



DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS No. 7

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 ALFONSO MENDOZA HENRIQUEZ en representación de SOTRAMAC S.A.S. por correo electrónico el 6 de junio de 2013 a las 8:55 a.m.

OBSERVACION 105. 1.- NUMERAL 5: Se menciona que Transcaribe ha sido concebido como un sistema “**basado en un sistema tronco-alimentado**”. Al respecto se recomienda ampliar esta definición pues su alcance supera ampliamente este supuesto.

RESPUESTA 105. Se ajustara la Redacción del Numeral, teniendo en cuenta que el sistema de Cartagena es un Sistema Integrado y abierto.

OBSERVACION 106. 2.- NUMERAL 1.16: Es necesario precisar que el vehículo “articulado”, conforme a la información técnica, no opera exclusivamente sobre rutas troncales; por tanto se sugiere ajustar lo allí consignado.

RESPUESTA 106. Se atiende su recomendación y se complementara la definición en el pliego de condiciones.

OBSERVACION 107. 3.- NUMERAL 1.28: Se menciona el compromiso de vinculación de trabajadores actuales al Sistema. Al respecto debe precisarse el impacto que ello puede tener sobre el concesionario.

RESPUESTA 107. Atendiendo a su pregunta y con el fin de dar mayor claridad a los posibles oferentes, en el pliego de condiciones definitivo se ajustará la redacción de esta obligación.

OBSERVACION 108. 4.- NUMERAL 1.88: Es necesario mejorar la redacción pues el final del primer renglón no es claro.

RESPUESTA 108. Se atenderá su sugerencia.

OBSERVACION 109. 5.- NUMERALES 1.137 Y 1.138: Se mencionan los servicios corriente y expreso y posteriormente el de alimentación y el troncal; al respecto se recomienda unificar la terminología y diferenciar el tipo de ruta, el tipo de vehículo y el tipo de servicio; a lo largo del texto del contrato se utilizan y mezclan los términos, lo que conlleva a eventuales confusiones. En este sentido se recomienda precisar las definiciones y asegurar su coherencia a lo largo de todos los documentos del proceso.

RESPUESTA 109. Se atenderá su sugerencia y se procederá ajustar el contrato.

DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO.

OBSERVACION 110. 6.- CLÁUSULA 6: Se menciona el derecho a recibir y disponer de ingresos de “ en los servicios articulados, Padrones, alimentadores y auxiliares”. Al respecto debe mencionarse que estos servicios no ESTÁN DEFINIDOS y parecería tratarse de una no adecuada utilización de los términos, tal y como ya se señaló en el numeral anterior. Este punto debe revisarse cuidadosamente y asegurar la consistencia en la utilización de los términos a lo largo de todos los documentos licitatorios.

RESPUESTA 110. Se atiende su observación y se procederá a realizar el ajuste en el documento.

OBSERVACION 111. 7.- CLÁUSULA 7: NUMERAL 7.1.27: Es necesario incluir todos los vehículos (Articulados, Padrones y Alimentadores) que operarán en el sistema; es conveniente utilizar la misma terminología en todo el documento para evitar confusiones.

RESPUESTA 111. Se atiende su observación y se procederá a realizar el ajuste en el documento.

OBSERVACION 112. 8.- NUMERAL 7.6.1: Es conveniente analizar la conveniencia de mantener lo señalado con respecto a la participación de los pequeños propietarios transportadores por las necesidades de caja que tienen estos proyectos. Debe revisarse con cuidado el impacto que puede tener en términos de flujo de caja.

RESPUESTA 112. 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 113. 9.- CLÁUSULA 8: Se habla del plazo para el cierre financiero. Parecería corto para un proyecto como éste. Es necesario asegurar que los plazos sean adecuados.

RESPUESTA 113. La entidad considera que el plazo estipulado es adecuado para todas las labores que se deben realizar ante los posibles financiadores y los plazos que ellos toman para su análisis y aprobación en junta.

OBSERVACION 114. 10.- CLÁUSULA 11: NUMERAL 11.5: Se menciona el derecho de Transcaribe a modificar aspectos de tipo operacional; este derecho es claro, pero hay necesidad de asegurar que sea adoptado en un marco de viabilidad técnica, jurídica y especialmente financiera y de común acuerdo con el Concesionario.

RESPUESTA 114. Se aclara que el numeral establece que la modificación se hará por necesidades de la operación y que para tal fin se le comunicara a los diferentes concesionarios sobre el ajuste que se está planteando, el cual sin duda alguna no afectara la viabilidad financiera de los concesionarios.

OBSERVACION 115. 11.- CLÁUSULA 57: Se menciona la necesidad de enviar un funcionario de Transcaribe a revisar los vehículos; es necesario precisar cuándo se trata del chasis y carrocería, pues puede tratarse de proveedores independientes.

RESPUESTA 115. El numeral es claro a referir a la verificación de las condiciones del vehículo, el cual es responsabilidad de los operadores.

OBSERVACIONES GENERALES AL CONTRATO

OBSERVACION 116. 12.- En general se observa como en todos los contratos una serie de posibilidades unilaterales por parte de Transcaribe que pueden afectar al Concesionario. Al respecto se recomienda prever mecanismos que permitan discusiones previas a la toma de decisiones, basadas en aspectos técnicos, jurídicos y financieros objetivamente verificables.

RESPUESTA 116. Por tratarse de un contrato estatal de concesión, el contrato se encuentra regulado por la Ley 80 de 1993 y demás normas que la modifican y reglamentan. El ordinal 2º del artículo 14 de esta Ley prevé la obligación de incluir cláusulas excepcionales al derecho común en este tipo de contrato estatal. En tal sentido, es la misma ley la que ordena la inclusión de cláusulas como la terminación, la modificación, la liquidación unilateral y demás cláusula excepcionales previstas en el mencionado estatuto.

Ahora bien, en cuando a la inclusión de mecanismos que permitan discusiones previas a la toma de decisiones, la minuta del contrato contiene todo un proceso de solución de conflictos que involucra diferentes mecanismos alternativos como son el arreglo directo (cláusula 153), la conciliación (cláusula 154) la amigable composición (cláusula 155) y el arbitramento (cláusula 156), adicionalmente, en caso de aplicar las cláusulas excepcionales se debe dar aplicación al debido proceso previsto en la ley en cada caso.

En este orden de ideas, se considera que el contrato contiene herramientas suficientes para lograr una resolución de conflictos eficiente, ágil y que permitan discusiones previas a la toma de decisiones.

OBSERVACION 117. 13.- No es muy claro el proceso de implementación y coordinación con la salida del TPC; esto puede generar serios conflictos entre los operadores de los sistemas y afectar, como es obvio, los ingresos del concesionario. **En este sentido el Riesgo de Implementación es muy alto.**

RESPUESTA 117. Atendiendo a su observación, se ajustará el pliego de condiciones en el sentido de aclarar en mayor detalles el proceso de implementación y coordinación con la salida del transporte público colectivo.

OBSERVACION 118. 14.- ¿Cómo son compensados en el contrato las reducciones de flota de un operador?; situación que puede presentarse por entrada de otros modos (Por ejemplo el Tranvía) o por condiciones propias de la operación de transporte.

RESPUESTA 118. Así como la entidad ajustará el ingreso del concesionario de acuerdo a la flota adicional que deba ingresar al sistema si la demanda y la calidad del servicio lo requieren, la entidad deberá ajustar ese mismo ingreso si debe ingresar menos flota.

En el caso en que se incluya otro modo de transporte y dado que el Sistema Transcaribe tendrá el 100% de la demanda de la ciudad, éste deberá ser complementario o integrado al sistema para captar demanda adicional.

OBSERVACION 119. 15.- Debe revisarse con cuidado el tema asociado con la selección y vinculación de conductores, pues se ha convertido en un tema especialmente crítico en las ciudades donde se han implementados Sistemas de Transporte Masivo en el país.

RESPUESTA 119. La obligación del concesionario en relación con la vinculación de Trabajadores Actuales al Nuevo Sistema será precisada en el pliego de condiciones definitivo.

OBSERVACION 120. 16.- El esquema de remuneración al concesionario depende exclusivamente de la utilización de la flota; sin embargo es necesario analizar el impacto que tiene sobre el Concesionario una baja utilización de los vehículos, como ha sucedido en otras ciudades, como Pereira. Es importante tener ingresos asociados a la vinculación del vehículo, independientemente de su utilización; este esquema fue utilizado en Bogotá en la implementación del SITP.

RESPUESTA 120. La única fuente de ingresos al sistema es la venta de tiquetes por la demanda de pasajeros, en ese sentido el sistema no cuenta con recursos fijos o adicionales para remunerar a los concesionarios, es así como todos los ingresos disponibles son repartidos entre los agentes del sistema.

OBSERVACION 121. 17.- Teniendo en cuenta las experiencias observadas en otros sistemas de transporte masivo de ciudades tales como Cali, Pereira, Bucaramanga y Barranquilla, se puede observar que todos estos sistemas han presentado **GRAVES PROBLEMAS EN SUS PROCESOS DE IMPLEMENTACIÓN**, que han llevado a la materialización de riesgos que han afectado dramáticamente la situación financiera de los diferentes actores en cada sistema, especialmente para los concesionarios operadores de los vehículos. ¿Qué se propone para que la historia no se repita?

RESPUESTA 121. La incorporación de la flota se realizará en diferentes fases, minimizando el posible impacto que demoras o modificaciones puedan ocasionar, según lo mencionado en el Apéndice 9.

La fase 1 contará con una duración de 36 meses durante los cuales se llevará a cabo la vinculación de la flota requerida por el sistema y la desvinculación de los vehículos del sistema colectivo. Dicho proceso cuenta con las siguientes dos sub-fases:

1. Fase 1.1: En esta fase se vinculará la flota mínima inicial requerida y tendrá una duración de 1 año.
2. Fase 1.2: Durante ésta fase se vinculará la flota prevista para cada una de las concesiones. Esta vinculación se realizará en el momento en que la demanda de la Fase 1.1. alcance o supere el 75%.
Adicionalmente, se cuenta con una fase intermedia. Dicha fase ocurre cuando la demanda no alcanza el 75% durante la Fase 1.1., caso en el cual se iniciará un reducción progresiva de la oferta del transporte público remanente (cuyo plazo máximo es de 1 año) y Transcaribe podrá solicitar flota, según la demanda y las necesidades de servicio.

OBSERVACION 122. 18.- Para el caso de Transcaribe, se observa del texto del contrato de concesión propuesto, que la estructura de concesión de los operadores de vehículos es básicamente la misma estructura utilizada en los otros sistemas de transporte masivo en Colombia, exponiendo a los concesionarios a **RIESGOS OPERACIONALES Y FINANCIEROS**, cuyo control o mitigación están fuera de su alcance y dejando la posibilidad que el sistema Transcaribe corra una

suerte similar a la que ya corrieron los sistemas de transporte masivo de otras ciudades en Colombia. ¿Tiene Transcaribe identificados estos riesgos y la forma de corregirlos?

RESPUESTA 122. Se solicita se aclarare en que cláusulas del contrato, se encuentran establecidos los posibles riegos operacionales y financieros del sistema.

OBSERVACION 123. 19.- En la medida en que el sistema Transcaribe no **GENERE MECANISMOS DE MITIGACIÓN** para los concesionarios en relación a los riesgos que se describen más adelante, consideramos que resultaría completamente imposible para los concesionarios asumir tales riesgos a cargo de sus patrimonios, al igual que lograr un cierre financiero con entidades financieras, ya que desafortunadamente la experiencia que han tenido las entidades financieras en los demás sistemas en donde han participado es que la materialización de estos riesgos han generado la **NECESIDAD DE REESTRUCTURAR DEUDAS** e inclusive presentar defaults financieros. ¿Tiene claro Transcaribe que los bancos han aprendido la lección?.

A continuación nos permitimos presentar los riesgos a los cuales hacemos referencia y de esta manera evidenciar que la estructura de concesión actualmente propuesta resulta siendo **ALTAMENTE RIESGOSA** tanto para los concesionarios como para los demás actores del sistema:

RESPUESTA 123. Se aclara que precisamente hemos estudiado lo que ha sucedido en otras ciudades y hemos estructurado un negocio que mitigue dichos riesgos. La diferencia está en el tiempo de implantación del sistema y la entrada gradual de la flota nueva y al plan de chatarrización.

OBSERVACION 124. 20.- **Riesgo de Infraestructura:** Es el riesgo derivado de los posibles retrasos en la implantación del sistema ante la falta de la infraestructura requerida para su correcto funcionamiento. El retraso en las obras requeridas se refleja en la **DISMINUCIÓN DE LA COBERTURA DEL SISTEMA**, lo que a su vez reduce la demanda de pasajeros, disminuyendo tanto los kilómetros recorridos por los concesionarios como los ingresos del sistema.

En el pasado se ha observado que en la totalidad de los sistemas de transporte existentes en Colombia, han existido largos retrasos en la entrega de la infraestructura de los respectivos sistemas, lo que ha ocasionado a su vez terribles retrasos en la implantación de los mismos afectando la demanda de pasajeros, disminuyendo los ingresos del sistema y **OCASIONANDO DESEQUILIBRIOS FINANCIEROS** sobre los diferentes involucrados, entre ellos los concesionarios.

Así mismo, el retraso en la disponibilidad de la infraestructura del sistema trae consigo cambios o ajustes en las programaciones de tráfico del sistema, resultando esto en mayores recorridos de kilómetros en vacío los cuales no son remunerados a los concesionarios, pero si generan un **MAYOR COSTO EN LA OPERACIÓN**.

De esta manera, el riesgo de retrasos en la infraestructura del sistema es un riesgo sobre el cual los **CONCESIONARIOS DE TRANSPORTE NO TIENEN NINGÚN TIPO DE CONTROL** y cuya gestión depende en su totalidad del gobierno local y del ente gestor, en la práctica este riesgo se puede llegar a materializar bajo la estructura de concesión propuesta actualmente, afectando de manera significativa al concesionario, **SIN QUE CONTRACTUALMENTE EXISTAN LOS MECANISMOS DE MITIGACIÓN** que le aseguren al concesionario que ni su operación ni su situación financiera no se vería afectada ante posibles retrasos en la entrega de la infraestructura del sistema.

Como posibles soluciones que permitirían mitigar este riesgo a los concesionarios, estaría la **CREACIÓN DE UN FONDO DE CONTINGENCIAS**, que permita asegurar la totalidad del pago de

la remuneración causada por los concesionarios, sin limitar el pago a la disponibilidad de recursos del sistema, ya que ante posibles retrasos estos ingresos disminuirían significativamente afectando la totalidad del pago causado a los concesionarios.

Así mismo, se podrían definir fórmulas de compensación previamente establecidas en las que exista una compensación sobre las inversiones realizadas por los concesionarios en el caso que exista un retraso en la implantación del sistema, producto de retrasos en la entrega de la infraestructura.

RESPUESTA 124. En relación con la entrega de la infraestructura de patios, se debe recordar que de acuerdo con la matriz de riesgos contenida en el Anexo 5 del pliego de condiciones, el riesgo de implantación del sistema es un riesgo que se traslada a Transcaribe o al concesionario según el evento que lo genere. En el caso en que el evento generador sea que el sistema no pueda entrar en operación por factores externos al concesionario de operación, como la falta de disponibilidad del patio y la demora del concesionario de recaudo para la instalación de los equipos, este riesgo será asumido por TRANSCARIBE.

En tal sentido, el pliego de condiciones es claro al señalar que el riesgo derivado de la demora en la entrega de la infraestructura de patios es un riesgo asumido por TRANSCARIBE.

Por otro lado, en relación con la terminación de la construcción de la infraestructura vial pendiente, vale la pena resaltar que el cronograma de obras está previsto para que la construcción culmine de manera paralela a la entrada en operación del sistema integrado de transporte, de modo que no se genere ningún traumatismo para la prestación del servicio. Frente al contrato de obra, la entidad cuenta con instrumentos jurídicos que se harán efectivos en caso de que los cronogramas presenten atrasos que tengan la potencialidad de impactar el inicio de la operación.

En tal sentido, el proceso de implantación del sistema está acorde con la infraestructura disponible, y tiene contemplado el tiempo para que la infraestructura faltante esté disponible en el momento del inicio de la operación del sistema.

OBSERVACION 125. 21.- Riesgo en la eliminación de la sobreoferta de vehículos del transporte público colectivo, eliminación de rutas y control de los medios de transporte informales: Es el riesgo derivado de la disminución de la demanda estimada de pasajeros del sistema Transcaribe producto de la no eliminación de rutas del transporte público colectivo que compitan con las rutas del sistema, ni de la eliminación o eficaz control de los medios de transportes informales, que igualmente afectarían la demanda de pasajeros del sistema. En el pasado se ha observado que en la totalidad de los sistemas de transporte existentes en Colombia, han existido demoras o no se han realizado las respectivas eliminaciones de rutas paralelas del transporte colectivo por parte de la autoridades correspondientes, afectando la demanda de pasajeros de los sistemas, disminuyendo los ingresos del sistema y **OCASIONANDO DESEQUILIBRIOS FINANCIEROS** sobre los diferentes involucrados, entre ellos los concesionarios.

De esta manera, este riesgo de no actuación por parte de las autoridades a cargo de la eliminación de rutas, es un riesgo sobre el cual los concesionarios de transporte no tienen ningún tipo de control y cuya gestión depende en su totalidad del gobierno local y del ente gestor. Bajo la actual estructura de concesión, este riesgo se puede llegar a materializar, afectando de manera significativa al concesionario, **SIN QUE CONTRACTUALMENTE EXISTAN LOS MECANISMOS**

DE MITIGACIÓN que le aseguren al concesionario que ni su operación ni su situación financiera no se verán afectadas en caso de materializarse dicho riesgo.

Como posibles soluciones que permitirían mitigar este riesgo a los concesionarios, estaría la creación de un fondo de contingencias que permita asegurar la totalidad del pago de la remuneración causada por los concesionarios, **SIN LIMITAR EL PAGO A LA DISPONIBILIDAD DE RECURSOS DEL SISTEMA**, ya que ante una menor demanda de pasajeros se disminuyen los ingresos del sistema afectando la totalidad del pago causado a los concesionarios. Así mismo, se podrían definir fórmulas de compensación previamente establecidas en las que exista una compensación sobre las inversiones realizadas por los concesionarios en el caso que no se llegaran a dar la cancelación de rutas previstas dentro de un cronograma previamente definido.

RESPUESTA 125. El riesgo de demanda corresponde al CONCESIONARIO dado que se encuentra en mejor posición de promover acciones tendientes a incentivar el uso de los vehículos que integran el Sistema. El riesgo de demanda guarda relación con el manejo actual de demanda de pasajeros y las acciones del futuro CONCESIONARIO tendientes a mantener esa demanda e incrementarla a través de los niveles de servicio que presta.

