previsibles de la contratación.”

Ulteriormente, el CONPES 3249 de 2003 definió las Herramientas para la gerencia pública contractual, señalando que:

“A manera de conclusión, la norma contenida en la Ley 1150 de 2007 contiene tres aspectos de especial trascendencia para el manejo de los riesgos previsibles: la necesidad de que las entidades hagan un adecuado ejercicio de planeación y establecimiento de los riesgos previsibles; que el ejercicio realizado por la entidad sea debidamente compartido, valorado y complementado por los particulares en virtud del deber de colaboración con la administración pública que se materializa en el aporte de su experiencia, conocimientos y especialidad para la realización de los fines del Estado; y, que una vez hecha una estimación anticipada de las contingencias que puedan producirse en su ejecución, sean asignadas contractualmente y se entiendan incorporadas dentro de la ecuación contractual.”

(...) Eliminación de la garantía de utilidad para los contratistas, a través de la redefinición del concepto del equilibrio económico de los contratos, conforme a la cual, las entidades estimarán los riesgos involucrados en el contrato, que, una vez revisados por los proponentes y ajustados dentro del proceso, permitirán la distribución del riesgo que constituirá el fundamento de la llamada “ecuación contractual”, de manera tal que los contratistas deban soportar los riesgos previsibles que su condición profesional les haga posible controlar. “

Con los CONPES expuestos, y fundamentalmente en el 3714 de 2011, se estudió de cerca el tema de riesgos, llegando a varias conclusiones, dentro de las que se encuentra el traslado de riesgos a las partes que tienen la capacidad para soportar dicho riesgo. Textualmente, el citado CONPES expresó “e. Se trasladan los riesgos al contratista sin tener en consideración el nivel de información entregado y la capacidad de las partes para administrarlo y mitigarlo. En las audiencias no se cuenta con particulares que se interesen por hacer una contrapropuesta o explicar las deficiencias de la propuesta contenida.”.

Ahora bien, en materia de la asignación de los riesgos, y para el caso específico del proceso de selección que adelanta TRANSCARIBE, nos oponemos a la asignación de riesgos efectuada. Lo anterior, basados en que la misma política del Gobierno Nacional (CONPES 3714 de 2011) determinó la metodología de asignación de riesgos, según la cual:

“CRITERIOS PARA LA ASIGNACIÓN. La asignación es el proceso de distribuir los riesgos de acuerdo con la capacidad de cada una de las partes para gestionarlo, controlarlo, administrarlo y mitigarlo. De acuerdo con lo anterior, y en armonía con lo dispuesto en la reglamentación, corresponderá a la entidad estatal en el proyecto de pliego de condiciones, proponer las asignación de los riesgos, esto es, señalar cuál de los sujetos contractuales tendrá que soportar total o parcialmente el riesgo en caso de presentarse para luego discutir su distribución definitiva con los interesados en la audiencia de riesgo, sin perjuicio de la posibilidad que tienen los proponentes de manifestar sus opiniones ante la Entidad desde la publicación del proyecto de pliego de condiciones.

(...) La transferencia de los riesgos debe ser proporcional a la cantidad de información con la que se cuenta para su mitigación.

(...) Se sugiere la realización del ejercicio de asignación de los riesgos previsibles atendiendo a las capacidades de los contratistas para su administración y a la existencia en el mercado de garantías que constituyan soporte o respaldo financiero o asegurador del proyecto.

(...) El traslado del riesgo no tiene connotaciones infinitas por lo que se recomienda no incluir en los pliegos de condiciones y en las matrices de riesgos traslados de riesgo o de responsabilidad en abstracto sin tipificación y estimación o cuantificación.

(...) Se recomienda no establecer cláusulas en la minuta o reglas en los pliegos de condiciones que contengan previsiones que afecten, restrinjan o eludan el derecho al restablecimiento del equilibrio del contratista de manera abstracta, como por ejemplo “en todo caso el contratista no podrá reclamar el desequilibrio económico del contrato por ningún motivo”. Este tipo de cláusulas, en virtud de lo dispuesto en el numeral 5 del artículo 24 de la Ley 80 de 1993, se consideran ineficaces de pleno derecho.” Negrilla y subrayado fuera del texto.