Diferentes serán las acciones de política pública que adopte el Distrito para sancionar el transporte ilegal, el cual, finalmente, redundará en mejorar la situación de demanda del transporte.

OBSERVACION 126. 22.- Riesgo en el ajuste a la tarifa al usuario: Es el riesgo derivado de las autoridades correspondientes cuando no ajusten correctamente la tarifa al usuario según lo definido en los contratos de concesión. Ya que la fórmula de **AJUSTE DE LA TARIFA AL USUARIO** permite obtener un equilibrio entre los ingresos y los egresos del sistema, el mantener la tarifa al usuario en niveles inferiores al valor resultante de aplicar la fórmula, llevará al sistema a registrar menores ingresos a los necesarios para cubrir la remuneración de los diferentes agentes creando un déficit operacional.

En el pasado se ha observado que en varios de los sistemas de transporte existentes en Colombia, no se ha realizado un correcto ajuste a la tarifa al usuario por parte de las autoridades correspondientes, **DISMINUYENDO LOS INGRESOS DEL SISTEMA** y ocasionando desequilibrios financieros sobre los diferentes involucrados, entre ellos los concesionarios.

De esta manera, este riesgo de no realizar un correcto ajuste de la tarifa al usuario, es un riesgo sobre el cual los **CONCESIONARIOS DE TRANSPORTE NO TIENEN NINGÚN TIPO DE CONTROL** y cuya gestión dependen en su totalidad del gobierno local. Bajo la actual estructura de concesión, este riesgo se puede llegar a materializar, afectando de manera significativa al concesionario, sin que contractualmente existan los mecanismos de mitigación que le aseguren al concesionario que **NI SU OPERACIÓN NI SU SITUACIÓN FINANCIERA** no se verán afectadas en caso de materializarse dicho riesgo.

Como posibles soluciones que permitirían mitigar este riesgo a los concesionarios, estaría la creación de un fondo de contingencias que permita asegurar la totalidad del pago de la remuneración causada por los concesionarios, **SIN LIMITAR EL PAGO A LA DISPONIBILIDAD DE RECURSOS DEL SISTEMA**, ya que ante una menor demanda de pasajeros se disminuyen los ingresos del sistema afectando la totalidad del pago causado a los concesionarios. De igual forma, se pueden implementar esquemas como los establecidos en los Contratos de Concesión del SITP en Bogotá, donde el contrato de concesión establece expresamente la obligación del Distrito de reconocer los valores a que tiene derecho recibir el Sistema y a través del mismo, sus Concesionarios y agentes en caso de no existir recursos disponibles para remunerar a los agentes del sistema por razones como la **NO ACTUALIZACIÓN DE LA TARIFA AL USUARIO**.

Así mismo, en los mencionados contratos del SITP se **ESTABLECE CLARAMENTE**, no solo la obligación del Distrito, sino el mecanismo y la periodicidad por medio del cual el **DISTRITO RESPONDE EN CASO DE PRESENTARSE EL INCUMPLIMIENTO**. Como verán estas soluciones propuestas son bastante distintas a lo expresado actualmente en el proyecto de contrato de concesión de Transcaribe, donde simplemente se hace una alusión y descripción del Riesgo de la Variación de las Tarifas por parte de la Autoridad Distrital Competente **SIN QUE EN EL CONTRATO QUEDE EXPRESAMENTE ESTABLECIDA LA OBLIGACIÓN DE COMPENSACIÓN POR PARTE DEL DISTRITO** y los mecanismos para hacerlo en caso de materializarse el riesgo.

RESPUESTA 126. La tarifa técnica es definida por TRANSCARIBE S.A., por ser competencia de esa entidad la definición de los factores que la integran, los cuales deben remunerar la prestación del servicio. Por su parte, la tarifa al usuario la fija el Alcalde mediante Decreto, con fundamento en lo establecido por el Decreto nacional 80 de 1987, el cual se encuentra vigente, y dispone lo siguiente:

"Artículo 1º. Corresponde a los municipios y al Distrito Especial de Bogotá, a partir de un año de la vigencia del presente Decreto, el ejercicio de las siguientes funciones, sin perjuicio de aquellas que le hayan sido atribuidas por anteriores disposiciones:

(...)

c) Fijar con sujeción a las normas contenidas en el Decreto 588 de 1978, las tarifas del transporte terrestre urbano y suburbano, de pasajeros y mixto, cuando no sea subsidiado por el Estado. (...)"

El CONCESIONARIO es remunerado en función de la tarifa técnica fijada por el Sistema. Sin perjuicio de lo anterior, existe un acuerdo de respaldo suscrito por el Alcalde de Cartagena, mediante el cual se ampara el evento en que la autoridad Distrital adopte la decisión de fijar una tarifa al usuario inferior a la tarifa técnica definida por TRANSCARIBE S.A.

Los términos del acuerdo de respaldo están contenidos en el Convenio Interadministrativo para la Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo para Cartagena de Indias suscrito entre el Distrito de Cartagena, TRANSCARIBE S.A. y la Gerencia de Espacio Público y Movilidad Urbana de Cartagena -el cual fue modificado mediante Oficio No. 1-. Frente al tema de la tarifa, dispone el mencionado acuerdo lo siguiente:

"CLAUSULA 8. ASPECTOS TARIFARIOS

*En su calidad de Autoridad de Transporte Masivo **corresponde a la Gerencia de Espacio Público y Movilidad Urbana, fijar las tarifas al público por la prestación del servicio público de transporte masivo, sin perjuicio de lo anterior la autoridad de transporte masivo y el Alcalde Distrital o sus delegados en materia de transporte público reconocen que la estructuración de la operación del SITM por medio de contratos de concesión de operación implica la inclusión dentro de los mismos de fórmulas de determinación técnica de tarifas con el objeto de permitir a TRANSCARIBE S.A. el adecuado cumplimiento de sus obligaciones contractuales en términos de tarifa.***

La autoridad de transporte masivo y la Alcaldía Distrital o sus delegados en materia de transporte público respetará las condiciones establecidas en el

modelo de estructuración financiera contenidas en el estudio de estructuración legal y financiera desarrollado por TRANSCARIBE S.A. y sus actualizaciones, según los estudios de oportunidad y conveniencia.

La autoridad de transporte masivo competente ordenará de manera oportuna tan pronto como le sea solicitado por TRANSCARIBE S.A, la actualización de tarifas requeridas por el SITM, según estén previstas en los respectivos contratos de concesión de la operación para garantizar su sostenibilidad y la atención adecuada de la demanda de transporte público en el área de influencia del SITM TRANSCARIBE S.A., deberá mantener enterada la autoridad de transporte y la Alcaldía Distrital de las variaciones en los indicadores y variables con los cuales se desarrolla la actualización tarifaria, informara los mecanismos de tal actualización pactados en la minuta definitiva del contrato e informara de sus recalculos periódicos que se efectúen" (Destacado fuera de texto)

Por las anteriores consideraciones no resulta procedente la observación.

OBSERVACION 127. 23.- Riesgo en el recorrido de kilómetros en vacío: Es el riesgo derivado del incremento en el número de kilómetros en vacío recorridos por los vehículos de los operadores, ante posibles variaciones en los diseños operacionales del sistema, **DEMORAS EN ENTREGA DE INFRAESTRUCTURA O EN PROGRAMACIONES INEFICIENTES REALIZADAS POR EL ENTE GESTOR.** En el pasado se ha observado que en varios de los sistemas de transporte existentes en Colombia, han existido demoras en la entrega de la infraestructura y/o en los patios y talleres, que han obligado a que los vehículos de esos sistemas tengan que recorrer mayores kilómetros en vacío a los previstos inicialmente en la estructuración.

Dado que estos kilómetros en vacío no son remunerados a los concesionarios, pero si representan unos mayores costos de operación, en el evento que los kilómetros en vacío recorridos resulten mayores a los previstos en la estructuración del sistema, afectará la estructura financiera del concesionario sin que estos puedan desarrollar ningún tipo de mecanismo de mitigación para este riesgo. **¿CUÁL ES LA PROPORCIONALIDAD O PORCENTAJE QUE TIENE CALCULADO TRANSCARIBE DE LOS KILÓMETROS EN VACÍO QUE SE REQUIEREN EN EL SISTEMA?**

Como una solución que permite mitigar este riesgo a los concesionarios, estaría la de definir un número máximo de kilómetros en vacío que estarían incluidos en la estructuración inicial del sistema y los cuales no serían remunerados, pero que en caso que los kilómetros en vacío efectivamente recorridos llegaran a superar dicho número, se le remuneraran al concesionario esos kilómetros en exceso de tal forma que los concesionarios no lleguen a verse afectados por **DECISIONES O HECHOS QUE AFECTEN LA PROGRAMACIÓN** de los kilómetros en vacío y sobre los cuales ellos no van a tener ningún tipo de injerencia.

RESPUESTA 127. La entidad estudiará su propuesta y si lo considera necesario ajustará el contrato de concesión. De todas formas que la estructura financiera tiene incluido un porcentaje de kilómetros en vacío a recorrer por todo el sistema, este porcentaje mitiga el impacto que dicha operación tenga sobre el modelo financiero.

OTRAS OBSERVACIONES:

OBSERVACION 128. 24.- Definición de Egresos del Sistema en el cálculo de la Tarifa Técnica: En el capítulo 4 del proyecto de contrato de concesión se establecen los aspectos económicos del contrato de concesión. En la cláusula 23 de este capítulo se establece la fórmula de ajuste de la

Tarifa al Usuario la cual está relacionada con la Tarifa Técnica (TT). En la determinación de la Tarifa Técnica se establece que esta está definida de acuerdo a la siguiente ecuación:

$$TT_i = (ES_{i-1}/PV_{i-1}) \times (1 + IPC_{i-1})$$

Donde se define ES_{i-1} como simplemente los Egresos del Sistema en el período $i-1$. Solicitamos se haga la aclaración de que ES_{i-1} corresponde a los Egresos Teóricos del Sistema en el período $i-1$ resultado de aplicar las fórmulas contractuales de remuneración de cada uno de los operadores en el período $i-1$. **SI NO SE HACE ESTA ACLARACIÓN PODRÍA GENERARSE LA CONFUSIÓN** de que los Egresos del Sistema a utilizar en esta fórmula fueran los Egresos efectivos los cuales podrían estar afectados por aquellos períodos de déficit donde o superávit del Sistema, sin que se logre con esto aplicar el espíritu de la fórmula que es buscar una tarifa de equilibrio que indique el costo medio de operación y control por pasajero pago del Sistema.

RESPUESTA 128. Se acepta la observación y se harán los ajustes necesarios al contrato.

OBSERVACION 129. 25.- Infraestructura: Teniendo en cuenta las experiencias observadas en otros sistemas de transporte masivo de ciudades tales como Cali, Pereira, Bucaramanga y Barranquilla, se **PUEDE OBSERVAR QUE TODOS ESTOS SISTEMAS HAN PRESENTADO GRAVES INCONVENIENTES** al presentar déficit operacionales. Una buena parte de estos déficits operacionales han sido causados por la **DECISIÓN DEL GOBIERNO DE FINANCIAR VÍA TARIFA PARTE DE LA INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA**. Este problema ha sido tan evidente que inclusive el mismo gobierno está tratando de revertir esta **EQUIVOCADA DECISIÓN**. A pesar de que han sido claros los efectos dañinos que ha tenido la financiación de la infraestructura vía tarifa en estos Sistemas, nos parece que no tiene ningún sentido que en el **Sistema Transcaribe se continúe pensando en hacer lo mismo** y financiar la infraestructura de patios y talleres con Tarifa.

Aprovechando que el Sistema no ha entrado en operación creemos que es el momento de revertir esta equivocada decisión y buscar un esquema donde se pueda sacar de los costos de la Tarifa la remuneración del Operador de Patios y Talleres. **UNA POSIBLE SOLUCIÓN ES IMPLEMENTAR DESDE YA AQUELLAS ALTERNATIVAS QUE VIENE ANALIZANDO EL GOBIERNO NACIONAL PARA LOS OTROS SISTEMAS.**

RESPUESTA 129. Actualmente el sistema cuenta con un concesionario de Patio, el cual ya tiene un contrato firmado desde febrero de 2011, y tiene una participación en la tarifa definida. Es correcta su apreciación en cuanto a que el Gobierno Nacional actualmente está estudiando la posibilidad de hacer aportes a los sistemas de transporte para compensar dicha inversión en infraestructura por concesionarios privados. Actualmente, no se cuenta con una cifra definida ni una fecha específica sobre aportes de la nación, es por lo anterior que el sistema contempla la participación de dicho concesionario en la tarifa. Si en su momento existen dichos aportes, el sistema deberá recomponer la tarifa técnica.

Sin embargo, para efectos de la respuesta podría tenerse en cuenta que de acuerdo con las conversaciones que hemos tenido, ni el Distrito ni el Gobierno Nacional cuentan de recursos para financiar esta infraestructura por lo que la única manera de hacerlo es a través de la tarifa.

OBSERVACION 130. 26.- Numeral 1.79 y Cláusula 42 (Contrato) La expresión contenida en el numeral (iii) hace que el proyecto sea inviable, así ha ocurrido en las restantes ciudades del país.

Si no hay obligación de pagar el kilómetro licitado ajustado, se puede programar cualquier número de kilómetros y el operador estará obligado a recorrerlos sin la contraprestación correspondiente.

RESPUESTA 130. No se entiende la observación. No se encuentra el numeral (iii) ni en el numeral ni en la cláusula mencionado.

OBSERVACION 131. 27.- Clausula 43 (Contrato) No existe un lpk claramente definido que permita un nivel sostenible de ingresos.

RESPUESTA 131. El IPKT_i, IPKP_i e IPKB_i corresponden a los ingresos por kilómetro recorridos por tipología durante el periodo de pago, tal como lo dice la cláusula. Sin embargo, la entidad revisará si debe dar mayor claridad.

OBSERVACION 132. 28.- Los kilómetros en vacío que se generarán por la existencia y ubicación del único patio, no están previstos en el contrato, indispensable que se remuneren dada la cantidad de estos kilómetros que todos los días se generarán.

RESPUESTA 132. Dentro de la remuneración por kilómetro se tiene en cuenta el costo asociado a los kilómetros en vacío, sin embargo el pago se realiza sobre los kilómetros recorridos. No obstante la entidad estudiará la propuesta mencionada en el numeral 23 del presente documento (Riesgo en el recorrido de kilómetros en vacío).

OBSERVACION 133. 29.- La orden de inicio de operación y aún la compra de los vehículos, sólo se podrán llevar a cabo cuando la infraestructura esté totalmente terminada, en la actualidad el tramo 5 A está en licitación y los comerciantes de Bazurto manifiestan que no se tienen los recursos para la totalidad de las obras. El patio portal está totalmente detenido, a pesar de estar adjudicado hace más de dos años no hay ningún trabajo a la fecha y lo existente se está deteriorando, no se puede pretender que de la tarifa cuando el sistema esté en operación se financien las obras, ejemplos tenemos en Cali y Barranquilla donde inició la operación a pesar de no existir la infraestructura y en ninguna de las dos ciudades se han culminado las obras varios años después de iniciada la operación, estando quebrados todos los operadores y la ciudad recibiendo un pésimo servicio. Establecer que la infraestructura total del sistema debe ser entregada 60 días antes del inicio de operación.

RESPUESTA 133. No se acepta su sugerencia. La entidad tiene un cronograma que permite que las actividades para llegar a la implementación del sistema deberán ser desarrolladas en paralelo, además que importante informarles que el 96% de la infraestructura ya está terminada y las obras del portal y patio taller ya están contratado y están esperando la adjudicación de la licitación de operaciones para poder reactivar las obras del portal y el patio taller, las cuales contarán con el tiempo suficiente para estar disponibles cuando los vehículos lleguen a la ciudad.

OBSERVACION 134. 30.- El aire acondicionado debería ser sólo para los articulados, los consumos de combustible y los costos de mantenimiento se elevan significativamente por el uso del aire acondicionado.

RESPUESTA 134. Se aclara que el aire acondicionado deberá ser instalado en todos los vehículos del sistema y el costo de los mismos está incluido dentro del modelo financiero y se reconoce a los concesionarios en el valor del kilómetro que se paga.

OBSERVACION 135. 31.- Las cuantías de capital de trabajo, patrimonio y valor de las pólizas es exagerado, con las cifras planteadas el proponente debe acreditar con su propuesta recursos casi por el 100% de las necesidades de financiación de todo el proyecto, no se está teniendo en cuenta que es por etapas y en todo caso nadie va a tener un capital de, por ejemplo de \$50.000 millones para financiar una flota de \$38.000 millones.

RESPUESTA 135. En primer lugar el pliego de condiciones en ningún momento exige capital de trabajo, en segundo lugar el patrimonio exigido se debe acreditar únicamente con los estados financieros y no corresponde en ningún momento al 100% de las necesidades de financiación de todo el proyecto ya que la cifra varía considerablemente al valor estipulado en el contrato de concesión a acreditar, como cierre financiero.32.- **Numeral 7.7. (Contrato)** Se establece un "cupo", que se debe pagar a Transcaribe por cada carro que se vincule, absurdo que esto se plantee en un proyecto que es altamente sensible desde el punto de vista financiero y que en todo el país, los sistemas son deficitarios.

OBSERVACION 136. 32.- **Numeral 7.7. (Contrato)** Se establece un "cupo", que se debe pagar a Transcaribe por cada carro que se vincule, absurdo que esto se plantee en un proyecto que es altamente sensible desde el punto de vista financiero y que en todo el país, los sistemas son deficitarios.

RESPUESTA 136. El cupo o derecho de entrada que se debe pagar por cada vehículo a la entidad ha sido calculado como parte de las inversiones totales del concesionario y será remunerado como parte del ingreso esperado de éste.

OBSERVACION 137. 33.- **Numeral 1.61. Clausula 9 Pre-Pliego 1.5.20** -No tiene sentido exigir la constitución de una fiducia para llevar a cabo la desintegración de los vehículos, encarece el proceso y lo traba con requisitos y exigencias adicionales que impondría la fiducia, en las otras ciudades, incluyendo Bogotá, Cali, Pereira, etc., la desintegración ha sido una obligación contractual que los operadores han cumplido sin necesidad de fiduciaria, en Bogotá se han desintegrado casi 10.000 vehículos sin intervención de la fiduciaria. Mucho menos obligar a depositar unos recursos a una fiducia cuando la compra de los vehículos del TPC será gradual.

RESPUESTA 137. La celebración de un contrato de fiducia mercantil que dé lugar a la constitución de patrimonio autónomo, es el instrumento idóneo para garantizar que se haga un manejo eficiente de los recursos para la consecución del objetivo de desvinculación y desintegración física de los vehículos. Adicionalmente, permite hacer un manejo autónomo de los recursos destinados a la desvinculación y desintegración física, garantizando que haya independencia entre estos recursos y los recursos del sistema. Por lo anterior, no se acepta su observación.