Por las razones legales, y de política pública establecidas en la Ley, TRANSCARIBE no puede entregar el riesgo al concesionario de la responsabilidad patrimonial de la desvinculación y desintegración física de vehículos, ya que es TRANSCARIBE o el Distrito de Cartagena, quienes tienen la potestad de desvincular la totalidad de los vehículos que prestan servicio público en Cartagena y NO el concesionario. De igual forma es el contratante, quien cuenta con la información y el ejercicio de las funciones públicas para expedir los actos administrativos que se requieran para la prohibición de dicho transporte no oficial.

En el caso que TRANSCARIBE obligara al concesionario a asumir el riesgo de desvinculación de los vehículos de uso público, de entrada estaría sembrado un desequilibrio económico del contrato endilgable en su totalidad a la entidad pública, pues estaría delegando una función administrativa propia a un particular que nada tiene que ver con la competencia que muy seguramente le haría el servicio público informal.

**RESPUESTA 72.** Con el fin de dar claridad frente al interrogante planteado, se precisa que, tal como se prevé en el pliego de condiciones, la obligación del concesionario está asociada con la responsabilidad patrimonial de la desvinculación y desintegración física de los vehículos. En tal sentido, no se pretende que el concesionario expida los actos administrativos necesarios para llevar a cabo el proceso de desvinculación y desintegración física, pues como bien lo afirma el observante, el concesionario no tendría competencia para ejercer dicha función administrativa.

En tal sentido, el concesionario, a través del patrimonio autónomo que constituya para el efecto, debe ejecutar el trámite de desvinculación y desintegración física, asumiendo el costo del pago de los vehículos de acuerdo con los valores fijados en el Apéndice 5 (inventario del parque automotor). Lo anterior, sin perjuicio de que sea la autoridad

competente la que expida los actos administrativos correspondientes.

**OBSERVACION 73.** Por la misma argumentación expuesta en el numeral anterior, le solicitamos eliminar el siguiente “compromiso” citado en el numeral 4.7 del Pliego de Condiciones, así:

- a. Compromiso de la reducción de la oferta de transporte público colectivo del Distrito de Cartagena-----Ver apéndice 11 y 13.2 del Contrato de Concesión.

**RESPUESTA 73.** Atendiendo a la respuesta dada en la observación anterior, no se considera procedente realizar el ajuste solicitado.

**OBSERVACION 74.** En materia de riesgo por demanda de pasajeros en los contratos de concesión, TRANSCARIBE NO puede perder de vista las experiencias de sistemas de transporte masivo en otras ciudades del país, en donde por omisión pública, el sistema ha tenido que competir con el transporte informal, lo cual ha afectado la demanda de pasajeros. Así, en la asignación de este riesgo, TRANSCARIBE debe tener en cuenta que el riesgo de demanda es un riesgo compartido, y que al tener responsabilidad la entidad contratante, debe tomar las medidas de contingencia que le permitan afrontar su carga en el eventual supuesto de la ocurrencia del mismo.

Para el manejo de las obligaciones contingentes, las Leyes 448 de 1998 y 819 de 2003, le señalan a las entidades públicas que para no tener volatilidades en los presupuestos de las entidades y según la actuación acorde con la disciplina y transparencia fiscal, deben crear y fondear recursos que garanticen la eventualidad del siniestro.

Sobre la obligación de las entidades estatales de crear fondos de contingencia y de fondear los mismos, tenemos las disposiciones previstas en la Ley 448 de 1998, mediante la cual “ARTICULO 1o. MANEJO PRESUPUESTAL DE LAS CONTINGENCIAS. De conformidad con las disposiciones de la Ley Orgánica del Presupuesto, la Nación, las Entidades Territoriales y las Entidades Descentralizadas de cualquier orden deberán incluir en sus presupuestos de servicio de deuda, las apropiaciones necesarias para cubrir las posibles pérdidas de las obligaciones contingentes a su cargo.

El Gobierno Nacional reglamentará la metodología sobre los términos para la inclusión de estas obligaciones en los presupuestos de las entidades a que hace referencia el inciso anterior, pudiendo distinguir en su tratamiento las obligaciones contingentes que se hubiesen adquirido con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley y las futuras.

Así mismo, el Gobierno reglamentará los eventos en los cuales dichos recursos deban ser transferidos al fondo que se crea de conformidad con el artículo siguiente.

**PARAGRAFO.** Para efectos de la presente ley se entiende por obligaciones contingentes las obligaciones pecuniarias sometidas a condición.”



(...)ARTICULO 5o. RECURSOS DEL FONDO DE CONTINGENCIAS DE LAS ENTIDADES ESTATALES. Los recursos del Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales serán las siguientes:

- o Los aportes realizados por las Entidades Estatales.
- o Los aportes del Presupuesto Nacional.
- o Los rendimientos financieros que generen sus recursos.
- o La recuperación de cartera.

PARAGRAFO. Previa incorporación al presupuesto del Fondo, los costos que genere su administración, podrán ser cubiertos con cargo a los rendimientos de los recursos aportados por las Entidades contribuyentes.”

Por lo expresado, ante la tipificación del riesgo de demanda de pasajeros por actos que le resulten atribuibles a la administración pública, TRANSCARIBE debe asumir total o parcialmente dicho riesgo, razón por la que legalmente esta obligado a la creación y aporte del fondo de contingencias.

**RESPUESTA 74.** De acuerdo con lo previsto en la matriz de riesgos contenida en el Anexo 5 del Pliego de Condiciones, el riesgo de demanda, entendido como *“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.”* se encuentra asignado al concesionario, en la medida en que es éste el que puede hacer una adecuada evaluación y estimación de la demanda precisando su margen de variación, y en la medida en que puede promocionar el sistema incentivando al usuario con la prestación eficiente del servicio.

No obstante lo anterior, la matriz de riesgos también es clara al prever que el riesgo de variación de la tarifa, entendido como *“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”*, se encuentra trasladado a TRANSCARIBE. Este riesgo se encuentra mitigando mediante el acuerdo de respaldo suscrito entre TRANSCARIBE y el Distrito de Cartagena (Alcaldía, DATT, Secretaria de Hacienda, Gerencia de Espacio público movilidad y transporte), por lo que no se considera procedente acoger la solicitud presentada.

**OBSERVACION 75.** De acuerdo con el numeral 1.5.28 del Pliego de Condiciones cuándo será el proceso de desvinculación del transporte colectivo de la ciudad de Cartagena. Es decir, está la administración dispuesta a expedir el acto administrativo mediante el cual se prohíba cualquier otro transporte público diferente de TRANSCARIBE una vez entre en operación el sistema?

**RESPUESTA 75.** La desvinculación del transporte público colectivo de la ciudad debera dar en la medida en que se implemente el nuevo sistema, dicha desvinculación obedecerá al

plan de implantación que será suministrado a los concesionarios de operación una vez sean adjudicado los contratos de concesión.

Sera responsabilidad del DAT (Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte), la expedición de los actos administrativo a que haya lugar para lograr la desvinculación de los vehículos que hagan parte del transporte público colectivo y será Transcaribe quien coordine con esta autoridad las diferentes actividades que nos lleven a la desvinculación de dichos vehículos.

**OBSERVACION 76.** En el caso que un proponente presente una propuesta Principal y otra Subsidiaria, podrá resultar adjudicatario de ambas concesiones?

**RESPUESTA 76.** De acuerdo con lo previsto en el numeral 2.13.1 Orden de elegibilidad del pliego de condiciones *"Cada proponente o miembro de proponente plural sólo podrá ser adjudicatario de un contrato de concesión"*. En tal sentido, el proponente que presente una propuesta Principal y otra Subsidiaria, NO podrá resultar adjudicatario de ambas concesiones.

**OBSERVACION 77.** ¿Puede un mismo Proponente, presentar Propuesta Principal, Propuesta Subsidiaria y Propuesta Supletiva?

**RESPUESTA 77.** Un mismo proponente podrá presentar una propuesta principal y una propuesta subsidiaria. En relación con la propuesta supletiva, ésta será eliminada en el pliego de condiciones definitivo.

**OBSERVACION 78.** ¿Qué ocurre si la propuesta económica de una propuesta supletiva resulta mejor que una propuesta económica de una Propuesta Subsidiaria?

**RESPUESTA 78.** En el pliego de condiciones definitivo se eliminará la posibilidad de presentar propuesta supletiva.

**OBSERVACION 79.** Se solicita que para evitar que se declare desierto cualquiera de los procesos de selección de las concesiones, la entrega de la Propuesta Supletiva cuente obligatoriamente con oferta económica. Lo anterior con el fin de evitar el supuesto contemplado en el artículo 2.13.1 del Pliego de Condiciones.

**RESPUESTA 79.** En el pliego de condiciones definitivo se eliminará la posibilidad de presentar propuesta supletiva.

**OBSERVACION 80.** Se solicita aclarar el supuesto previsto en el numeral “2” del numeral 2.13.1 “Orden de elegibilidad”, en donde se manifiesta que “Cada proponente o miembro de proponente plural solo podrá ser adjudicatario de un contrato de concesión.”. De acuerdo con lo que dispone el numeral 2.13.1, un mismo proponente si puede ser adjudicatario de varios contratos de concesión en el caso que haya presentado Propuestas Subsidiarias o Supletivas, por lo que no es coherente el citado numeral y se solicita eliminarlo o aclarar lo correspondiente.