La fiducia actuará únicamente como un ente regulador de los recursos y asegurará el pago de los vehículos que se desintegrarán. La participación de éste agente en el sistema, es independiente ya que sirve como fuente de pago para la inversión correspondiente, una vez se cumplan las obligaciones del pago de dicha inversión, los recursos pasarán al sistema. Todos los costos asociados a dicho esquema no afectan los ingresos del concesionario ya que están calculados independientemente de sus ingresos.

OBSERVACION 138. 34.- Consideramos que la duración del contrato debería ser en años determinados mínimo Veinticuatro (24) años, independientemente del ingreso que obtenga el concesionario.

RESPUESTA 138. No se acepta la observación. La duración del contrato de 16 años y 2 meses es suficiente para lograr el ingreso mínimo esperado, en un máximo de vida útil proyectado, de acuerdo a los kilómetros recorridos por la flota.

Adicionalmente prolongar la duración a veinticuatro (24) años obligaría a una reposición de la flota y por tanto una mayor inversión por parte de los concesionarios, que no está contemplada en éste proceso.

OBSERVACION 139. 35.- Regular el tema de multas y desincentivos para precisar cuáles eventos son simplemente operacionales y cuáles quedan bajo la órbita de la Ley 1474.

RESPUESTA 139. Teniendo en cuenta la observación realizada, se hará el ajuste correspondiente en la minuta del contrato de concesión.

OBSERVACION 140. 36.- La participación de los propietarios debe ser libre y autónoma, no se debería colocar impedimentos para la negociación de sus acciones ni su permanencia, el Consejo de Estado ha señalado mediante sentencia que no se puede obligar a una persona a pertenecer a una sociedad por un determinado tiempo, el propietario debe tener libertad para vincularse con la suma de dinero que desee y durante el tiempo que estime conveniente.

RESPUESTA 140. 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 141. 37.- Los requisitos de objeto social, duración, capacidad legal, etc., deberían ser exigidos al proponente como persona jurídica independiente y no a cada uno de los integrantes.

RESPUESTA 141. Atendiendo a su observación, se ajustará la redacción del pliego de condiciones en el sentido de precisar que estos requisitos sólo los deben cumplir los miembros de las promesas de sociedad futura.

OBSERVACION 142. 38.- Numeral 4.2, (Pre-Pliegos) Se solicita suprimir la obligación que uno de los socios del proponente tenga un 40% como mínimo de participación, esto limita la libre asociación de quienes integran un proponente.

RESPUESTA 142. Se aclara que en ningún momento Transcaribe está exigiendo que uno de los socios del oferente deberá tener un 40% como mínimo en la participación, lo que Transcaribe está pidiendo en el numeral es que uno de integrantes del oferente deberá cumplir como mínimo con un 40% de los requisitos exigidos en el proceso.

OBSERVACION 143. 39.- Numeral 2.13.1 (Pre-Pliegos) Se debe aclarar la forma de adjudicación, el tipo de propuestas principales, subsidiarias y alternativas, debe existir una total claridad por lo que se sugiere que se haga de una forma más sencilla cada proponente presenta su propuesta y la

de mayor puntaje recibirá la concesión 1, la de segundo puntaje la concesión 2 y la de menor puntaje la concesión 3, así se evita confusiones al momento de adjudicar.

RESPUESTA 143. En el presente proceso de selección se plantea la posibilidad de presentar propuesta principal, y subsidiaria como un mecanismo para que el mismo proponente pueda presentarse para varias concesiones y así generar mayor competencia entre los posibles oferentes y aumentar las probabilidades de que todas las concesiones resulten adjudicadas, elemento esencial para cumplir con los objetivos de la entidad.

Adicionalmente, el mecanismo de propuesta principal y subsidiaria, a diferencia de lo que ocurre con el mecanismo propuesto por el observante, permite que el proponente pueda escoger la concesión de la cual quiere ser concesionario y ajustar su oferta de acuerdo con dicha selección. Igualmente, esta forma de presentación de la oferta permite que sea el mismo proponente el que defina el orden de prevalencia entre las dos concesiones a las que presenta propuesta.

No obstante lo anterior y atendiendo a las observaciones presentadas en relación con las dificultades que podría generar la presentación de una propuesta supletiva, ésta será eliminada del pliego de condiciones definitivo.

Por último, atendiendo a su observación y para mayor claridad, se incluirá un numeral adicional donde se precisarán algunas reglas adicionales en relación con la forma de presentación de la propuesta principal y la propuesta supletiva.

OBSERVACION 144. 40.- Numeral 1.65 (Contrato) Si no hay excedentes de la tarifa al usuario, cómo se nutren los fondos que están previstos en el contrato?

RESPUESTA 144. El fondo de contingencia se nutre exclusivamente de los excedentes del sistema, si no hay aportes ya sea del Distrito, la Nación o cualquier ente dispuesto a hacerlo.

OBSERVACION 145. 41.-Cuál es la responsabilidad del recaudador por la evasión que se presente?

RESPUESTA 145. Se aclara que en la clausula 108 del contrato de recaudo se establece la siguiente obligación: *"Todo tipo de fraude que posibilite la evasión del pago de la tarifa por deficiencias en el sistema de recaudo proveído por el concesionario será responsabilidad de él"*.

OBSERVACIONES APENDICE 13.

OBSERVACION 146. 42.- Numeral 1.1.- Si hay una tabla de precios por modelo de vehículos presentada por Transcaribe; no es necesaria la pluralidad de peritos para dicho avalúo.

RESPUESTA 146. Teniendo en cuenta la observación realizada, se hará el ajuste correspondiente en el Apéndice 13.

OBSERVACION 147. 43.-Numeral 1.1, 1.3, y 1.4. : No son necesarios.

RESPUESTA 147. _Teniendo en cuenta la observación realizada, se hará el ajuste correspondiente en el Apéndice 13.

OBSERVACION 148. 44.- Numeral 1.5.- Verificar los guarismos contenidos en los documentos expedidos por el DATT del vehículo: N° Chasis, N° del motor, ya que las demás exigencias las suple la Revisión Técnico mecánica y de gases y los seguros del vehículo, y pasárselos a Transcaribe.

RESPUESTA 148. La fiduciaria deberá realizar la verificación de toda la información de los vehículos y enviarla a las autoridades competentes para que realicen la verificación, por tal motivo no se puede limitar la revisión solo a una verificación en documentos del vehículo.

OBSERVACION 149. 45.- Numeral 1.17.- Establecer con la firma del convenio con la fiducia, el valor a pagar por desintegración de cada vehículo. La desvinculación es con la empresa de transporte.

RESPUESTA 149. La entidad realizara una revisión de numeral y si es necesario se ajustara.

OBSERVACION 150. 46.- Numeral 1.18.1 literal b.- Para que se necesita saber el estado del vehículo a desintegrar (Estado mecánico, eléctrico, pintura, etc.) si tiene Revisión Técnico mecánica vigente.

RESPUESTA 150. Teniendo en cuenta la observación realizada, se hará el ajuste correspondiente en el Apéndice 13.

OBSERVACION 151. 47.- Numeral 1.18.1 - Eliminar literal e. (Pues lleva a exigencias caprichosa no pactadas en el contrato). Toda información adicional que se considere pertinente.

RESPUESTA 151. La entidad realizara una revisión de numeral y si es necesario se ajustara.

OBSERVACION 152. 48.- Numeral 1.19.- Solo inconsistencia en documentos del vehículo no subsanables, lo harían no apto para desintegrar.

RESPUESTA 152. El Comité de Coordinación Fiduciaria determinará cuales vehículos son aptos para desintegrar teniendo en cuenta los requisitos mínimos exigidos en el Apéndice No. 13 para llevar a cabo el proceso de desvinculación.

OBSERVACION 153. 49.- Numeral 1.22.- 1.27.- 1.28. Eliminar.

RESPUESTA 153. La entidad realizara una revisión de numeral y si es necesario se ajustara.

OBSERVACION 154. 50.- Numeral 1.23. Literal f.- (Por lo anotado anteriormente). Cualquier otro documento que determine el comité con la fiducia.

RESPUESTA 154. La entidad realizara una revisión de numeral y si es necesario se ajustara.

OBSERVACION 155. 51. Numeral 1.24.- Eliminar literal b. Copia contrato de vinculación, si cumple el literal c. Eliminar literales g y h.

RESPUESTA 155. La entidad realizara una revisión de numeral y si es necesario se ajustara.

OBSERVACION 156. 52.- Numeral 1.1. Literal g y h.- Cualquier otro documento que determine el DATT. Cualquier otro documento que determine el comité con la fiducia.

RESPUESTA 156. La entidad realizara una revisión de numeral y si es necesario se ajustara.

OBSERVACION 157. 53.- Numeral 1.25.- Eliminar literal f. (P.L.A.A). Cualquier documento con la fiducia.

RESPUESTA 157. La entidad realizara una revisión de numeral y si es necesario se ajustara.

OBSERVACION 158. 54.- Numeral 1.26.- Que lo solicite la fiducia.

RESPUESTA 158. La entidad realizara una revisión de numeral y si es necesario se ajustara.

OBSERVACION 159. 55.- Numeral 1.33.- El concesionario debe entregar el vehículo a la fiducia y ella realizará todos los procedimientos, pues así hay doble revisión con pérdida de tiempo y otros, etc.

RESPUESTA 159. La entidad realizara una revisión de numeral y si es necesario se ajustara.

OBSERVACION 160. 56.- Numeral 1.36.- En cuanto tiempo realizará el DATT estos trámites si saben que para matricular o desvincular un vehículo dura meses y hay que acudir a otros procedimientos para lograr agilidad. Se sugiere ponerle tiempo perentorio so pena de mala conducta del funcionario.

RESPUESTA 160. La entidad realizara una revisión de numeral y si es necesario se ajustara.

OBSERVACION 161. 57.- Numeral 1.40.- Eliminar. El comité con la fiducia podría establecer requisitos adicionales.

RESPUESTA 161. La entidad realizara una revisión de numeral y si es necesario se ajustara.

OBSERVACION 162. 58.- Numeral 2.- La sociedad Fiduciaria, pagará al propietario, en máximo 20 días calendario.

RESPUESTA 162. La entidad realizara una revisión de numeral y si es necesario se ajustara.

SOLICITUD ESPECIAL

OBSERVACION 163. 59.- Con el objeto de mitigar el impacto socioeconómico que causa en las familias que dependen directa o indirectamente del funcionamiento de un vehículo de Servicio Público Colectivo Urbano de pasajeros, **SOLICITAMOS SE BUSQUEN LAS MEDIDAS** tendientes

a garantizar la continuidad del servicio público colectivo en la ciudad de Cartagena, durante la etapa de transición al Sistema Integrado de Transporte Masivo, con la expedición de “**PERMISOS ESPECIALES**”, representados en una **TARJETA DE OPERACIÓN PROVISIONAL**, atendiendo al nuevo esquema que será implementado en forma paulatina, de forma que se mantengan los servicios prestados por el Transporte Público Colectivo, mientras que serán retirados en forma gradual los vehículos, coincidiendo con la implementación también gradual, del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la Ciudad.

Si bien es cierto que en la ciudad está ocurriendo que se ha disminuido el parque automotor en servicio en el Transporte Público Colectivo, por el vencimiento de su “Vida Útil” de un sin número de Vehículos, **DISMINUCIÓN QUE DEBE MANTENERSE** durante la migración al Sistema Integrado de Transporte Público Masivo, por lo que la ciudad debe reducir su capacidad transportadora global en 1589 vehículos que están en el censo, **SE HACE NECESARIO** que de conformidad con lo estipulado en la Ley 336 de 1996 "La autoridad competente de transporte pueda expedir permisos especiales y transitorios para superar precisas situaciones que afecten la prestación del servicio, o para satisfacer el surgimiento de ocasionales demandas de transporte".

Alargar de manera temporal la vida útil de dichos vehículos en esta etapa de transición del colectivo al masivo, **SI ES VIABLE**, tal y como sucedió en las ciudades de Bogotá (SITP) y en Barranquilla (Transmetro) recientemente. (Ver Resolución 125 de mayo 9 de 2011).

RESPUESTA 163. La entidad en conjunto con el departamento administrativo de tránsito y transporte analizar su sugerencia y si esta es procedente desde el punto de vista jurídico se le dará tramite.

- **OBSERVACION PRESENTADA POR HECTOR BLANCO PORTACCIO** en representación de **CARTAGENA EXPRESS S.A.** por correo electrónico el 6 de junio de 2013 a las 3:40 p.m. y físicamente en la misma fecha mediante radicado interno No. 000688.

OBSERVACIONES MATRIZ DE RIESGOS

OBSERVACION 164. Riesgo de demanda

Respuesta: El riesgo de demanda corresponde al **CONCESIONARIO** dado que se encuentra en mejor posición de promover acciones tendientes a incentivar el uso de los vehículos que integran el Sistema. El riesgo de demanda guarda relación con el manejo actual de demanda de pasajeros y las acciones del futuro **CONCESIONARIO** tendientes a mantener esa demanda e incrementarla a través de los niveles de servicio que presta.

Diferentes serán las acciones de política pública que adopte el Distrito para sancionar el transporte ilegal, el cual, finalmente, redundará en mejorar la situación de demanda del transporte.

OBSERVACION 165. Riesgo de flujo de caja

Respuesta: El **CONCESIONARIO** tiene la obligación de velar porque los usuarios del sistema accedan a los vehículos, previo el pago de la tarifa que corresponde. Bajo ese supuesto, el riesgo sí le corresponde al futuro **CONCESIONARIO**.

Lo anterior sin perjuicio de las obligaciones que tiene el concesionario de recaudo, en virtud del contrato suscrito con Transcaribe SA.

OBSERVACION 166. Riesgo implantación del Sistema

Respuesta: TRANSCARIBE S.A., encuentra que el riesgo se encuentra adecuadamente tipificado en tanto la infraestructura que impediría lograr la implantación del Sistema está directamente relacionada con la infraestructura del patio y la instalación de los equipos. La infraestructura vial no tiene la potencialidad de afectar el inicio de operación del Sistema.

OBSERVACIONES APÉNDICE 7 – METODOLOGÍA PARA LA EVALUACIÓN DEL NIVEL DE SERVICIO

OBSERVACION 167. 2.1 Periodo de Prueba

Solicitamos Transcaribe reconsidere el periodo de prueba de un (1) mes, por tres (3) meses a partir del inicio de la etapa de operación regular.

Respuesta: No se acepta su sugerencia, la entidad considera que un mes es tiempo suficiente para que los operadores conozcan bien los servicios que operan, de igual forma se les recuerda que existe la fase pedagógica que de alguna forma mide a los usuarios y permite realizar los ajuste necesarios para la etapa de operación regular.

OBSERVACION 168. 2.2 Índice de puntualidad. Consideramos también que para servicios troncales dos (2) minutos de diferencia y tres (3) para servicios alimentadores permiten sin ningún problema la regulación de los servicios por lo que solicitamos se reconsidere estas.

Respuesta: Se acepta su solicitud. Se procederá a realizar ajuste en el apéndice .

OBSERVACION 169. 2.3 Listado de fallas operacionales. Solicitamos se revisen el número máximo de eventos para las siguientes faltas operacionales, pues la experiencia nos dice que en una operación de este tipo, y sobre todo con buses rodando por tráfico mixto es probable que se alcance estos niveles y más cuando no hay definido un mecanismo de investigación de accidentes que identifique al responsable en cada caso. Sugerimos que este número para los accidentes leves sea de 8.

Asimismo y aunque lo ideal es que se cumplan con el 100% de la programación, van a existir diferentes circunstancias en los que no se pueda cumplir con algún servicio, y consideramos que 2 fallas como máximo es un número que muy probable ningún operador vaya a cumplir por las diferentes externalidades o situaciones con los buses o conductores, por esto, sugerimos que este número de fallas sea máximo del 2% del total de viajes que se programen y no las que el prepliego presenta.

Fallas Operacionales	Símbolo	Nivel (N)	Número Máximo de Fallas del Estado de las Operaciones (#MaxFev)
Accidentes leves originados por el operador	Fop12	Moderada	5
Servicio programado y no prestado.	Fop23	Grave	2

Respuesta: No se acepta su sugerencia en su totalidad, se realizara un ajuste en las fallas solicitadas.

OBSERVACIONES APÉNDICE 12 PROTOCOLO PROGRAMACIÓN DE SERVICIOS DE OPERACIÓN PSO

OBSERVACION 170. 3.1 Autoridad única de Transporte Masivo. El documento menciona que se conformará un Comité de Planeación y Operación y que Uno de sus miembros será el representante de la autoridad única de Transporte Masivo, ¿cuál es exactamente esta autoridad a la que se refiere el apéndice 12?

Respuesta: Se refiere a la Autoridad de transporte masivo, que para el caso de Transcaribe es la Gerencia de espacio público y Movilidad urbana.

OBSERVACION 171. 3.2 Procedimiento para la elaboración del PSO. En el paso 7, se menciona que los concesionarios deben presentar a Transcaribe la asignación de buses y conductores con al menos 72 horas de anticipación. Sin embargo, se pueden presentar casos en que se necesiten hacer cambios de última hora, por lo que solicitamos este plazo no se fije en al menos 72 horas sino en 24 horas.

Respuesta: No se acepta su solicitud, pero la entidad ajustara el mencionado paso 7, para permitir el cubrimiento de las contingencias.

Asimismo en el paso 9. Se establece el plazo mínimo para realizar variaciones en la programación de cinco (5) días calendario, lo cual es ajustado y puede poner en riesgo el procedimiento y por ende la ejecución de la operación. Por lo tanto solicitamos que se en lugar de cinco (5) días, los cambios en la programación se tengan en cuenta con un tiempo mínimo de ocho (8) días calendario de anticipación.

Se acepta su solicitud, pero no con los días sugeridos. se ajustara el documento mencionado.

OBSERVACIONES A PREPLIEGO DE CONDICIONES

OBSERVACION 172. Términos de la propuesta económica

En referencia a los términos de la propuesta económica, es imposible determinar el valor del contrato en pesos constantes cuando no se tiene claridad de lo siguiente:

- a) En qué momento del tiempo se da por implementado 100% de la demanda de pasajeros, kilómetros y buses?
- b) El punto anterior llevará al cronograma de inversiones y financiación de las mismas.

Respuesta: a) y b): La inclusión de la totalidad de la flota dependerá del comportamiento de la demanda, tal y como se explica en el apéndice 9 - Protocolo de solicitud de incorporación de flota, en donde se indica la cantidad de vehículos y los plazos máximos en los cuales el concesionario deberá realizar dichas inversiones.

- c) Tarifas por kilómetros según tipología de bus.