**RESPUESTA 80.** Tal como lo prevé el observante, en el numeral 2 del numeral 2.13.1 se indica que *“Cada proponente o miembro de proponente plural solo podrá ser adjudicatario de un contrato de concesión”*.

No obstante lo anterior, con el fin de lograr mayor claridad, en el pliego de condiciones se precisará que la propuesta subsidiaria del proponente que resulte adjudicatario de una propuesta principal no será tenida en cuenta para efectos de adjudicación.

**OBSERVACION 81.** Para efectos de la determinación del número de vehículos que estén en una misma propuesta, TRANSCARIBE ha estudiado el efecto que tendría el que un mismo Proponente gane tanto la concesión para la que presentó Propuesta Principal como Subsidiaria, ello teniendo en cuenta que según los Pliegos es válida la misma flota de buses para ambas ofertas.

**RESPUESTA 81.** Tal como se precisó en la respuesta anterior, no es posible que un proponente resulte adjudicatario tanto de la concesión para la que presentó propuesta principal, como de la concesión a la cual presentó propuesta subsidiaria.

**OBSERVACION 82.** Se solicita que sea ampliado el plazo para la constitución de la sociedad concesionaria a 15 días, dicho término está previsto en el numeral 9 del artículo 4.1.2.2. Lo anterior teniendo en cuenta que en cinco (5) días es imposible que la Sociedad Concesionaria quede constituida, registrada en Cámara de Comercio y cuente con Nit, se recuerda que para la expedición de la Garantía única de Cumplimiento deberá estar constituida la sociedad, lo que refuerza la urgencia de la ampliación del citado plazo.

**RESPUESTA 82.** Atendiendo a su solicitud, el pliego será modificado en el sentido de ampliar el plazo a diez (10) días para la constitución de la sociedad concesionaria.

**OBSERVACION 83.** ¿Es causal de rechazo que un propietario de un porcentaje o de la totalidad de usuarios vehículos tenga participación en la propuesta de otro proponente?

**RESPUESTA 83.** De acuerdo con lo previsto en el numeral 3.1.1. del pliego de condiciones:

*"1. Una misma persona (natural o jurídica, nacional o extranjera) no podrá participar, como proponente o como miembro de proponente en más de una propuesta. Lo anterior, sin perjuicio de que el mismo proponente oferte una propuesta principal, y otra subsidiaria para concesiones distintas.*

*2. Tampoco podrá hacerlo a través de una sociedad controlada o su matriz, o cuando pertenezcan a un grupo empresarial, ni a través de personas con las cuales tenga una relación hasta el tercer grado de consanguinidad o tercer grado de afinidad o primero civil, igualmente quien sea beneficiario real de una (s) persona (s) natural (es) o jurídica (s) que participe (n) en el presente proceso, no podrá participar en la misma a ningún título.*

*3. En caso de no cumplirse estas condiciones, se dará aplicación a lo previsto en el artículo 8.1.3. del Decreto 734 de 2012".*

Teniendo en cuenta lo anterior, cuando el mismo propietario sea miembro de dos proponentes plurales distintos se dará aplicación a lo previsto en el artículo 8.1.3 del Decreto 734 de 2012. En tal sentido, sólo quedará habilitada la propuesta que temporalmente se presentó primero, y la otra quedará rechazada.

No obstante lo anterior, se aclarará el pliego de condiciones en el sentido de precisar que las mismas reglas se aplicarán en el caso en el que la participación de los propietarios sea indirecta, es decir a través de sociedades conformados por estos como miembro del proponente individual o plural.

Ahora bien, en el caso en que el propietario se encuentre vinculado a dos proponentes distintos pero sin ser miembro de ninguno de ellos, las propuestas no serán rechazadas, sin embargo, el propietario no será tenido en cuenta para efectos de la acreditación de puntaje en ninguna de las propuestas presentadas por los proponentes.

**OBSERVACION 84.** Para efectos de la determinación de las obligaciones de la Alternativa B, se solicita que se nos aclare cuáles, cuántos y quiénes son los proponentes del sistema?

**RESPUESTA 84.** No entendemos su observación.

**OBSERVACION 85.** ¿Para el caso de la acreditación de la experiencia de los propietarios de vehículos que estén listados en el Decreto 1252 de 2011, se requiere acompañar también certificado de tradición de los vehículos?.

**RESPUESTA 85.** *"De acuerdo con lo previsto en el numeral 4.1.3.2 : En los casos en que con posterioridad a la fecha de expedición del Decreto No\_1252 del 27 de Septiembre 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 este acto administrativo cambien de propietario, los proponentes deberán adjuntar a la Proforma 6, el original del certificado de tradición del vehículo con*

*expedición no superior a noventa (90) días calendarios de antelación a la fecha de apertura de la Licitación Pública”.*

En los demás casos no será necesario presentar el mencionado documento.

**OBSERVACION 86.** Se solicita eliminar el Compromiso de mantener durante 7 años a los propietarios dentro de la sociedad concesionaria. Lo anterior debido a que por supremacía constitucional, consagrada en el artículo 38 de nuestra Carta Política: “Se garantiza el derecho de libre asociación para el desarrollo de las distintas actividades que las personas realizan en sociedad.” Por lo que debe haber libertad para los propietarios de vehículos en las aportaciones que efectúen al sistema, así como en las asociaciones que deseen realizar en pro de sus intereses económicos. Es de recordar que las inversiones en un sistema de transporte masivo son a largo plazo, y puede suceder que varios de los transportadores no estén dispuestos a realizar de esa inversión en dicho modo.

**RESPUESTA 86.** Atendiendo a las reiteradas solicitudes que se han recibido en relación con este asunto, se acepta la observación y se hará el correspondiente ajuste en el pliego de condiciones definitivo.

**OBSERVACION 87.** Se solicita aclarar sobre la calidad de los terceros que serán beneficiarios de los recursos provenientes de la desvinculación, los cuales se encuentran contenidos en el literal “g” del numeral 4.7 de los Pliegos de Condiciones.

**RESPUESTA 87.** Atendiendo a su observación, se aclarará la redacción del literal indicado.

**OBSERVACION 88.** Según los estudios disponibles, ha disminuido progresivamente desde 2002 y por tanto la flota que se calcula a partir de la demanda disminuye en el tiempo:

- Estudio Consorcio TTC-GGT-SYSTRADUARTE-GUTERMAN. 2003: 494,895 viajes diarios
- COMPES 3516 2005: 495.000 viajes diarios
- Estudio Movilidad Sostenible Ltda. 2007: 485,093 viajes diarios
- Estudio Movilidad Sostenible Ltda. 2010: 452,526 viajes diarios
- Propuesta Operacional La Gerencia de Operaciones 2013: 452.255 viajes diarios

El Crecimiento Poblacional indica que Cartagena en el 2003 albergaba una población de 1.069.746 habitantes y en 2012 una población de 1.288.490,00 por tanto ha tenido un crecimiento poblacional de más de 218.000 habitantes entre 2002 y 2012.

El crecimiento poblacional sostenido de Cartagena indica que una vez se implemente el sistema, el total de viajes deberá ser bastante superior al estimado en las modelaciones realizadas.

La Figura 1, a continuación representa por una parte el crecimiento poblacional en Cartagena y por otra parte la cantidad de viajes que se asigna al sistema de transporte colectivo de la ciudad.

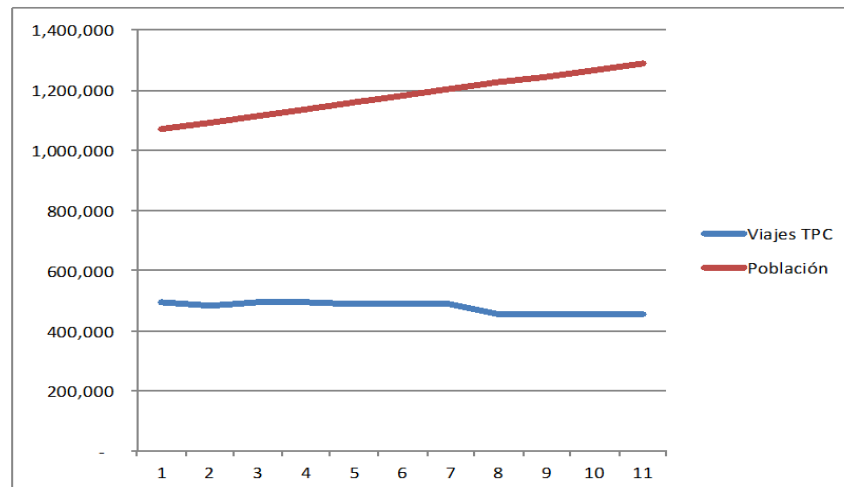


Figura 1. Crecimiento de la población y de la demanda de transporte colectivo

Porque la demanda de diseño del sistema disminuye desde que se iniciaron los estudios, qué criterios se están aplicando para determinar la reducción?