Respuesta: Las tarifas por kilómetros, según tipología, tecnología y concesión se encuentran en los estudios previos en el numeral 7.1. Estos valores podrán ser modificados durante el proceso de licitación, a partir de las observaciones recibidas:

Tecnología diesel:

Concesión 1

Articulado: 7.386,34

Busetón: 4.032,11

Concesión 2

Padrón: 4.754,61

Busetón: 4.114,05

Concesión 3

Padrón: 4.922,36

Busetón: 4.155,92

Tecnología gas:

Concesión 1

Articulado: 6.507,72

Busetón: 3.423,27

Concesión 2

Padrón: 4.197,81

Busetón: 3.541,62

Concesión 3

Padrón: 4.369,09

Busetón: 3.578,24

- d) ¿Ponderación de la canasta de costos para ajustar la tarifa por kilómetro, bajo qué condiciones y variables macroeconómicas se irá a justar?

Respuesta: Favor remitirse a la Cláusula 23 del contrato de concesión, en donde se indican las variables macroeconómicas y los ponderadores correspondientes serán publicados en la versión definitiva del contrato.

- e) Tasa de descuento utilizada para determinar el valor del contrato en pesos constantes?

Respuesta: El valor del contrato se estimó en pesos constantes de 2012, por lo que no se usa una tasa de descuento.

- f) ¿Cuál es la vida útil de cada tipología de vehículo? Cuando cumplan que kilometraje exactamente?

Respuesta: La vida útil por tipología se encuentra en la cláusula 72.4 del Contrato de Concesión:

Articulado: 1.200.000 Km

Padrón: 1.000.000 Km

Busetón: 800.000 Km

- g) ¿El valor del contrato estimado por Transcaribe considera incremento en la demanda pasajeros, kilómetros y de flota?

Respuesta: El valor del contrato se calculó a partir del diseño operacional actual, sin embargo Transcaribe podrá pedir flota adicional en el caso en que sea necesario.

- h) ¿En el caso de un aumento en la demanda de pasajeros y de niveles de servicio que obliguen al sistema a aumentar el tamaño de la flota, como se llevara a cabo este proceso?

Respuesta: Transcaribe en común acuerdo con el concesionario, definirá el valor por kilometro a pagar por cada vehículo adicional sin sobrepasar el plazo máximo del contrato ni la ampliación máxima del valor del contrato según la ley.

- i) ¿En el evento de que ocurra una vinculación de flota adicional, como se renegociará el tiempo y valor del contrato inicial?

Respuesta: Transcaribe en común acuerdo con el concesionario, definirá el valor por kilometro a pagar por cada vehículo adicional sin sobrepasar el plazo máximo del contrato ni la ampliación máxima del valor del contrato según la ley.

- j) ¿Habrá un valor de salvamento para los buses que queden con vida útil?

Respuesta: No habrá ningún valor de salvamento.

OBSERVACION 173. 4.1.2. En el numeral 4.5.1 Acreditación de la propuesta económica “El proponente determinará para la operación de Transporte en el sistema el ingreso esperado por cada concesión...el valor de ingreso esperado no podrá superar los siguientes valores.”

Pregunta: ¿Qué sucede si la propuesta incluye ambas tecnologías en porcentajes variados?, ¿Cuál sería el valor esperado máximo? ¿Cómo se establecerá la mejor propuesta?

Respuesta: La totalidad de la flota, de cada concesionario, deberá ser de una única tecnología. No se aceptarán propuestas con ambas tecnologías, ni se aceptará una flota combinada.

OBSERVACION 174. 4.2 Evaluación de la Capacidad Financiera

4.2.1 “Para efectos de la evaluación de la capacidad financiera, uno de los miembros del proponente plural deberá acreditar **mínimo el 40%** de lo exigido para el cálculo del capital mínimo para el proyecto, así como del patrimonio neto. En todo caso la sumatoria de las participaciones individuales que acrediten lo aquí exigido, deberá alcanzar el 100% de los requisitos mínimos exigidos a un proponente individual.”

De acuerdo al párrafo anterior, se entiende que un socio con suficientes recursos que tenga un 1% de participación dentro del proponente plural, podrá acreditar estos requerimientos del 40%?

Favor confirmar si el entendimiento es el correcto?.

Respuesta: Se aclara que en ningún momento Transcaribe está exigiendo que uno de los socios del oferente deberá tener un 40% como mínimo en la participación, lo que Transcaribe está pidiendo en el numeral es que uno de integrantes del oferente deberá cumplir como mínimo con un 40% de los requisitos exigidos en el proceso.

OBSERVACION 175. 4.2.2 Numeral 4.2. Capacidad financiera del proponente.

Los socios o accionistas de un proponente singular deben estar facultados para acreditar la capacidad financiera del proponente de igual forma que los integrantes de un proponente plural, por lo tanto se solicita ajustar el texto para que en todas partes donde se mencione a los integrantes del proponente plural, se adicione a los socios o accionistas del proponente singular.

De no permitirse que los socios o accionistas del proponente singular (sociedad de objeto único) puedan acreditar la capacidad financiera del proponente, se estaría dejando sin efecto lo dispuesto en el numeral 4.1.2.1 Sociedades constituidas con el único objeto de participar en la presente Licitación Pública, toda vez que estas sociedades son de papel que se constituyen para participar en la licitación, igual que un consorcio o una unión temporal o una promesa de sociedad futura, cuyos miembros son los que tienen la capacidad de acreditar la experiencia y capacidad financiera para participar en la licitación.

Respuesta: El pliego de condiciones se aclarará en el sentido de precisar que las sociedades con objeto único podrán acreditar la experiencia de los socios para efectos de cumplir con el requisito de experiencia, de modo que sea útil la inclusión de varias alternativas de presentación de ofertas.

OBSERVACION 176. 4.2.3 Numeral 4.2.1.3 Capacidad Financiera Mínima Requerida en Función del Patrimonio Neto

En el mismo orden de ideas del numeral anterior se solicita que se incluya la posibilidad que los socios o accionistas del proponente singular puedan acreditar el patrimonio neto en la misma forma que lo pueden acreditar los miembros del proponente plural

Respuesta: El pliego de condiciones se aclarará en el sentido de precisar que las sociedades con objeto único podrán acreditar la experiencia de los socios para efectos de cumplir con el requisito de patrimonio neto, de modo que sea útil la inclusión de varias alternativas de presentación de ofertas.

OBSERVACION 177. 4.3 Requerimientos de Capital de trabajo

4.3.1 Los requerimientos para capital de trabajo y patrimonio neto, tienen una diferencia en si se propone tecnología Diesel o tecnología a Gas; esto debería estar en concordancia con los criterios de calificación en donde se otorgan 100 puntos a GNV o DIESEL EURO V, se sugiere igualar los requerimientos para capital de trabajo y patrimonio neto teniendo en cuenta que son tecnologías distintas pero equivalentes.

Respuesta: Su observación será analizada por la entidad, y de ser necesario se realizará un ajuste a los documentos del proceso.

OBSERVACION 178. 4.3.2 Los requerimientos para capital de trabajo y patrimonio neto, detallan unos montos requeridos para la operación y otros para la Chatarrización.

Componente Con Tecnología Diesel	Concesión 1	Concesión 2	Conce
Operación	32,000,000,000.00	26,000,000,000.00	21,000,00
Chatarrizacion	18,000,000,000.00	14,000,000,000.00	11,000,00
TOTAL	50,000,000,000.00	40,000,000,000.00	33,000,00

Componente Con Tecnología a Gas	Concesión 1	Concesión 2	Conce
Operación	30,000,000,000.00	22,000,000,000.00	19,000,00
Chatarrizacion	18,000,000,000.00	14,000,000,000.00	11,000,00
TOTAL	48,000,000,000.00	36,000,000,000.00	30,000,00

Hay una razón específica para detallar lo requerido para operación y para Chatarrizacion?

Respuesta: Dado que la desintegración de los vehículos será llevado a cabo por un patrimonio autónomo independiente, el cual tendrá sus ingresos determinados pero siendo los concesionarios de operación los responsables del fondeo de dicha operación, se separan los montos para dar mayor claridad.

OBSERVACION 179. 4.3.3 Numeral 4.2.1.4 Capital de trabajo y/o Cupo de crédito.

En el mismo orden de ideas del numeral anterior **4.2.1.3**, se solicita que se incluya la posibilidad que los socios o accionistas del proponente singular puedan acreditar el capital de trabajo y/o cupo de crédito en la misma forma que lo pueden acreditar los miembros del proponente plural.

Respuesta: El pliego de condiciones se aclarará en el sentido de precisar que las sociedades con objeto único podrán acreditar la experiencia de los socios para efectos de cumplir con el requisito de capital de trabajo y cupo de crédito, de modo que sea útil la inclusión de varias alternativas de presentación de ofertas.

OBSERVACION 180. 4.4 Experiencia en consecución de Financiación

4.4.1 Numeral 4.2.1.3 Experiencia en consecución de financiación en proyectos de infraestructura y/o de transporte.

	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Valor Total	250,000,000,000.00	200,000,000,000.00	160,000,000,000.00

Los montos requeridos en este numeral son altos en concordancia con las inversiones que tendrá que realizar cada una de las concesiones. **Favor considerar la disminución de los montos en este requerimiento.**

Respuesta: La entidad considera que los montos solicitados se ajustan al tamaño del proyecto (incluyendo las inversiones propias de la concesión de operación y os recursos

que se deben aportar a la fiducia de desintegración) y la experiencia que deben tener los proponentes para asumir las responsabilidades correspondientes.

OBSERVACION 181. 4.4.2 Numeral 4.2.1.5 Experiencia en Consecución de Financiación y NUMERAL 4.2.1.5.1 Descripción.

En igual sentido que los numerales anteriores los socios o accionistas de un proponente singular deben estar facultados para acreditar la Experiencia en Consecución de Financiación del proponente de igual forma que los integrantes de un proponente plural, por lo tanto se solicita ajustar el texto para que en todas partes de este numeral, donde se mencione a los integrantes del proponente plural, se incluya también a los socios o accionistas del proponente singular. (Sociedad de objeto único)

Adicionalmente, en cuanto a la posibilidad de invocar la experiencia de las sociedades matrices se solicita que se pueda invocar la experiencia de la matriz del proponente o de los socios o accionistas del proponente, o de los integrantes del proponente plural, y también se pueda invocar la experiencia de las empresas subordinadas de la matriz del proponente, o de los socios o accionistas del proponente, o de los integrantes del proponente plural.

En el caso que se pretenda invocar la experiencia de matrices subordinadas según lo expresado, deberá acompañarse a la propuesta la prueba documental suficiente que permita establecer de manera inequívoca la existencia de la matriz y/o subordinada y la relación de matriz o subordinación correspondiente.

Respuesta: El pliego de condiciones se aclarará en el sentido de precisar que las sociedades con objeto único podrán acreditar la experiencia de los socios para efectos de cumplir con el requisito de experiencia en consecución de financiación, de modo que sea útil la inclusión de varias alternativas de presentación de ofertas.

Frente a la segunda parte de la observación, el pliego de condiciones se ajustará en el sentido de incluir que la experiencia podrá acreditarse por matrices, subordinadas y filiales, por considerarse que puede ampliar las posibilidades de acreditación de requisitos de modo que se pueda contar con un mayor número de interesados. Para el efecto, se precisarán los términos en que se debe acreditar dicha condición.

OBSERVACION 182. OBSERVACION 182. 4.5 Propuesta Supletiva

En la Pág. 12. De los Pre pliegos punto 1.5.32. Propuesta Supletiva. Se hace referencia a que este tipo de propuesta debe ser diligenciada de acuerdo a la **proforma 9** la cual no se encuentra dentro de la documentación del proceso, la correspondiente a la misma según la información publicada es la proforma 8. Favor aclarar este entendimiento

Respuesta: La propuesta supletiva será eliminada del pliego de condiciones definitivo, dada la complejidad que ha tenido su entendimiento por parte de los interesados en el proceso.

OBSERVACION 183. 4.6 Tarifa Piso y Techo

Solicitamos de forma comedida publicar la información de la tarifa, el piso y el techo, ya que esta información es indispensable para trabajar el modelo financiero.

Respuesta: El proponente ofertará el valor del ingreso esperado, teniendo en cuenta que éste no puede superar el valor publicado en los pre-pliegos 4.5.1. -Acreditación de la propuesta económica-.

Para calcular el ingreso esperado, el proponente se podrá guiar por las tarifas de remuneración por kilómetro, por tipología, publicadas.

OBSERVACION 184. 4.7 Sobre la capacidad del patio-taller

Teniendo en cuenta que la flota total del sistema es de 606 vehículos, y la asignación a cada uno de los concesionarios es como se muestra en la tabla a continuación, se espera que el número de puestos de parqueo en el Patio-Taller sea:

	Articulado	Padrón	Busetón	Total
Concesionario 1	65	0	160	225
Concesionario 2	0	81	122	203
Concesionario 3	0	62	116	178
Total	65	143	398	606

Sin embargo, de acuerdo a los planos del Patio-portal el Gallo suministrados por Transcaribe SA correspondientes al anexo 7, se tienen las siguientes capacidades de parqueo para cada concesionario:

	Articulado	Padrón	Busetón	Total
Concesionario 1	35	0	90	125
Concesionario 2	0	134	49	183
Concesionario 3	0	99	40	139
Total	35	233	179	447

- Por favor confirmar las cifras de las tablas anteriores.

Respuesta: Las cifras de la tabla anterior son las contempladas en diseño actual.

- Si estas cifras son reales, cuando se finalice la etapa de implementación solamente habrá capacidad para el 73% de la flota. Favor indicar donde serán parqueados los vehículos restantes.

Respuesta: Es cierto su análisis, pero hay que aclarar que la fase 1.1 de implantación que tiene una duración máxima de un año y que la cantidad de vehículos de esta fase corresponde al 52% de la flota total (314 vehículos), el patio tiene la capacidad de albergar esa flota sin dificultad, sin embargo se informa que se están adelantando las gestiones para conseguir los recursos que permitan la construcción del patio alterno en donde deberá guardarse la flota restante. Si terminada la fase 1.1 no se ha construido el patio alterno la entidad considera la opción de reconocer a los concesionario el valor del alquiler de los sitios de parque de la flota que no cuente con espacio para su estacionamiento.

OBSERVACION 185. 4.8 Diferencias números de Vehículos

En el Pre pliego existe diferencias en el número de vehículos...en la página 4 dice:

Página 4				
	Art	Pad	Ali	Total
Concesión 1	65		160	225
Concesión 2		81	122	203
Concesión 3		62	116	178
Total	65	143	398	606

Y en la página 9

Páginas 8 y 9				
	Art	Pad	Ali	Total
Concesión 1	22	32	160	214
Concesión 2	17	28	117	162
Concesión 3	26	83	101	210
Total	65	143	378	586

Diferencia	0	0	20	20
-------------------	----------	----------	-----------	-----------

Por tanto existe la siguientes diferencias: en # de alimentadores 20 o sea en total 20 buses, solicitamos aclarar el requerimiento real.

Respuesta: Se acepta su solicitud y se aclara que el requerimiento de flota es el establecido en la página 4 del documento del prepliego.

OBSERVACION 186. 4.9 Sobre la definición de propietarios

Sobre la definición de PROPIETARIOS solicitamos de forma comedida modificar o circunscribir el numero de propietarios a la fecha de corte del censo de vehículos a los existentes (para evitar que se amplíe el universo de los propietarios y entonces se puedan crear más de 6 ò n numero de proponentes).

Respuesta: La entidad estudiara su solicitud, y si la considera procedente hará los ajustes necesarios.

OBSERVACION 187. 4.10 Sobre la duración del contrato

Solicitamos de forma comedida en la fecha de duración de la concesión de 16 años ampliar el tiempo de duración hasta 24 años, para lograr ajustar el modelo financiero.

Respuesta: De acuerdo con lo previsto tanto en los estudios previos, como en el pliego de condiciones y en el proyecto de contrato, el plazo de la concesión refiere a la obtención de un ingreso esperado, durante un plazo máximo de dieciséis años y dos (16.2) meses, como periodo de operación.

La estructuración financiera no prevé que se establezca un plazo mayor a ese límite para lograr la obtención del ingreso esperado. De ahí que no resulte procedente la observación relacionada con la extensión del plazo a veinticuatro (24) años.

Se aclara que, una vez obtenido el ingreso esperado, la concesión para la operación culminará.

OBSERVACION 188. 4.11 Acreditación de la Composición de la Estructura Societaria del Proponente

NUMERAL 4.1.3.2. Acreditación de la Composición de la Estructura Societaria del Proponente.

Con el fin que éste numeral comprenda situaciones adicionales que no están siendo contempladas actualmente, sugerimos se incluya los casos en que con posterioridad a la constitución de la persona jurídica proponente (Sociedad de objeto único) y con anterioridad a la fecha de presentación de la propuesta, haya variado la estructura societaria para permitir el ingreso de

propietarios transportadores o empresas conformadas por propietarios transportadores se pueda adjuntar una certificación suscrita por el representante legal del proponente, por el contador y por el revisor fiscal o quien haga sus veces de ser el caso, en la que se indique la composición social actual de la empresa.

En los eventos de sociedades de propietarios socias o accionistas de la persona jurídica proponente también se debería poder adjuntar una certificación suscrita por el representante legal, por el contador y por el revisor fiscal o quien haga sus veces de ser el caso, en la que se indique la composición social actual de la empresa.

En este mismo numeral los prepliegos prevén lo siguiente:

“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”.

La opción que da este numeral para que los vehículos listados en el inventario puedan cambiar de dueño con posterioridad al 27 de septiembre de 2011, podría aumentar sustancialmente el número de propietarios de la ciudad lo cual es contrario a los intereses de protección de los pequeños propietarios transportadores de la ciudad de Cartagena y a la transparencia del proceso en cuanto a número de propietarios se refiere.

Se solicita a Transcaribe eliminar esta opción con el fin que solamente puedan participar en este proceso licitatorio los propietarios que tenían tal calidad en 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),*

Respuesta: El proponente y los miembros del proponente plural deben estar plenamente identificados al momento de presentar la propuesta. En todo caso, para las sociedades anónimas y en las sociedades por acciones simplificadas, se precisará la posibilidad de acreditar la composición accionaria vigente al momento de presentación de la propuesta, a través de certificación emitida por el representante legal o el revisor fiscal, según corresponda. Para los otros tipos societarios se requerirá del requisito exigido en el Código de Comercio.

Inventario de propietarios

Respuesta: El inventario de propietarios está contenido en el Decreto 1252 de 2011. Ese acto administrativo será actualizado en función de las reposiciones de vehículos que han perdido su vida útil, o han sido reemplazados por las otras situaciones que prevé el Decreto. En ese orden de ideas, dentro del proceso no se tiene previsto la inclusión de nuevo parque automotor, sino de la actualización de la información contenida en el acto administrativo, como parte del proceso que se adelantará una vez resulte adjudicado cada uno de los contratos.

OBSERVACION 189. 4.12 Experiencia operativa del proponente

Numeral 4.3.1.1 Descripción de la Experiencia Operativa del Proponente. El prepliego señala lo siguiente:

“En el evento de escoger la Alternativa A, el proponente debe acreditar como mínimo que cuatro (4) de sus integrantes, entendiéndose como tales accionistas, socios y/o integrantes del

proponente plural, son Empresas de Transporte Público Colectivo habilitadas para prestar dicho servicio en el Distrito de Cartagena. Dichas empresas deben estar incluidas en el Inventario del Parque Automotor realizado por el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte, DATT, contenido en el Decreto 1252 del 27 de Septiembre de 2011”

En igual sentido que los numerales anteriores los socios o accionistas de un proponente singular (sociedad de objeto único) deben estar facultados para acreditar al igual que los miembros del proponente plural que son Empresas de Transporte Público Colectivo habilitadas para prestar dicho servicio en el Distrito de Cartagena.

En el mismo numeral, el pre pliego señala lo siguiente:

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

*--Cuando se pretenda acreditar la experiencia como propietarios de vehículos se deberá adjuntar certificación expedida por el representante legal y revisor fiscal del proponente individual o en una certificación expedida por el representante del proponente plural acompañada del documento de constitución de dicho proponente plural, donde se establezca quién es propietario de vehículos y de qué manera participa en el proponente y que se encuentran incluidas dentro del Inventario del Parque Automotor incorporado en los **Apéndices** del Pliego de Condiciones.”*

Favor tener en cuenta que la calidad de socios o accionistas del proponente individual (sociedad de objeto único) y la calidad de socios de la sociedad de propietarios, puede adquirirse con posterioridad a la constitución de estas sociedades y por lo tanto debe poderse acreditar con certificación expedida por el representante legal y revisor fiscal (en caso de que estas sociedades tengan revisor fiscal).

Respuesta parte 1 de la observación: Se acepta la observación en el sentido de indicar que en el pliego de condiciones se incluya la posibilidad de que los socios de la sociedad de objeto único cumplan con este requisito exigido para la Alternativa A.

Respuesta parte 2 de la observación: Atendiendo a su observación se ajustará el numeral 4.3.1.1 del pliego de condiciones indicando que, para las sociedades anónimas y en las sociedades por acciones simplificadas, se precisará la posibilidad de acreditar la composición accionaria vigente al momento de presentación de la propuesta, a través de certificación emitida por el representante legal o el revisor fiscal, según corresponda. Para los otros tipos societarios se requerirá del requisito exigido en el Código de Comercio.

OBSERVACION 190. 4.13 Sobre el ingreso esperado

Transcaribe propone un valor máximo de ingreso esperado para cada una de las concesiones según la tecnología de los buses, ya sea diésel o gas. En las 3 concesiones, el ingreso esperado es menor cuando se elabora la propuesta con tecnología a gas con respecto a la tecnología diésel. Puede Transcaribe responder SI o NO la pregunta: ¿las inversiones y/o costos de operación, mantenimiento son menores para una flota que funciona con gas en la ciudad de Cartagena? De ser verdadero, ¿puede Transcaribe facilitar los estudios correspondientes que los sustentan?.

Respuesta: El cálculo del ingreso esperado para la tecnología de gas se encuentra debidamente sustentado, en base a cotizaciones de proveedores. Dichos proveedores son de fácil acceso por lo que el concesionario puede realizar las cotizaciones requeridas.

OBSERVACION 191. 4.14 Sobre la tecnología de los vehículos

¿Es válido que un proponente ofrezca una flota mixta, es decir una cantidad con buses diésel euro V y el restante con gas? ¿Cómo sería la calificación del criterio factor de calidad de la propuesta?

Respuesta: No es posible esa alternativa, la asignación de puntaje se otorga si toda la flota propuesta es con tecnología de gas o EURO V, de forma independiente.

OBSERVACION 192. 4.15 Sobre la calificación de las propuestas

Según la calificación de los requisitos ponderables, entendemos que una propuesta que contiene una flota 100% a gas tiene una mayor probabilidad de obtener los 800 puntos máximos frente a una oferta con diésel 100%, en cuanto a precio (700 puntos) y tecnología de los vehículos (100 puntos), teniendo en cuenta que el ingreso máximo esperado es inferior para gas en comparación con tecnología diésel, y es poco probable que una propuesta con diésel tenga un ingreso esperado inferior a una propuesta con gas. Aunque la selección del tipo de combustible es criterio del proponente, las condiciones de participación favorecen a la(s) propuesta(s) presentadas con una flota 100% a gas, haciendo inviable una con diésel. ¿Es correcta esta interpretación?

Respuesta: El pliego de condiciones definitivo se aclarará en el sentido de incluir una fórmula de evaluación que permita hacer comparables las dos propuestas.

5. Apéndice 9 Protocolo de solicitud de incorporación de flota

OBSERVACION 193. 5.1 Según el Apéndice 9 Protocolo de solicitud de incorporación de flota, se requieren 606 vehículos para atender la demanda actual del sistema, pero al parecer no se tienen en cuenta las siguientes situaciones:

- a) *Que no se active la fase 1.2 de implementación.* Esta fase solo se activa cuando la demanda supere el 75% de la oferta de transporte o de acuerdo a los requerimientos propios del servicio. Si no se cumple con estas condiciones, se activa la fase intermedia donde se siguen desvinculando los vehículos de transporte público colectivo, y de acuerdo a las necesidades del servicio se solicita flota a los concesionarios. ¿Quién asume el riesgo que implica para el concesionario el no incorporar la totalidad de la flota?

Respuesta: Precisamente las fases están diseñadas para evitar tener flota que no se esté utilizando, es decir la entidad no autoriza el ingreso de flota si no se cumple con la condición establecida en la fase 1.1. De esta manera el riesgo de tener flota ociosa se está mitigando.

- b) *Que el sistema atraiga usuarios de transporte privado y otros modos, aumentando la demanda prevista.* ¿Cuál es el protocolo y las condiciones para la incorporación de flota en este caso para cada una de las concesiones?

Respuesta: El contrato proveerá la incorporación de flota por necesidades de servicio, eso significa que en caso que la demanda sea mayor, la entidad solicitará la flota incorporación adicional, ya sea a través de los concesionarios adjudicatario, o a través de un concesionario nuevo.

OBSERVACION 194. 5.2 Fase 2

No está claro el escenario de la vinculación de la flota, las fases 1.1 y 1.2 están descritas pero cuando pasa a la fase 2 solo se habla de tiempo y no hay claridad en los pliegos de este escenario. Solicitamos de forma comedida dar claridad

Respuesta: Se aclara que la Fase 1.1 está bien identificada, hasta el punto de establecer las fechas en las cuales deberá ingresar la flota por cada concesionario.

OBSERVACION 195. 6. Anexo 1 Asistencia Técnica Especializada

En el Anexo 1 Asistencia Técnica Especializada se especifica el siguiente número de rutas:

- Troncales: 2
- Pretroncales: 8
- Alimentadoras: 14
- Complementarias: 16

Mientras tanto, en el Apéndice 1 Información general del SITM dice:

- Troncales: 4
- Pretroncales: 6
- Alimentadoras: 13
- Complementarias: 13

¿Bajo qué criterios se suprimen algunas de las rutas alimentadoras y complementarias? ¿Cómo afecta este cambio la cobertura del sistema y la demanda atendida?

Respuesta: Los datos a tener en cuenta son los que están en el documento de Asistencia Técnica Especializada, se ajustará el documento Apéndice 1 Información general del SITM.

7. Apéndice 2 Especificaciones técnicas de autobuses

OBSERVACION 196. 7.1 Norma Euro de Emisiones

Favor aclarar ¿cuál es la norma Euro de Emisiones que los buses a gas deben cumplir?

Respuesta: Los vehículos deberán cumplir con la Norma GNC Euro V.

OBSERVACION 197. 7.2 Numeral 2.2.2.

El literal b aparece en blanco, sin texto.

Respuesta: Es correcta su apreciación, Se procederá a ajustar.

OBSERVACION 198. 7.3 Numeral 2.26 Transmisión

Numeral 2.2.6 Transmisión

Debe contar con caja de velocidades automática con control electrónico, sistema de neutro durante paradas y retardador incorporado.

Favor aclarar si son válidas las cajas automatizadas que son cajas mecánicas con control electrónico que hacen automáticamente los cambios. Para el conductor es exactamente igual el manejo que con caja automática y puede concentrarse de manera idéntica en la conducción del vehículo.

Respuesta: Se aclara que no son válidas las cajas deberán cumplir con lo establecido en el numeral 2.26.

8. Observaciones Generales

OBSERVACION 199. 8.1 Se entiende que en el modelo de transporte no se utilizaron matrices desagregadas por nivel de ingreso o motorización, por lo tanto preguntamos si Transcaribe ha

estimado el número o porcentaje de viajes que se pasaran del transporte privado al masivo con la implementación del sistema?

Respuesta: Los estudios que ha realizado Transcaribe han considerado el transporte público colectivo de la ciudad, la demanda atraída de transporte público o transporte informal sería una ganancia para el sistema, ya que se está trabajando tanto en el modelo de transporte como en el modelo financiero con un escenario conservador, para no partir de supuestos sino de datos reales. Por otro lado los modelos no han contemplado los viajes que podrían pasarse del transporte privado al masivo.

OBSERVACION 200. 8.2 La experiencia en el país con proyectos que incluyen buses de mediana y baja capacidad con aire acondicionado dice que operar estos buses por vías secundarias o en rutas complementarias o alimentadoras es supremamente costoso y pone en riesgo la estabilidad financiera y operacional del proyecto, por lo tanto solicitamos se reconsidere el requisito del aire acondicionado para los busetones de 50 pasajeros.

Respuesta: No se acepta su solicitud y se mantiene lo establecido en porceso.

OBSERVACION 201. 8.3 El diseño operacional contempla rutas pretroncales con buses articulados, debido a esto se operará por vías secundarias que no son segregadas y compartiendo el trazado con tráfico mixto. Por lo tanto solicitamos a Transcaribe ponga a disposición de los proponentes los soportes de las pruebas de radio de giro, resistencia (concreto) y deformación (asfalto) para el tráfico pesado que generará el sistema masivo con los buses articulados sobre los recorridos en cada una de las rutas pretroncales que se operen con este tipo de buses:

Respuesta: La pruebas que se realizaron en el terreno con los vehículos articulados se realizaron en compañía de los representantes de los transportadores del sistema de Transporte Colectivo, en dichas pruebas los vehículos articulados presentaron buena maniobrabilidad en los giros de las intersecciones. Los vehículos articulados manejan mejor los radios de giro que los autobuses padrones, teniendo en cuenta su sección articulada y con relación al tema del pavimento, me permito comentar que lo que realmente afecta el pavimento son las cargas de repeticiones por eje y en el vehículo articulado, estas cargas están mejor repartidas que en el bus padrón, en el cual estas cargas por eje esta mas concentradas. Por otro lado la entidad ha tomado la decisión de diseñar dichos servicios con capacidades menor pasamos de tener una capacidad de diseño de 160 pasajeros a 130, esto con el fin de brindar un mejor nivel de servicio y bajar la carga por eje de estos vehículos.

OBSERVACION 202. 8.4 Puede Transcaribe confirmar la siguiente afirmación:

El dimensionamiento de flota donde se obtuvo un total de 606 vehículos se realizó teniendo en cuenta las siguientes capacidades para cada tipo:

- Articulado: 160 pasajeros
- Padrón: 100 pasajeros
- Busetón: 50 pasajeros

Respuesta: El diseño operacional se realizó considerando las siguientes capacidades para cada tipo de vehículo:

Articulado: 160 pasajeros

Padrón: 90 pasajeros

Buseton: 50 pasajeros.

Sin embargo la entidad está ajustando la capacidad de los buses articulado que operaran en la troncal a 140 pasajeros y para los buses articulado que operaran en las pretroncales 130 pasajeros, esto con el fin de mejorar el nivel de servicios de los vehículos.

De lo contrario el número de buses necesario para la operación sería mayor a 606 buses.

Respuesta: Efectivamente con el ajuste de las capacidades de los vehículos la flota se incrementa.

OBSERVACION 203. 8.5 Puede Transcaribe afirmar ¿cómo será el pago en el caso en que se necesite modificar una ruta o un servicio, ya sea porque se extenderá o porque la necesidad del servicio lo requiere?

Respuesta: Si se modifica un servicio por extensión o por necesidad de servicio que conlleve a la modificación de la flota hacia arriba, se le seguirá pagando al concesionario por los kilómetros recorridos por los vehículos al precio establecido en este proceso.

OBSERVACION 204. 8.6 De igual forma puede Transcaribe afirmar ¿cómo será el pago a los concesionarios en el caso en que por nivel de servicio o por cualquier otra razón se requiera vincular más flota al sistema?, ¿cómo será el protocolo o procedimiento de vinculación de más buses al sistema si se tiene en cuenta que el contrato termina cuando se alcance el ingreso esperado?

Respuesta: Tanto el pliego de condiciones, como la minuta del contrato se ajustarán incluyendo el procedimiento y variables a tener en cuenta para estos efectos.

OBSERVACION 205. 8.7 En el apéndice 9 Protocolo de solicitud de incorporación de flota, durante el primer año se plantea un procedimiento de par y paso, de acuerdo a este procedimiento solicitamos el cronograma de desmonte específico (cuándo, cuáles, en qué orden) de las rutas del transporte público colectivo.

Respuesta: Esa información será suministrada después de adjudicados los contratos de concesión, los concesionarios deberán cumplir con el cronograma de incorporación de flota incluido dentro del apéndice 9, la reestructuración del transporte público colectivo será realizado en coordinación con el DATT y Transcaribe y este estará de acuerdo al cronograma de incorporación de flota.

OBSERVACION 206. 8.8 Solicitamos a Transcaribe pueda dejar disponible en el cuarto de datos de la licitación los diseños y planos del Patio taller establecido para el sistema.

Respuesta: Están disponibles en la entidad y además pueden ser solicitados al email licitacionoperacion@transcaribe.gov.co y serán entregados en medio magnéticos.

OBSERVACION 207. 8.9 Capacidad de los vehículos según la tipología

De acuerdo al Apéndice 1 Información general del sistema Transcaribe, numeral 2.1., la capacidad de los vehículos que constituyen la flota del SITM es la siguiente:

- Buses articulados: aproximadamente 160 pasajeros

- Buses padrones: 80 pasajeros
- Busetones: 48 pasajeros

Sin embargo, en el glosario del Pre-Pliego de Condiciones, en los numerales 1.5.4. 1.5.5. y 1.5.6. se definen las siguientes capacidades:

- Buses articulados: 160 pasajeros
- Buses padrones: ochenta (90) pasajeros
- Busetones: 50 pasajeros

Y en el Apéndice 2 Especificaciones técnicas de los autobuses del sistema, en los numerales 1.5.10., 2.2.8.3. y 3.2.9.3. se definen las siguientes capacidades:

- Buses articulados: capacidad mínima de 160 pasajeros
- Buses padrones: 90 pasajeros
- Busetones: capacidad máxima de 50 pasajeros

Teniendo en cuenta que en los diferentes documentos mencionados que hacen parte del proceso se encuentran diferentes definiciones de capacidad, ¿cuáles entonces las capacidades reales para las tres tipologías de vehículos?

Respuesta: El diseño operacional se realizó considerando las siguientes capacidades para cada tipo de vehículo:

Articulado: 140 pasajeros para buses que operaran la troncal

Articulado: 130 pasajeros para buses que operaran en las pretroncales

Padrón: 90 pasajeros

Buseton: 50 pasajeros.

Se realizaran los ajustes que sean necesarios en los documentos que correspondan.

OBSERVACION 208. 8.10 Sobre los patios

Teniendo en cuenta que existe un único Portal-Patio-Taller para la operación del sistema, ¿cómo es la distribución del mismo entre los tres concesionarios?

Respuesta: Se aclara que cada concesionario tiene una sección del patio independiente, en cada sección el concesionario podrá tener disponible todas las áreas para que desarrolle su actividad, ellos van a tener un edificio administrativo, unas zonas de parques, zonas de lavado, de abastecimiento de combustible, zonas de mantenimiento y las demás zonas necesarias para la correcta operación de cada uno de los operadores.

OBSERVACION 209. 8.11 Sobre la vida útil

Sobre la vida útil de los vehículos de la concesión:

- a) ¿Cuál es la vida útil estipulada para el caso de Cartagena?

Respuesta: Se aclara que la vida útil de los vehículos está dada por el plazo de la concesión no habrá reposición de vehículo durante el plazo de la concesión.

- b) ¿Qué sucede si mucho antes del término de la concesión algunos vehículos han llegado al término de la vida útil?.

Respuesta: La terminación de vida útil del vehículo se hará por los kilómetros recorridos.

- c) ¿Qué pasa si antes del término de la concesión el Operador debe comprar Flota...que ocurre con los vehículos que estarían con un porcentaje muy bajo de utilización con una gran cantidad de vida útil?

Respuesta: Se aclara que si el concesionario incorpora flota es por la entidad se lo ha solicitado y dicha solicitud deberá obedecer a aumento de la demanda o necesidad de servicio cuando esa situación se presente se deberán realizar los ajuste al contrato.

OBSERVACIONES A LA MINUTA DEL CONTRATO DEL PROYECTO DE PLIEGO DE CONDICIONES DE LA LICITACION PÚBLICA No. TC-LPN-002 DE 2013

OBSERVACION 210. Consideraciones: El modelo de contrato indica

Punto 6 “Que TRANSCARIBE S. A. es el titular del Sistema Transcaribe, y en tal calidad le compete la planeación, gestión y control del Sistema.”

Punto 7 “Que el Sistema Transcaribe ha sido diseñado como un sistema autónomo en sus flujos y con una tarifa de equilibrio técnicamente estructurada y que refleja la variación de costos y eficiencia del Sistema”

Dado que el sistema ha sido diseñado por Transcaribe, ¿Qué responsabilidad asume dicha entidad ante la posibilidad de que por causas atribuibles al diseño del sistema no sea posible lograr la Autosostenibilidad del sistema en sus flujos? La experiencia de otras ciudad colombianas muestra que los entes gestores no han sido efectivos en la implementación de sistemas auto sostenibles y, por el contrario, cada día son mayores los problemas que enfrentan estos sistemas sin que los entes gestores hayan implementado acciones efectivas con impactos reales en el mediano y largo plazo.

En ese orden de ideas, solicitamos diseñar un mecanismo que permita que el riesgo sea compartido entre los operadores y el ente gestor.

Si no se lograra la autosostenibilidad del sistema Transcaribe (ente gestor y operadores) es claro que entonces queda en responsabilidad del Distrito de Cartagena de Indias cubrir las necesidades financieras que permitan honrar los compromisos financieros y operativos y una TIR proyecto a los operadores.

Respuesta: La Administración de TRANSCARIBE ha desarrollado acciones tendientes a generar un proceso que permita la implantación del Sistema en la ciudad de Cartagena, contando con factores técnicos, financieros y jurídicos que le dan viabilidad.