**RESPUESTA 88.** La demanda no ha disminuido, ha tenido un crecimiento de acuerdo al crecimiento poblacional, sin embargo hay que tener en cuenta que en los estudios de demanda que se han realizado solo se ha considerado la demanda del transporte público colectivo, sin considerar la demanda de pasajeros que está siendo movilizada por el transporte informal.

La medición de la demanda de transporte se ha realizado a través de estudios de campo (Ascenso y descenso de pasajeros, FOV y Matriz Origen Destino, encuestas a bordo de los vehículos de transporte público colectivo), los cuales han arrojado los datos con los que se han realizado los respectivos diseños operacionales y los cierres financieros de las concesiones.

**OBSERVACION 89.** La necesidad de un sistema de control de tránsito específicamente para peatones en todos los accesos a las estaciones sobre la avenida Pedro Heredia, muchas de las cuales no se encuentra cerca de las intersecciones donde pueda utilizarse el acceso en conjunto con los semáforos vehiculares. La inexistencia de este sistema impondrá retardos a las unidades que circularan por la troncal y representaran un peligro para los pasajeros. Como se mitigará este inconveniente para garantizar la seguridad y eficiencia del sistema?

**RESPUESTA 89.** Cada estación dispone de pasos peatonales, a nivel, los cuales le brindan seguridad al peatón y además dentro del diseño operacional está contemplado las

demoras por efectos de semaforización tanto de las intersecciones que se encuentran en la troncal como de los pasos peatonales en estaciones.

**OBSERVACION 90.** Si se decide que no se debe reducir la capacidad del sistema se deberán incorporar una mayor cantidad de autobuses articulados. Hay que dejar en claro que la capacidad de los autobuses articulados que operen en calles y avenidas fuera de la vía exclusiva se verá reducida por el ascenso y descenso de los pasajeros que se deberá hacer por tres puertas ubicadas al costado derecho. La primera puerta será la delantera donde se ubicara un validador de pago y un torniquete para controlar el acceso mientras que en una de las puertas traseras se ubicara una plataforma para discapacitados. Las dos puertas traseras servirán para el descenso de los pasajeros. La incorporación de las tres puertas reducirá la capacidad y por tanto estos autobuses articulados solo podrán transportar 113 pasajeros a capacidad máxima. También habrá que tomar en cuenta que la velocidad de circulación se reducirá por los ascensos y descensos de pasajeros y afectara el ciclo de estas rutas.

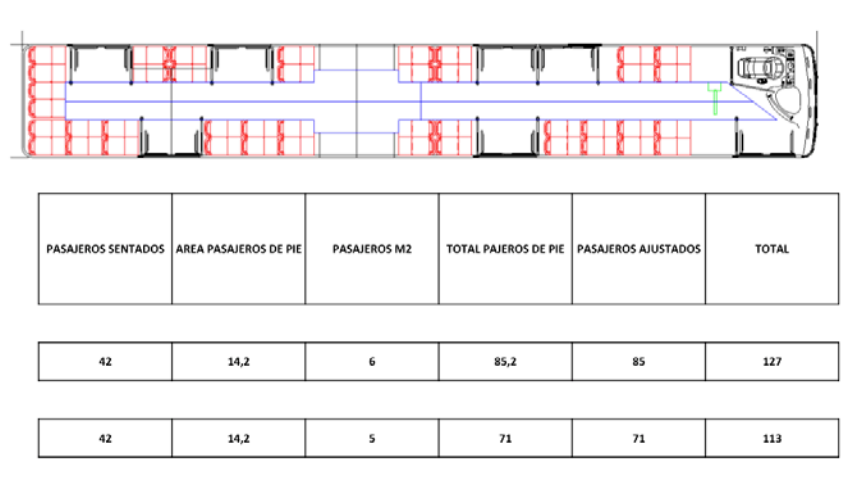


Figura 2. Diseño de autobús articulado con puertas derechas e izquierdas

Por favor aclarar en detalle cómo será la tipología vehicular de estos buses y cuál será la logística de operación, acceso a discapacitados, torniquetes, validadores, etc?.