Bajo ese entendido, siempre que el Sistema sea administrado dentro de los parámetros que rigen la actividad, teniendo en cuenta los contratos que se celebren para el funcionamiento de los diferentes aspectos que integran el Sistemas y con plena coordinación entre las diferentes autoridades que tienen incidencia en el tema de transporte público, el modelo de gestión va a funcionar.

Cada parte del Sistema debe cumplir de manera efectiva con las funciones y obligaciones que les son propias. Ese es el marco general bajo el cual está pensada la operación del Sistema.

Es claro que la entidad ha tenido en cuenta todas las situaciones que se han presentado en el resto de ciudades del País, razón por la cual ha generado unas etapas de implementación que garantizan la mitigación del riesgo de no alcanzar los flujos para

sostener el sistema. No hay que perder de vista que el riesgo de implantación del sistema es compartido entre Transcaribe y los concesionarios.

2. Definiciones

OBSERVACION 211. 2.1 Numeral 1.1 Abuso de la Posición Dominante específica:

“Lo constituyen las prácticas comerciales, operativas, financieras o de cualquier especie desarrolladas por un concesionario o un grupo de concesionarios, tendientes a restringir la libre competencia en el mercado del transporte público de pasajeros, ejercidas en consideración a su posición en el mercado, y en general cualquiera de las conductas establecidas en la Ley”

En la medida que a la entidad Transcaribe se atribuye la planeación y programación de los servicios del sistema, solicitamos se incluya como abuso de la posición dominante el hecho de que a través de la programación se sobre oferte a el sistema de forma reiterada y sin compensación a los operadores, creando problemas de flujo de fondos en el sistema, lo cual tienen impactos importantes en la continuidad y sostenibilidad.

Respuesta: El abuso de posición dominante refiere a un concepto técnico de la legislación comercial relacionada con prácticas anticompetitivas que restringen la competencia en el mercado. El entendimiento sobre la facultad de TRANSCARIBE para planear y programar las rutas no guarda relación con el concepto de abuso de posición dominante.

OBSERVACION 212. 2.2 Numeral 1.2 Accidente Grave

¿Cómo será el manejo de las situaciones en caso de buses accidentados declarados como pérdida total?

Dado que el ente gestor percibe ingresos del sistema, ¿cuál es la responsabilidad compartida de Transcaribe y los concesionarios en caso de accidentes?

Respuesta: Se precisa que al ser el CONCESIONARIO el dueño del vehículo, la pérdida de éste la sufre él, así como las consecuencias económicas que se deriven de esa situación. No hay responsabilidad compartida en caso de accidentes, se trata de un caso de responsabilidad extracontractual surgido entre el CONCESIONARIO y la causa eficiente que produce la generación del daño.

En todo caso, existen pólizas que cubren los riesgos, en particular de pérdida de los vehículos y de responsabilidad extracontractual, las cuales tienen la potencialidad de mitigar el impacto que se genere en el caso de ocurrir tales siniestros.

OBSERVACION 213. 2.3 En el Numeral 1.3 Accidente Leve.

“Cualquier suceso que, provocado por una acción violenta o involuntaria repentina ocasionada por un conductor, salvo excepciones por culpa no compartida, no ocasiona muertes”.

Lo subrayado no debe hacer parte de la definición, dado que se ha predeterminando un tipo de responsabilidad sin ser vencido en juicio, excluyendo además otras casuales de exoneración, las cuales no pueden ni deben ser calificadas vía contrato, sino por un Juez de la República.

Respuesta: Se revisará la definición y será aclarado el pliego de condiciones.

OBSERVACION 214. 2.4 En el Numeral 1.5 Acta de Entrega provisional de la infraestructura de soporte.

“Acta que se firma al momento de efectuarse la entrega parcial o provisional de las áreas de los Patios y Talleres, por parte de TRANSCARIBE S. A. al CONCESIONARIO, a título de tenedor”

Solicitamos que se revise esta figura consistente en la entrega parcial o provisional la cual consideramos no se debe contemplar por las consecuencias negativas que tal evento implica. No debe ser provisional, ni parcial.

Adicionalmente, se debe explicar cómo se hará la entrega del patio en el contexto de la existencia de un solo patio-taller para 3 operadores **y que la entrega se realice a título de comodato en vez de administración.**

Respuesta: Se realizara el ajuste en la redacción para que la entrega de infraestructura se haga una vez este culminada.

La entrega del patio se hará a los concesionarios para que hagan uso del durante el plazo de ejecución del contrato de operación, cada concesionario tendrá una sección del patio el cual estará provisto con todas las áreas para que este realice las actividades propias de la operación.

OBSERVACION 215. 2.5 En el numeral 1.18 Vehículo Padrón (rutas troncales y pretroncales)

“Se entiende por Padrón, el vehículo de un (1) solo cuerpo, con una capacidad de ochenta (90) pasajeros y que circula por rutas troncales y pretroncales movilizandopasajeros con operación y tarifas integradas con las de la Operación de Transporte del Sistema Transcaribe.”

Se solicita dar claridad sobre la capacidad del vehículo.

Respuesta: Se aclara que la Capacidad del vehículo padrón es de 90 pasajeros.

OBSERVACION 216. 2.6 En el numeral 1.19 Vehículo Articulado (rutas troncales)

“Se entiende por articulado, el vehículo de dos (2) cuerpos, con una capacidad de ciento sesenta (160) pasajeros y que circula por rutas troncales movilizandopasajeros con operación y tarifas integradas con las de la Operación de Transporte del Sistema Transcaribe”

Comentario: La definición indica que los vehículos articulados solo operan en rutas troncales, sin embargo al revisar el modelo operacional presentado por Transcaribe y denominado “Asistencia Técnica Especializada a Transcribe”, y que hace parte integral de los prepliegos, tiene más 66% de la flota articulada operando en rutas Pretroncales. Entre las dificultades que esto presenta están:

Respuesta: Se aclara que los vehículos articulados operaran por rutas troncales y alguna pretroncales tal como está establecido en el documento de asistencia técnica, para prestar un mejor nivel de servicio la entidad ajustara la capacidad de buses articulados así:

- Articulados que operaran en las rutas troncales 140 pasajeros de capacidad
- Articulados que operaran en rutas pretroncales 130 pasajeros de capacidad

- a. Tiempos de parada se aumentan, generando un impacto negativo en la movilización del sistema y la congestión de la ciudad.

Respuesta: Se aclara que los tiempo de parada de dichos servicios pretroncales están contemplados en el modelo operacional, lo que se puede decir es que no van a generar

más congestión que la que actualmente produce el sistema de transporte público colectivo, no hay que perder de vista que la cantidad de frecuencias de operación es menor que la que hoy maneja el sistema de transporte público colectivo.

- b. Accesibilidad y nuevas puertas al lado derecho: se requerirá la instalación de puertas derechas en los buses articulados, teniendo al menos una de ellas que tener elementos que garanticen la accesibilidad (rampas, elevadores, etc.). Sumado a esto, se requerirán la instalación de más elementos de control de acceso (torniquetes, validadores). Todo esto en su conjunto quita capacidad a los vehículos. Dado que el citado Anexo Técnico hace los cálculos de flota con la máxima capacidad homologada en las normas colombianas, entonces desde el inicio la flota no va a ser suficiente para cubrir la demanda del modelo operativo planteado.

Respuesta: Es acertado su análisis, se ajustara la capacidad de los vehículos articulado para prestar un mejor servicio.

- c. Velocidades de operación: Mayores tiempos de parada implican menores velocidades de operación, lo cual se traduce en que se lleguen a requerir más vehículos sin que se aumente la demanda de viajes.

Respuesta: Se aclara que los tiempos de ciclo de los servicios pretroncales que operaran con articulados duales tienen incluido el tiempo de parada y el compartir carril con el tráfico mixto, por lo que la flota diseñada contempla todos los elementos que ustedes mencionan.

- d. Esta operación se realizará compartiendo el trazado con el tráfico mixto y por vías secundarias que posiblemente no soporten el tráfico pesado con frecuencias en la hora pico de hasta 10 buses por hora. Cabe además señalar que siendo las vías pretroncales de Cartagena de solo 1 carril por sentido, los largos tiempos de parada ocasionarán serios problemas de congestión vehicular para el tráfico mixto, si no se implementan los correctivos y mejoras necesarios en la infraestructura.

Respuesta: Su sugerencia se analizará para brindar un mejor control sobre la operación de estos servicios, sin embargo cabe anotar que en las vías donde circularan dichos vehículos se realizará rehabilitación de parte del pavimento.

- e. La infraestructura por donde están diseñados los trazados de estas rutas, son vías de un carril por sentido y sin posibilidad alguna de generar espacios para zonas pagas pequeñas. Es preciso indicar que la instalación de zonas pagas en las cuales se haga la validación de ingreso al sistema es un factor con capacidad de mejorar drásticamente las condiciones de operación, por no mencionar los niveles de evasión en el sistema de recaudo.

Respuesta: Se aclara que no existen espacios para zonas pagas en dichos servicios, el cobro de la tarifa se realizará a bordo de los vehículos y el ingreso tendrá su control a través del torniquete, esta es una operación ya probada a nivel mundial.

- f. La infraestructura por donde están diseñados los trazados de estas rutas servidas con articulados solamente está dimensionada para vehículos privados y paso de Busetas y micros, como se tiene considerada en refuerzo de esta infraestructura, especialmente en los pasos a desnivel y en los puentes que estas vías tienen?

Respuesta: Se disminuido la capacidad de dichos vehículos precisamente para bajar las cargas que estos imprimen sobre la infraestructura, en el dado caso que se requiera el refuerzo de la infraestructura por donde operaran estos servicios la entidad realizara todos los trámites necesarios para que se haga dicho refuerzo.

OBSERVACION 217. 2.7 Con referencia a lo anterior igualmente en la pág. 4 el numeral 1.19

La Definición de Bus Articulado: especifica claramente que es un Bus para "Rutas Troncales" ¿Como entonces aparecen diseñadas rutas Pretroncales con esta tipología de bus? Es una contradicción lo que está presentando los documentos de la licitación.

Es necesario recordar que durante los varios años que lleva el proyecto Transcaribe en proceso de estructuración, esta es la primera vez que aparece esta característica, la cual no se presenta con ninguna justificación técnica de peso.

Respuesta: Se aclara que los diseños operaciones se pueden realizar con diferente tipología de vehículos y si es necesario que dicha topología se modifica, esta deberá ser cumplida por los respectivos concesionarios. Hay un caso muy evidente y es el de la ciudad de Bogotá con Transmilenio en donde por necesidades de servicio, fue necesario la inclusión en la operación de vehículos bi-articulados.

El diseño operación no es una camisa de fuerza que no se pueda variar antes de iniciar un proceso, siempre lo que se busca es lograr la mejor eficiencia, tanto técnica como financiera.

OBSERVACION 218. 2.8 En el numeral 1.19 Vehículo articulado (Rutas troncales)

“Se entiende por articulado, el vehículo de dos (2) cuerpos, con una capacidad de ciento sesenta (160) pasajeros y que circula por rutas troncales movilizando pasajeros con operación y tarifas integradas con las de la Operación de Transporte del Sistema Transcaribe.”

Según el diseño operacional, los vehículos articulados circularán también por rutas pretroncales y serán duales para permitir el abordaje por la derecha. Esto hace que la capacidad del vehículo no sea de 160 pasajeros sino aproximadamente 140. Por favor confirmar esta información y aclararla en la definición del contrato.

Respuesta: Se ajustara la redacción del numeral.

OBSERVACION 219. 2.9 En el Numeral 1.26 Compromiso de Reducción de la Capacidad Transportadora.

“Es el compromiso que adquirió el CONCESIONARIO en relación con cada una de las empresas de Transporte Público Colectivo y propietarios, que sean miembros de los mismos, de permitir la reducción de la capacidad transportadora de las Empresas de Transporte Público Colectivo del Distrito de CARTAGENA”.

Se sugiere que el compromiso de reducir la capacidad transportadora de las Empresas de Transporte Público Colectivo del Distrito de CARTAGENA esté relacionado directamente con el porcentaje de demanda a cubrir del Sistema Transcaribe.

La reducción de las capacidades transportadoras a las empresas de transporte público colectivo de la ciudad se realizará de acuerdo al plan de implantación del sistema, ya que no se pueden

dejar zonas desatendidas. Y es claro que este deberá estar de acuerdo con la demanda que se espera movilizar en cada fase.

Respuesta: Se aclara que la capacidad transportadora de la ciudad se hará a medida que se implemente la nueva flota del sistema.

OBSERVACION 220. 2.10 En el Numeral 1.53 Explotaciones Colaterales del Sistema.

“Son las actividades lucrativas, comerciales o institucionales que se reserva TRANSCARIBE S. A. y que pueden desarrollarse dentro del marco de la ley, a partir del valor agregado o de los usos comerciales alternativos de la infraestructura del Sistema, y de los activos o valores intangibles que se derivan de la actividad ordinaria del Sistema Transcaribe”.

Con el fin de facilitar la sostenibilidad del sistema en especial en su etapa de implementación se sugiere que se incluya en la definición que los recursos, en caso de ser necesario, puedan utilizarse para la sostenibilidad de la operación con el objeto de garantizar el pago de la tarifa ofertada por parte de los operadores de buses.

De acuerdo con la ley 23 de 1982, en actividades lucrativas de publicidad ¿cómo se manejan los formatos, los contenidos, y la propiedad intelectual? ¿Quién es el propietario del formato y quién del contenido?

Respuesta: Se aclara que los recursos de la explotación colateral del sistema, ingresarán a Transcaribe y este decidirá en su momento que destinación le dará a dichos recursos. Por lo que no se acepta su solicitud.

OBSERVACION 221. 2.11 En el numeral 1.59 Fecha de Vinculación Efectiva

“Es la fecha programada por Transcaribe S.A., para la vinculación de los automotores por parte de los concesionarios de operación de acuerdo al plan de implementación respectivo”

Confirmar mediante comunicación escrita que la entidad gestora asume el riesgo que se deriva de solicitar los vehículos en caso que la fecha efectiva de implementación se retrase por causas ajenas al concesionario de transporte.

Respuesta: Se aclara que la entidad solo solicitará los vehículos cuando estén dadas las condiciones y no existan riesgos altos que impidan que la operación inicie en la fecha que se establezca, por lo que la entidad no entregará ninguna comunicación por escrita para asumir dichos riesgos.

OBSERVACION 222. 2.12 En el numeral 1.65 Fondo de Contingencia (FC)

“Es un fondo cuya finalidad es acumular los excedentes del sistema resultantes de la diferencia entre los ingresos y egresos del sistema a fin de absorber las contingencias específicas relacionadas con la estructura de la tarifa al usuario, que puedan poner en riesgo la estabilidad y viabilidad del Sistema Transcaribe. Este Fondo permitirá diferir el incremento de la tarifa al usuario en el tiempo por razones de conveniencia, sin que se afecte la estabilidad del Sistema Transcaribe. Este fondo permitirá afrontar situaciones que se deriven de eventos que puedan ser considerados catastróficos que afecten al Sistema Transcaribe o alguno de sus componentes y que representen riesgos para la continuidad de la prestación del servicio y acumular recursos que permitan la implementación de estrategias que fomenten el uso del Sistema Transcaribe”

Se solicita que este fondo incluya fuentes de financiación externas al sistema, que podrán incluir recursos públicos, tanto del orden distrital como nacional.

Respuesta: Como se ha indicado en varias instancias, ni el Gobierno Nacional ni el Distrital tiene previsto aportar recursos para financiar un fondo de contingencias. Bajo ese entendido, sólo se tiene previsto que el fondo se alimente de los excedentes del Sistema y no que existan fuentes adicionales provenientes de los entes indicados en la observación.

OBSERVACION 223. 2.13 En el numeral 1.66 Fondo de Mantenimiento y Expansión del Sistema (FMES)

“Es un fondo cuya finalidad es acumular recursos que permitan la implementación de proyectos, estrategias, desarrollos u otras acciones que fomenten el uso, mantenimiento y desarrollo del Sistema Transcaribe, siempre y cuando las acciones relacionadas con estos procesos no formen parte de las obligaciones y responsabilidades de los diferentes agentes o concesionarios del Sistema Transcaribe”

Favor confirmar que este fondo recibirá recursos provenientes o tramitados por el municipio de Cartagena, con origen municipal y/o nacional.

Respuesta: El fondo no recibirá recursos externos a los generados por el sistema.

OBSERVACION 224. 2.14 En el numeral 1.67 Fondo de Pasajes no Utilizados (FPNU)

“Es un fondo cuya finalidad es acumular el valor de los pasajes vendidos que no han sido utilizados o validados. Los valores acumulados en este fondo con una vigencia superior a doce (12) meses pasaran a formar parte del FMES”

¿A dónde van los recursos provenientes de los rendimientos financieros que se generen en este fondo?

Respuesta: La totalidad acumulada en éste fondo pasará a formar parte del FMES.

OBSERVACION 225. 2.15 En el numeral 1.70 Fondo de Respaldo para Viajes a Crédito (FREVIC)

“Es un fondo que se conformará con los recursos provenientes de la venta del medio, cuya destinación específica, es respaldar el ingreso de los usuarios a crédito, en rutas alimentadoras y en horarios y lugares de difícil acceso a los puntos de venta externo”

Este fondo debe ser redefinido, pues aunque se entiende su filosofía, en la práctica se incentiva la falta de gestión del operador de recaudo en cuanto a la implementación de una eficiente red de ventas y recargas.

¿Qué manejo se le dará a los rendimientos financieros de este fondo?

Respuesta: Se tiene en cuenta su observación y en caso de requerirse se realizarán los ajustes necesarios.

OBSERVACION 226.2.16 Fondo de Estabilización de la Tarifa y Fondo Chatarrización

Respuesta: No entendemos cual es la pregunta.

OBSERVACION 227.2.16.1 En el numeral 1.72 Fondo de Estabilización de la Tarifa (FE).

“Es un fondo cuya finalidad es acumular los recursos provenientes de los diferentes entes estatales o privados, que permitirán estabilizar la tarifa al usuario, que se use como mecanismo de

apoyo a la sostenibilidad y buena marcha del sistema. Este fondo tendrá una vigencia igual al periodo de la concesión”

Favor confirmar que este fondo podrá recibir recursos de entidades estatales destinado a proveer los recursos adicionales que se llegasen a requerir para cubrir los costos de operación del sistema.

Es importante además que exista un compromiso en firme de Transcaribe y/o la Alcaldía de Cartagena de proveer los recursos a tiempo para evitar problemas de flujo de caja derivados de la continua operación a déficit en el sistema.

¿Cuales serán entonces los procedimientos técnico y jurídico, tiempos y demás condiciones en el manejo de los recursos de este fondo?

Respuesta: Se aclara que no existe fondo de contingencia con recursos para atender las necesidades de caja, se recuerda que los faltantes de caja de la operación deberán ser asumidos por los concesionarios, durante las fases de implantación del sistema.

El fondo de contingencia será utilizado para cubrir la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario, adicionalmente este fondo podrá recibir recursos provenientes de fuentes privadas o publicas.

OBSERVACION 228.2.16.2 Sobre Fondo de Chatarrizacion

En el apéndice 13 Protocolo de Chatarrizacion, se menciona en la página 12 un FONDO DE CHATARRIZACION, que no se menciona en ningún otro documento del proceso, ni siquiera en la minuta del contrato, en la sección de Definiciones. Favor aclarar si es un error en el apéndice 13 o en su defecto si existe un Fondo de este tipo.

Respuesta: No existe este fondo, se ajustara la redacción en la pagina mencionada, allí se hace referencia es la cuenta que maneja la fiducia de chatarrizacion.

OBSERVACION 229.2.17 En el numeral 1.73 Homologación

“Es la confrontación de las características técnico mecánicas de un vehículo con las normas legales vigentes en el Distrito de CARTAGENA, para su respectiva aprobación”

Favor confirmar que las normas de homologación vigentes en el Distrito de Cartagena son las mismas que se encuentran definidas por el Ministerio de Transporte.

Así mismo, en caso de existir elementos que sean solicitados por Transcaribe que incluyan modificaciones sustanciales, les solicitamos entregar a los proponentes los estudios técnicos que garantizan su viabilidad.

Cabe recordar que en el caso particular de los buses articulados, Transcaribe sería el primer sistema en Colombia en utilizar este tipo de buses con puertas en ambos costados. En ese sentido, les solicitamos nos confirmen si esta especificación ha sido consultada con el Ministerio de Transporte.

Respuesta: Se aclara que la norma técnica, es una norma general que cobija a todos los vehículos de transporte masivo entre los que se encuentran los articulados y padrones, en la norma no se especifica que los vehículos deben ser operados por el lado izquierdo o derecho, habla de las condiciones de seguridad, condiciones técnicas de dimensiones que deben cumplir dichos vehículos, un ejemplo muy palpable es el del bus tipo padrón que opera en la ciudad de Cali el cual realiza su operación con puertas del lado derecho e izquierdo.

Este tipo de vehículos deberá ser presentado por los carroceros ante el ministerio de transporte para que sea homologado, igual como ocurrió con el caso de Cali y los

padrones duales. De todas formas dichos vehiculos no están fuera de la norma NTC- 4901-1; NTC-4901-3.

2.18 En el numeral 1.88 Operación Pretroncal

OBSERVACION 230. 2.18.1 Este numeral 1.88 indica: “Es la actividad de transporte de pasajeros desarrollada por el CONCESIONARIO son buses con capacidad de 80 pasajeros, que para el sistema Transcaribe contarán con puertas a ambos lados (derecha e izquierda), que permitan ingresar al corredor troncal a través de las estaciones de parada con plataforma alta y que también puedan dejar y recoger pasajeros en paraderos a nivel de andén”

Como fue mencionado, en el Anexo Técnico se plantea un diseño con 66% de los articulados operando rutas pre troncales, es decir, por fuera de los carriles exclusivos. Se solicita realizar las aclaraciones y correcciones correspondientes en los pliegos.

Respuesta: Se acepta su solicitud y se procederá a realizar la respectiva aclaración.

OBSERVACION 231. 2.18.2 Solicitud de soporte de radios giro, carga y transferencia

De igual forma se solicita a Transcaribe ponga a disposición de los proponentes los soportes de las pruebas de radio de giro, carga y transferencia en las juntas (concreto), de envejecimiento (pavimentos flexibles) y de carga en los puentes para el tráfico pesado que generará el sistema masivo con los buses articulados sobre los recorridos en cada una de las rutas pretroncales que se operen con este tipo de buses:

- x102p
- x103p
- x104p

Respuesta: Se respondió el numeral 8.3.

OBSERVACION 232. 2.19 En el Numeral 1.108 Propietario Transportador.

En este numeral aparece la definición de propietario transportador, definición que no está incluida en el pliego de condiciones, que no tiene utilidad alguna y que consideramos puede generar confusión entre los proponentes. Solicitamos se elimine esta definición.

Respuesta: Se revisará el pliego de condiciones y la minuta del contrato para hacer coincidentes las definiciones incluidas en los documentos, racionalizándolas a las que son necesarias para el correcto entendimiento de los conceptos más relevantes del proyecto.

OBSERVACION 233. 2.20 En el numeral 1.109 Propietario Transportador Equivalente

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

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

Donde:

Ppe p(i) Pequeños Propietarios Transportadores Equivalentes que cuenten con contrato de vinculación vigente con las Empresas de Transporte Público Colectivo habilitadas en el Distrito de Cartagena, que sean propietarios de vehículos incluidos en el Apéndice 5.

#V p(i) Número de vehículos acreditados por el Proponente(i) que tengan contrato de vinculación vigente con las Empresas de Transporte Público Colectivo habilitadas en el Distrito de Cartagena, que se encuentren incluidos en el Apéndice 5.

Redondear Aproximación al entero más cercano”

Solicitamos que el redondeo debe ser a dos cifras decimales. De lo contrario se está afectando significativamente la competitividad de las propuestas, así como vulnerando las posibilidades de participación de los propietarios de buses.

Respuesta: Se acepta su solicitud y se procederá a ajustar el documento.

OBSERVACION 234. 2.21 Definiciones de Riesgos Numerales de los numerales 1.121 al 1.130

Las definiciones de riesgos deben realizarse de acuerdo a lo que se defina en la audiencia de asignación de riesgos del contrato. Así mismo, la asignación de riesgos debe realizarse tomando como base la realidad de los sistemas de transporte en Colombia y no simplemente mediante una asignación arbitraria que desconoce los importantes factores externos a los concesionarios y que tienen grandes impactos negativos en la sostenibilidad y continuidad del sistema.

Respuesta: Los riesgos fueron preliminarmente incluidos en los estudios previos y en el proyecto de pliego de condiciones. Esos riesgos fueron tipificados, estimados y cuantificados en función de los aspectos que TRANSCARIBE identifica como relevantes dentro del proyecto.

Como en efecto lo menciona el observante, la discusión de la matriz de riesgos dará lugar al debate de los aspectos que fueron tenidos en cuenta para estructurar el documento.

OBSERVACION 235. 2.22 En los numeral 1.123 Sobre Riesgo de Demanda y 1.125 Riesgo Flujo Caja

Riesgo de Demanda “Es la contingencia a cargo del CONCESIONARIO 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.”

Riesgo Flujo Caja “Es la contingencia a cargo del CONCESIONARIO que consiste en que por cualquier razón ordinaria o extraordinaria, se llegue a generar un menor valor de ingresos respecto de lo presupuestado por los proponentes adjudicatarios del proceso licitatorio. Este riesgo se encuentra asociado al riesgo de Demanda...”

Si bien es aceptable que el proponente con base en su experiencia estime la demanda y viabilidad del sistema, también es cierto que en el caso particular de Cartagena existen muchos factores, ampliamente conocidos, que afectan la demanda y que están fuera del control de los concesionarios, entre otros: mototaxismo, taxi colectivo informal, jeeps, etc., cuya proliferación es totalmente imprevisible e incontrolable por los concesionarios, creando problemas de flujo de caja que pueden llegar a poner en riesgo la sostenibilidad del sistema.

En ese orden de ideas, el riesgo debe ser asumido por el Distrito, en la medida que el control de dichos factores es 100% competencia de las entidades Distritales a quienes está a cargo el cumplimiento de la ley. El mototaxismo y la informalidad son actividades ilegales. Se solicita considerar este riesgo dentro de la Matriz de Riesgos para que sea asumido por el Distrito.

Respuesta: El riesgo de demanda corresponde al CONCESIONARIO dado que se encuentra en mejor posición de promover acciones tendientes a incentivar el uso de los

vehículos que integran el Sistema. El riesgo de demanda guarda relación con el manejo actual de demanda de pasajeros y las acciones del futuro CONCESIONARIO tendientes a mantener esa demanda e incrementarla a través de los niveles de servicio que presta.

Diferentes serán las acciones de política pública que adopte el Distrito para sancionar el transporte ilegal, el cual, finalmente, redundará en mejorar la situación de demanda del transporte.

OBSERVACION 236. 2.23 En el Numeral 1.154 Tarifa al Usuario

“Es el precio del pasaje que se cobrará los usuarios por la utilización del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros del Distrito de CARTAGENA”.

Acogiendo al principio de auto sostenibilidad del sistema, la definición de la tarifa al usuario debería incluir en su parte final que dicha tarifa siempre debe garantizar la auto sostenibilidad del sistema y que para fijarla se deben tener en cuenta criterios técnicos y económicos, los cuales deberán ser indicados en el contrato.

Se solicita un documento en el cual se suscriba un Sponsor agreement donde la tarifa sea técnica y no política fijada arbitrariamente por un alcalde.

Respuesta: La tarifa técnica es definida por TRANSCARIBE S.A., por ser competencia de esa entidad la definición de los factores que la integran, los cuales deben remunerar la prestación del servicio. Por su parte, la tarifa al usuario la fija el Alcalde mediante Decreto, con fundamento en lo establecido por el Decreto nacional 80 de 1987, el cual se encuentra vigente, y dispone lo siguiente:

“Artículo 1º. Corresponde a los municipios y al Distrito Especial de Bogotá, a partir de un año de la vigencia del presente Decreto, el ejercicio de las siguientes funciones, sin perjuicio de aquellas que le hayan sido atribuidas por anteriores disposiciones:

(...)

c) Fijar con sujeción a las normas contenidas en el Decreto 588 de 1978, las tarifas del transporte terrestre urbano y suburbano, de pasajeros y mixto, cuando no sea subsidiado por el Estado. (...)”

El CONCESIONARIO es remunerado en función de la tarifa técnica fijada por el Sistema. Sin perjuicio de lo anterior, existe un acuerdo de respaldo suscrito por el Alcalde de Cartagena, mediante el cual se ampara el evento en que la autoridad Distrital adopte la decisión de fijar una tarifa al usuario inferior a la tarifa técnica definida por TRANSCARIBE S.A.

Los términos del acuerdo de respaldo están contenidos en el Convenio Interadministrativo para la Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo para Cartagena de Indias suscrito entre el Distrito de Cartagena, TRANSCARIBE S.A. y la Gerencia de Espacio Público y Movilidad Urbana de Cartagena —el cual fue modificado mediante Otrosí No. 1—. Frente al tema de la tarifa, dispone el mencionado acuerdo lo siguiente:

“CLAUSULA 8. ASPECTOS TARIFARIOS

En su calidad de Autoridad de Transporte Masivo corresponde a la Gerencia de Espacio Público y Movilidad Urbana, fijar las tarifas al público por la prestación del servicio público de transporte masivo, sin perjuicio de lo anterior la autoridad de transporte masivo y el Alcalde Distrital o sus delegados en materia de transporte público reconocen que la estructuración de la operación del SITM por medio de contratos de concesión de operación implica la inclusión dentro de los mismos de fórmulas de determinación técnica de tarifas con el objeto de permitir a TRANSCARIBE S.A. el adecuado cumplimiento de sus obligaciones contractuales en términos de tarifa.

La autoridad de transporte masivo y la Alcaldía Distrital o sus delegados en materia de transporte público respetará las condiciones establecidas en el modelo de estructuración financiera contenidas en el estudio de estructuración legal y financiera desarrollado por TRANSCARIBE S.A. y sus actualizaciones, según los estudios de oportunidad y conveniencia.

La autoridad de transporte masivo competente ordenará de manera oportuna tan pronto como le sea solicitado por TRANSCARIBE S.A., la actualización de tarifas requeridas por el SITM, según estén previstas en los respectivos contratos de concesión de la operación para garantizar su sostenibilidad y la atención adecuada de la demanda de transporte público en el área de influencia del SITM TRANSCARIBE S.A., deberá mantener enterada la autoridad de transporte y la Alcaldía Distrital de las variaciones en los indicadores y variables con los cuales se desarrolla la actualización tarifaria, informara los mecanismos de tal actualización pactados en la minuta definitiva del contrato e informara de sus recalculos periódicos que se efectúen" (Destacado fuera de texto)

OBSERVACION 237. 2.24 En el Numeral 1.157 Toma de Posesión de la Concesión

“Es el procedimiento excepcional mediante el cual TRANSCARIBE S. A., opta por asumir las obligaciones y derechos que el presente Contrato confiere a los proponentes adjudicatarios del presente proceso licitatorio directamente o a través del garante de los mismos de conformidad con la Ley 80 de 1993, habiendo dado cumplimiento a los requisitos establecidos para el efecto en el presente Contrato de Concesión”.

Solicitamos que se agregue a esta definición en su parte final, que en todo caso la entidad contratante respetará el debido proceso y en especial el ejercicio de la contradicción por parte del concesionario.

Respuesta: Cualquier actuación administrativa adelantada por TRANSCARIBE S.A., deberá estar precedida por el agotamiento del procedimiento previsto tanto en el contrato, como en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo para garantizar el derecho de defensa y contradicción del CONCESIONARIO. Sin perjuicio de lo anterior, se acogerá la observación y se incluirá la precisión en la minuta del contrato de concesión que se publique con el pliego de condiciones definitivo.

OBSERVACION 238. 2.25 En el numeral 1.166 Validación

“Es el efecto que en el Sistema Transcaribe se presenta cuando un usuario presenta o deposita su medio de pago en las Barreras de Control de Acceso. Son validaciones de entrada las que

sucedan cuando el usuario entra al Área Paga Troncal, y validaciones de salida las que suceden cuando el usuario sale del Área Paga Troncal.”

Favor confirmar si los usuarios del sistema Transcaribe deben validar con el medio de pago su salida de las áreas pagas troncales (en este caso de las estaciones), y si aplica también para las rutas que realizan el pago a bordo de los vehículos.

Respuesta: A fecha de hoy, se tiene contemplado que la validación se realice solo a la entrada tanto de las estaciones como de los vehículos.

OBSERVACION 239. 3. Clausula 5 Naturaleza del Servicio

“El CONCESIONARIO expresamente declara y acepta que el servicio que presta tiene el carácter de servicio público esencial para todos los efectos legales y con las consecuencias que de su naturaleza se deriven”

Favor confirmar que en la medida en que es un servicio público esencial, su disponibilidad y continuidad debe ser garantizada por el Distrito de Cartagena. También, si es un servicio público esencial el distrito está en la obligación de controlar la informalidad y la ilegalidad, y en consecuencia asumir las repercusiones económicas que ello significa.

Respuesta: En efecto, de acuerdo con lo definido por las normas, el transporte es un servicio público cuya prestación, en virtud de lo señalado en la Constitución Política puede ser asignada a un particular. Lo anterior no significa que la entidad pierde la competencia o se desprende de las funciones relacionadas por garantizar la correcta prestación del servicio, contando para el efectos con múltiples instrumentos y facultades para lograr ese objetivo.

En relación con la ilegalidad, TRANSCARIBE en la estructuración financiera tuvo en cuenta posturas conservadoras en relación con el dimensionamiento de la demanda de pasajeros del Sistema, considerando la existencia de prestadores ilegales del servicio público.

Clausula 6 Derechos del Concesionario

OBSERVACION 240. 4.1. En el numeral 6.2 “El derecho a la utilización de la infraestructura del Sistema Transcaribe, para transitar a través del mismo dentro de los límites que impongan las condiciones de operación establecidas por TRANSCARIBE S.A. sin que le impongan ningún costo o peaje por su utilización. En cualquier caso, la titularidad sobre la infraestructura de transporte que forma parte del Sistema Transcaribe permanecerá, en todo momento, en cabeza del Distrito de CARTAGENA”

Favor confirmar que en caso de que por implementación de proyectos, ya sea del gobierno local como del nacional, que impliquen la implantación de peajes en la zona urbana del Distrito de Cartagena, la operación de los buses estará exenta de dicho costo.

Así mismo, favor confirmar que en caso que se implementen ruta que deban cruzar peajes existentes, las empresas concesionarias estarán exentas del pago.

Respuesta: TRANSCARIBE encuentra que la disposición contenida en la minuta del contrato e concesión es suficientemente clara en el sentido de establecer que no hay lugar al cobro de peajes por el uso de la infraestructura. Sin perjuicio de lo anterior, se revisará la redacción para efectos de establecer si resulta procedente hacer alguna precisión adicional.

OBSERVACION 241. 4.2 En el numeral 6.8 “El derechos a obtener información del Sistema de Recaudo”, solicitamos modificar este numeral de la siguiente forma: "El derecho a obtener por parte del Concesionario de Operación la información del Sistema de Recaudo sobre el dinero recaudado en un periodo de tiempo determinado y con una periodicidad diaria, con por lo menos la siguiente discriminación:

- Totalidad de las Recargas---discriminadas por tipo
- Totalidad de Venta de Tarjetas – discriminadas por tipo
- Totalidad de Usos o Validaciones del Medio de pago – discriminados por tipo (en estaciones, en buses)
- Totalidad de Transferencias utilizadas
- Reportes de Fraude detectado
- Reportes de Evasión detectada
- Valores en tarjetas no utilizados por el usuario
- Cantidad de Validadores que no transmitieron la información
- Reporte de Fallos en la conectividad del sistema
- Recargas por punto de distribución de la red de ventas.

Y los demás que en el devenir de la operación el Concesionario de Operación de buses, pueda requerir.

De la misma manera, se solicita la inclusión del derecho de auditoría a sus recursos canalizados a través del sistema de recaudo y por ello el derecho de acceso a los protocolos de comunicaciones y envío de datos.

Respuesta: No se acepta su solicitud, el numeral 6.8 de contrato es bien claro y habla de la información en general que se llegara a necesitar eso incluye todo tipo de información y dicha información será suministrada de acuerdo a lo que determine Transcaribe S.A.

OBSERVACION 242. 5. Vinculación de Flota Adicional

EN LOS DERECHOS no se detalla el tema de vinculación de flota Adicional que en algún momento y por el devenir de la operación pueda requerir el Concesionario

En ese orden de ideas, es necesario que el contrato estipule reglas claras y precisas respecto a los mecanismos que determinan los requerimientos de flota adicional y/o eventuales cambios en las tipologías.

Respuesta: El pliego de condiciones y la minuta del contrato de concesión se ajustarán para dar claridad a este aspecto, con la inclusión de fórmulas que permitan dejar claro cómo se harán esos cambios una vez entre en operación el Sistema.

6. Clausula 7 Obligaciones del Concesionario

6.1 Obligaciones Generales

OBSERVACION 243. 6.1.1 En el numeral 7.1.13 “Presentar a TRANSCARIBE S.A. la solicitud de orden de compra o el documento que haga sus veces dentro de los siete (7) días hábiles siguientes a la solicitud de incorporación de flota impartida por TRANSCARIBE S.A.”