**RESPUESTA 90.** Aunque el diseño de los autobuses para las rutas pretroncales está en su capacidad máxima, en el diseño operación se está contemplando una holgura en relación al intervalo de despacho de los vehículos y en relación al tiempo de ciclo de los servicios esta holgura nos permite trabajar con una capacidad de operación menor a la establecida en el diseño operacional.

Se debe tener en cuenta que en tiempo de ciclo de los diferentes servicios que está contenido en el diseño operación están incluidas todas las demoras en paradas y en semáforos tan peatonales como vehiculares.

La tipología del vehículos articulado con operación dual, contempla tres puertas dobles de 1.1 metros de ancho en el costado derecho, en la puerta de delantera por donde entran los usuarios y donde se ubica el torniquete, la puerta del medio por donde acceden los usuarios con discapacidad y la puerta trasera por donde bajan los usuarios del sistema.

A pesar de que el sistema contiene holguras que permite manejar una capacidad de operación menor a la capacidad teórica, se informa que se procederá a realizar ajuste en la capacidad de los buses articulados que operaran en las rutas troncales y pretroncales. El ajuste será inferior al contemplado en documento Asistencia Técnica Especializada.

**OBSERVACION 91.** Es claro el entendimiento que los concesionarios de recaudo y patios recibirán una tarifa fija por pasajero que se indexará anualmente con IPC?

**RESPUESTA 91.** Es acertada su apreciación.

**OBSERVACION 92.** Es claro el entendimiento que para el proceso de chatarrización se destinará el 11% de la tarifa al usuario \$1800 que representa \$198 y que este valor se indexará anualmente con IPC?.

**RESPUESTA 92.** No es cierta su apreciación para la chatarrizacion se tienen establecido una tarifa en pesos de diciembre de 2012 que no necesariamente corresponde al 11% de la tarifa al usuario.

Esta tarifa si será indexada anualmente por IPC.

**OBSERVACION 93.** Es claro el entendimiento que los concesionarios de recaudo, patios, ente gestor y proceso de chatarrización tendrán prioridad de pago y que a los operadores se les remunerará con lo que quede de la bolsa de ingresos del sistema?

**RESPUESTA 93.** La remuneración no tendrá ninguna prioridad, por lo que el riesgo de demanda es igual para todos los agentes del sistema. En caso que la bolsa de ingresos no sea suficiente, el pago se realizará según la participación de cada uno de los agentes,

**OBSERVACION 94.** Si la bolsa de ingresos no es suficiente para pagar a los operadores el valor por kilómetro licitado, compensará esa diferencia cuando haya excedentes en la bolsa de ingresos del sistema?



**RESPUESTA 94.** El riesgo de la demanda está a cargo de los concesionarios y cualquier faltante debe ser asumido por estos. Adicionalmente, ya que el esquema de la concesión es por ingreso esperado a un plazo máximo de 16 años y 2 meses, si el concesionario llega a ese ingreso en ese plazo, ya habrá recompensado cualquier faltante en cualquier periodo. Por lo anterior no se compensará la diferencia.

**OBSERVACION 95.** Por favor aclarar en detalle, como se remunerará a los operadores, como se repartirá la bolsa de ingresos, que concesionarios tendrán prioridad de pago?

**RESPUESTA 95.** Lo que quedé en la bolsa de ingresos será repartido a los concesionarios proporcional al costo por kilómetro y los kilómetros recorridos, sin que algún concesionario tenga prioridad sobre otro.

**OBSERVACION 96.** Si el sistema requiere más buses debido a la disminución de velocidad de operación y por consiguiente los operadores tienen que vincular más buses para movilizar la misma demanda, como compensará TRANSCARIBE este costo?.

**RESPUESTA 96.** Si esto llegara a pasar el ente gestor deberá realizar una mejor programación de servicios para que los operadores utilicen los más eficientemente posible la flota disponible, si esto no es suficiente se deberá realizar el ajuste contractual.

**OBSERVACION 97.** Porque TRANSCARIBE no contempla una posible reposición de flota? Debido a que el sistema tendrá un plazo máximo de 16 años, es factible que los buses requieran renovación debido al incremento en costos de mantenimiento, tener en cuenta que las condiciones ambientales en Cartagena dificultan que los buses puedan mantenerse en óptimas condiciones por tanto tiempo.

**RESPUESTA 97.** El sistema no contempla reposición de flota en el plazo de la concesión debido a que los vehículos recorrerán el promedio de kilómetros de su vida útil, los concesionarios deberán tener un programa de mantenimiento mucho más intensivo para poder contrarrestar las condiciones ambientales de la ciudad de Cartagena.

**OBSERVACION 98.** porque en otras ciudades como Bogotá para SITP si se dotó con recursos el fondo de contingencias para afrontar la implementación del sistema, TRANSCARIBE no lo contempla?

**RESPUESTA 98.** Transcaribe sí contempló la posibilidad de dotar un fondo de contingencias, desafortunadamente no se cuenta con los recursos necesarios para su dotación y por consiguiente los concesionarios deben asumir con su capacidad financiera las pérdidas durante la implementación del sistema hasta que los fondos se llenen.

**OBSERVACION 99.** Que acciones se están tomando y se tomarán para controlar y erradicar el transporte informal?

**RESPUESTA 99.** Para su conocimiento a la Fecha el DATT ha adelantado medidas como el pico y placa para las motos y días sin motos dos veces al mes además de campañas orientadas a la disminución del uso del mototaxismo por parte de los usuarios que hoy los utilizan.

De todas formas considerando su solicitud estaremos requiriendo al DATT la aplicación de medidas que disminuyan el uso del mototaxismo y el transporte informal en general.

**OBSERVACION 100.** Si por decisión política, la tarifa al usuario es establecida por debajo de la tarifa técnica, quien asumirá la diferencia para compensar a los operadores?

**RESPUESTA 100.** Si llega a ocurrir esta condición el Distrito deberá destinar los recursos para cubrir los faltante de bolsa del sistema, de conformidad con lo previsto en el acuerdo de respaldo suscrito entre TRANSCARIBE y el Distrito de Cartagena (Alcaldía, DATT, Secretaria de Hacienda, Gerencia de Espacio público movilidad y transporte), el cual se publicara como un anexo del presente proceso de contratación.-

**OBSERVACION 101.** Porque el porcentaje de la tarifa al usuario destinada para pagar la chatarrización pasó del 14,22% durante toda la concesión en el pre-pliego anterior, al 11% durante 8 años en el actual pre-pliego?

**RESPUESTA 101.** Este proceso de licitación tienen unas condiciones diferentes al proceso del 2011, es importante aclarar de igual forma que en el proceso anterior se había incluido un fondo de contingencia que salía de los recursos de la chatarrización y que la participación de ese fondo en la tarifa fue absorbida por la participación en la tarifa de los operadores es decir que hoy los operadores tienen una participación mayor en la tarifa debido principalmente a que estos asumen los faltantes de caja durante la fase de implementación del sistema.

**OBSERVACION 102.** Dentro de los requisitos ponderables, el 70% lo representa el precio por kilómetro licitado, en el caso de la tecnología a gas, el pre-pliego ofrece en tope de ingresos menor que con tecnología diésel y se ofrece un 10% de puntaje pos presentar propuesta con tecnología a gas, por lo tanto se aprecia un claro direccionamiento para que el oferente que opte por tecnología a gas obtenga el 70% de la puntuación por precio por kilómetro más bajo. Con que objeto relacionan estos dos aspectos de la puntuación de esta manera?



**RESPUESTA 102.** La fórmula de asignación de puntaje para la propuesta económica no distingue entre tipología de combustible. Por lo que se le informa que será ajustada para que pueda medir en iguales condiciones tanto a los vehículos con Diésel como los vehículos con GNV.

**OBSERVACION 103.** Si el periodo de implementación del SITM tarda más de los 47 meses máximos establecidos por TRANSCARIBE, como se compensará a los operadores? Tener en cuenta las experiencias de otras ciudades.

**RESPUESTA 103.** Se aclara que el contrato establece un valor mínimo esperado, y que este es el que el concesionario deberá alcanzar durante la ejecución del contrato de concesión. Sin embargo la entidad realizara las actuaciones necesarias para que la etapa de implantación se logre en el periodo establecido.

**OBSERVACION 104.** Porque el contrato inicia desde el primer día de operación y no desde que esté implementado un porcentaje que garantice que sea sostenible? Por ejemplo con el 75% del sistema implementado.

**RESPUESTA 104.** Se aclara que el contrato inicia desde el momento en que autorice la etapa de operación regular y tiene una duración máxima de 16 años y 2 meses en esta etapa. Sin embargo queremos aclarar que los tres primeros años de operación, están contemplados dentro de modelo financiero como de equilibrio de las concesiones es decir es el periodo en donde el sistema alcanzara la demanda esperada.

**FIN DEL DOCUMENTO**