Favor Confirmar que esta fecha no puede ser antes de 30 días calendario luego del cierre financiero del proyecto.

Respuesta: De acuerdo con lo indicado en los documentos del proceso licitatorio, el pedido de flota sólo se dará cuando exista cierre financiero del proyecto, el plazo de siete (7) días está previsto como un término razonable para solicitar la flota y contar con los vehículos dentro del plazo que se tiene previsto para iniciar la implementación del Sistema.

OBSERVACION 244. 6.1.2 En el numeral 7.1.18 “Vincular personal operativo registrado ante TRANSCARIBE S.A. como Actuales Trabajadores del Sistema de Transporte Público Colectivo, a su estructura organizacional ya sea como personal vinculado directa y/o indirectamente. El CONCESIONARIO acreditará el cumplimiento de la presente obligación con la presentación de los respectivos contratos ante TRANSCARIBE S.A.”

Solicitamos se publique el registro completo y se especifique la fecha de corte de dicho registro. Adicionalmente, favor confirmar que no hay un requisito de permanencia mínima y que esta queda sujeta a criterios de desempeño del respectivo trabajador. Así mismo, que ante situaciones de bajo o insuficiente desempeño del trabajador, Transcaribe no solicitara en ningún caso su permanencia sobre la base de haber estado incluido en el registro.

Dicho bajo o insuficiente desempeño deberá ser fijado de acuerdo a las políticas del respectivo concesionario.

Respuesta: La entidad no dispone de registro de personal operativo, dicha información deberá ser suministrada por las empresas de transporte público colectivo. Se ajustara la redacción de la cláusula mencionada.

OBSERVACION 245. 6.1.3 En los numerales 7.1.27 y 7.1.36

Numeral 7.1.27 “Mantener en adecuadas condiciones de seguridad y circulación los Vehículos articulados y Alimentadores que destine a atender los servicios requeridos por el Sistema Transcaribe y los equipos adicionales que se instalen en los vehículos, o en cualquier otra instalación o dependencia a su cargo”

Numeral 7.1.36 “Mantener la imagen institucional del Sistema Transcaribe determinada por TRANSCARIBE S.A. tanto en el Patio y Taller como en los Vehículos articulados y Alimentadores, y de abstenerse de incorporar a los Vehículos que integren la flota del Sistema Transcaribe aditamentos, avisos o elementos que no formen parte de la tipología prevista en el presente Contrato de Concesión”

Favor confirmar que se debe entender articulados, padrones, alimentadores y auxiliares.

Respuesta: Se revisará el pliego de condiciones definitivo, la minuta del contrato de concesión, a fin de establecer una definición común para esas tipologías en todos los documentos del proceso.

OBSERVACION 246. 6.1.4 En el numeral 7.1.37

Se habla de responder por los niveles de servicio exigidos por el apéndice 7. Uno de ellos es el Índice de desempeño de puntualidad en los servicios; si para el cumplimiento de estos niveles se requiere más flota, cual es el procedimiento para la vinculación de la flota y los ingresos que tendrá el Concesionario por esta vinculación adicional, ya que como se tiene solamente estipulado

un techo de ingresos, ¿Qué sucede entonces en este caso? y ¿qué sucede dado el evento en que se afecte la autosostenibilidad del sistema?

Respuesta: Se aclara que la puntualidad en el servicio es una obligación del operador, los servicios diseñados obedecen a la demanda estimada de usuarios, por tal razón los despachos estarán acorde a esa demanda de pasajeros por lo que para prestar el servicio y cumplir con el nivel de servicio en las condiciones de diseño no se necesita de flota adicional, la única forma de incluir flota adicional es porque la demanda aumenta o porque la entidad decide mejorar el servicio en determinada zona, dado estos caso se procederá a realizar el ajuste en el contrato a que de lugar.

OBSERVACION 247. 6.1.5 En el numeral 7.1.40

“En el caso, en que el CONCESIONARIO se haya comprometido a utilizar Diésel en parte o en la totalidad de su flota, este deberá mantener un desempeño ambiental con un nivel igual o menor de emisiones contaminantes producidos por cada combustible, por prueba dinámica bajo el Ciclo de pruebas y valores límites de emisiones establecidos por la Directiva 1999/96/CE del parlamento europeo, conforme a lo estipulado en el Apéndice 2 para vehículos propulsados a diesel y para vehículos propulsados a gas natural conforme a lo estipulado en el mismo anexo o sus equivalentes a las normas americanas (EPA 98)”

Favor confirmar que en la ciudad de Cartagena hay disponibilidad de diésel de las características necesarias para poder cumplir con esta cláusula. De no ser así, la entidad no podrá exigir su cumplimiento.

DE no darse esta confirmación por parte de Transcaribe, consideramos que equivale a que la opción que en teoría tienen los postores para considerar diésel en sus propuestas no es más que una formalidad de imposible cumplimiento.

De igual forma se solicita a Transcaribe las especificaciones técnicas del Diésel a utilizar para la operación del sistema.

Respuesta: Se aclara que en la ciudad de Cartagena hay disponibilidad de diesel de 50 mpp, combustible con el que puede operar la tecnología Euro IV, esta corresponde a lo exigido en los documentos del proceso de licitación.

OBSERVACION 248. 6.1.6 En el numeral 7.1.41

“No transportar personas que ingresen al vehículo de manera irregular, es decir, sin que se surtan los procedimientos de acceso y se efectúe pago de la tarifa autorizada por TRANSCARIBE S.A. y la validación del medio de acceso en pro de garantizar el sostenimiento del Sistema Transcaribe y de sus agentes”

Favor confirmar que esta obligación solo será exigible en la medida que las condiciones de operación y seguridad del sistema lo permitan.

Respuesta: Se acepta su sugerencia.

OBSERVACION 249. 6.1.7 En el numeral 7.1.43

Como bien se sabe la parte medular de un Sistema de Gestión y control de flota es la aplicación de SAE, para cumplir con lo requerido en este numeral con la integración con el sistema de Gestión y Control de flota, Transcaribe para este efecto otorgará al Concesionario la Aplicación SAE prevista

por el Concesionario de Recaudo para el centro de Control principal de Transcaribe, para que con esta aplicación, el concesionario de Operación pueda efectuar el control sobre sus vehículos.

En caso, que es una situación frecuente, que las interfaces y módulos del SAE suministrado por el Concesionario de Recaudo no tengan las características mínimas que requiere la eficiente operación de un sistema como el de Transcaribe, como garantiza la entidad que se harán los desarrollos correspondientes y que estos se desarrollarán con la celeridad necesaria para estar listos al momento de la entrada del sistema.

¿Cómo se maneja el pago en casos de contingencia por deficiencias en los sistemas de comunicaciones y/o validaciones y en general del sistema de recaudo y de ayuda a la explotación (SAE)?

Respuesta: Se aclara que lo que dice la mencionada cláusula es que el concesionario deberá "Suministrar los medios y recursos necesarios para integrar el sistema de Información de su organización con el sistema de Gestión y control de la Operación del Sistema Transcaribe que implemente el Concesionario de Recaudo, utilizando el soporte tecnológico que le brinde el Concesionario de Recaudo para tal finalidad", esto no significa que el concesionario de recaudo deba suministrar el SAE al concesionario.

La programación y control se hará por servicio prestado, de hecho todos los servicios diseñados tienen longitudes de recorrido ciertas es decir ya conocidas, lo que el control se haría en campo con lo supervisor que determine transcaribe, todo esto mientras se supera el impase tecnológico. De todas formas se aclara que el concesionario de recaudo tiene unos tiempos de respuesta para este tipo de eventualidades que permiten resolver la contingencia en el menor tiempo posible.

OBSERVACION 250. 6.1.8 En el numeral 7.1.45

Este numeral habla sobre el Derecho de entrada, favor aclarar nuestro entendimiento sobre las inversiones:

El concesionario tendrá que asumir entonces 3 tipos de inversiones importantes.

1-La compra de la Flota.

2-La consecución de los recursos de Financiación de Chatarrización.

3-Un derecho de entrada además de estas otras dos inversiones.

En la medida del monto de las inversiones y el riesgo tan elevado que ello representa se sugiere eliminar esta obligación.

Respuesta: El entendimiento es correcto. El derecho de entrada que se debe pagar por cada vehículo a la entidad ha sido calculado como parte de las inversiones totales del concesionario y será remunerado como parte del ingreso esperado de éste.

El cierre financiero para cada concesionario, contempla estos tres aspectos, por lo que no se acepta su solicitud.

OBSERVACION 251. 6.2 Obligaciones respecto de la Infraestructura de Soporte y de los Patios y Talleres del Sistema Transcaribe.

6.2.1 En el numeral 7.2.13 "Pagar la totalidad de los impuestos, tasas y/o contribuciones que graven y/o lleguen a gravar la propiedad de los bienes entregados en administración, a partir de la suscripción del Acta de Entrega de los Bienes, sea ésta provisional o definitiva, excepto los

impuestos prediales, de valorización y similares que le corresponderán al titular del derecho de dominio, cuando a ellos hubiere lugar”.

No debe existir carga, impuesto y gravamen que deba ser asumido por el operador, dado que solo recibe el predio a título de tenencia.

Además la entrega no debe ser provisional, por lo cual se sugiere suprimir totalmente este numeral.

Favor confirmar que ningún impuesto que corresponda al dueño de los predios será deberá ser asumido por los concesionarios, especialmente impuestos de nivel Distrital.

Respuesta: En principio, de acuerdo con la Ley 1430 de 2010, el obligado al pago del impuesto predial y valorización es el CONCESIONARIO. Sin embargo, esta norma fue modificada por el artículo 177 de la Ley 1607 de 2012, según la cual:

“ARTÍCULO 54. SUJETOS PASIVOS DE LOS IMPUESTOS TERRITORIALES. <Artículo modificado por el artículo 177 de la Ley 1607 de 2012. El nuevo texto es el siguiente:> Son sujetos pasivos de los impuestos departamentales y municipales, las personas naturales, jurídicas, sociedades de hecho y aquellas en quienes se realicen el hecho gravado a través de consorcios, uniones temporales, patrimonios autónomos en quienes se figure el hecho generador del impuesto.

En materia de impuesto predial y valorización los bienes de uso público y obra de infraestructura continuarán excluidos de tales tributos, excepto las áreas ocupadas por establecimientos mercantiles. Son sujetos pasivos del impuesto predial, los tenedores a título de arrendamiento, uso, usufructo u otra forma de explotación comercial que se haga mediante establecimiento mercantil dentro de las áreas objeto del contrato de concesión correspondientes a puertos aéreos y marítimos.

En este caso la base gravable se determinará así:

- a) Para los arrendatarios el valor de la tenencia equivale a un canon de arrendamiento mensual;
- b) Para los usuarios o usufructuarios el valor del derecho de uso del área objeto de tales derechos será objeto de valoración pericial;
- c) En los demás casos la base gravable será el avalúo que resulte de la proporción de áreas sujetas a explotación, teniendo en cuenta la información de la base catastral.

PARÁGRAFO 1o. La remuneración y explotación de los contratos de concesión para la construcción de obras de infraestructura continuará sujeta a todos los impuestos directos que tengan como hecho generador los ingresos del contratista, incluidos los provenientes del recaudo de ingresos.

PARÁGRAFO 2o. Frente al impuesto a cargo de los patrimonios autónomos los fideicomitentes y/o beneficiarios, son responsables por las obligaciones formales y sustanciales del impuesto, en su calidad de sujetos pasivos.

En los contratos de cuenta de participación el responsable del cumplimiento de la obligación de declarar es el socio gestor; en los

consorcios, socios o partícipes de los consorcios, uniones temporales, lo será el representante de la forma contractual.

Todo lo anterior, sin perjuicio de la facultad Tributaria respectiva de señalar agentes de retención frente a tales ingresos” (Destacado fuera de texto)

En ese orden de ideas, de acuerdo con la nueva normatividad vigente, la observación resultaría válida, no porque se excluya la tenencia, sino porque no se enmarcaría en la descripción contenida en la Ley 1607 de 2012.

OBSERVACION 252. 6.2.2 En el numeral 7.2.14 y 7.2.1

Numeral 7.2.14 “Prestar el servicio de estacionamiento a los demás CONCESIONARIOS de Transporte y demás servicios de soporte técnico, dentro de las condiciones establecidas en el presente Contrato de Concesión y en el Reglamento de Patios y Talleres, que para tal fin apruebe TRANSCARIBE S.A.”

“En relación con la entrega de la infraestructura de soporte y del Patio y Taller, el CONCESIONARIO por medio del presente Contrato de Concesión, adquieren las siguientes obligaciones:

Numeral 7.2.1 Recibir la infraestructura de soporte y el Patio y Taller, de TRANSCARIBE S.A. en las condiciones establecidas en el Apéndice 6 (Patios y Talleres) en la fecha en que TRANSCARIBE S.A. lo determine. Siempre y cuando dicha infraestructura sea operativa para los concesionarios sin importar que esta no esté terminada y pueda ser utilizada sin limitación alguna por parte del concesionario”

Favor aclarar el alcance de estas cláusulas en el contexto que el sistema Transcaribe solo contará con un patio de operaciones.

Respuesta: Se aclara que aunque solo exista un Patio para lo tres concesionario, dicho patio se encuentra dividido por secciones y en cada sección se encuentra todos las zonas necesarias para que cada concesionario pueda realizar su operación, razón por la cual entre los concesionarios pueden prestarse diferentes servicios entre estos el de parqueo.

OBSERVACION 253. 6.3 Obligaciones respecto de los equipos y dispositivos a bordo de los Vehículos

6.3.1 En el numeral 7.4.1

Por favor dar claridad a las siguientes observaciones:

- a) La obligación de la Instalación, configuración y puesta en marcha de los equipos, elementos y dispositivos y demás componentes a bordo de los vehículos NO es una Obligación del Concesionario de Operación, es una Obligación del Concesionario de Recaudo.

Solicitamos en forma comedida Suprimir este numeral ya que esta obligación es del Concesionario de Recaudo.

Respuesta: No se acepta su solicitud la cláusula habla que es a través de concesionario de recaudo que se realizan todas esa actividades. En contrato de recaudo está clara la obligación que los equipos para el recaudo y el control de la operación deberán ser suministrados e instalados por el concesionario de recaudo.

- b) Se entiende que la Flota, según todos los documentos, son vehículos nuevos, sin embargo se menciona la instalación de Equipamientos a Bordo en buses del Sistema Colectivo. Se entiende que los buses de sistema Colectivo harán su proceso de Chatarrización y serán reemplazados por flota nueva. Favor dar claridad al respecto.

Respuesta: Se aclara que los equipos serán instalados en los buses nuevos, se ajustará el documento en la cláusula mencionada.

OBSERVACION 254. 6.3.2 En el numeral 7.4.2

“Proveer, en coordinación con el Concesionario de Recaudo, el espacio para el recaudador a bordo en los vehículos, en el caso de requerirse por parte del Concesionario de Recaudo o de TRANSCARIBE S.A”

La capacidad definida por el Diseño Operacional planteado por Transcaribe en el Anexo Técnico es la siguiente:

Tabla 4. Capacidad de los vehículos para diseño operacional

Tipo	Capacidad Diseño
Bastón (50)	50
Articulado(160)	160
Padrón(90)	90
Flota	

Como se puede ver, las capacidades de diseño, y con las cuales TransCaribe definió la flota operativa que hace parte de la licitación, se encuentra al máximo de la permitida por la homologación del Ministerio de Transporte. La inclusión de espacio para un recaudador a bordo implica una pérdida importante de espacio disponible para pasajeros que trae como consecuencia inmediata que se requieran más buses para cubrir la misma demanda de pasajeros. Esto tiene implicación no solo a nivel de inversión sino a nivel de aumento de costos de operación.

En ese orden de ideas, solicitamos se confirme desde ya si se requerirá dicho espacio.

De igual forma, es importante considerar que un sistema operador con recaudador a bordo va a tener velocidades comerciales menores a un sistema en que las validaciones se hacen por medios electrónico y la venta y recarga de pasajes se hace fuera de los buses. En ese orden de ideas, favor confirmar que el efecto que esto tiene en el aumento de la cantidad de buses requerido ya ha sido considerado por Transcaribe.

Respuesta: Se aclara que la flota que llevara el recaudo a bordo dispondrá del espacio para colocar el equipo de recaudo y este no afectará la capacidad de los vehículos. Por lo que no se requiere flota adicional y por lo tanto no se incrementarán los costos operacionales.

OBSERVACION 255. 6.3.3 En el numeral 7.4.6

“Permitir el ingreso del Concesionario de Recaudo, para la intervención de los equipos, elementos y dispositivos a bordo de los vehículos en cualquier momento que se requiera, para el adecuado funcionamiento de los mismos y del Sistema de Gestión y Control de la Operación”

Favor confirmar que el ingreso referido no podrá ser unilateralmente sino que requerirá la coordinación previa con el Concesionario de Transporte. Así mismo, que el requerimiento no podrá afectar negativamente el balance económico del concesionario.

Respuesta: Se acepta su solicitud. Se realizara el respectivo ajuste en los documentos.

OBSERVACION 256. 6.3.4 En el numeral 7.4.9

“Sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar por el incumplimiento a las obligaciones anteriormente descritas, el CONCESIONARIO deberá responder por las sanciones pecuniarias que se le hayan impuesto al Concesionario de Recaudo, y que se deriven del incumplimiento del CONCESIONARIO de las obligaciones contenidas en el presente Contrato de Concesión”

- a) Sin duda es una carga anti jurídica esta estipulación en favor de un tercero, es una acción de repetición anticipada extra judicial absolutamente gravosa y que configura un doble detrimento dado que no solo aplica la sanción propia sino que se hace responsable al operador de la sanción ajena, por lo cual sugerimos que debe ser eliminada.

Respuesta: Se acepta su solicitud.

OBSERVACION 257. 6.4 Obligaciones respecto de la Explotación de Publicidad de los Vehículos.

6.4.1 En el numeral 7.5.2

“Permitir sin lugar a ninguna restricción la explotación de la actividad de publicidad en los vehículos que conforman su Flota”.

NO es válido que se señale que el Concesionario debe permitir la explotación de la publicidad en los vehículos sin ninguna restricción, dado que existe restricciones legales a la publicidad de cigarrillos, alcohol, menores, política etc.

¿De acuerdo con la ley 23 de 1982, ¿cómo se manejan los formatos, los contenidos, y la propiedad intelectual? ¿Quién es el propietario del formato y quién del contenido?

Respuesta: La regulación de los aspectos indagados será incluida en los contratos que celebre TRANSCARIBE S.A., para la inclusión de publicidad en el Sistema. Esa regulación no resulta relevante para los efectos del proceso licitatorio para conceder la operación, ni del futuro contrato. En relación con la publicidad, debe precisarse que se incluirá en los términos permitidos por la legislación vigente al momento de su inclusión.

OBSERVACION 258. 6.5 Obligaciones respecto de la participación de pequeños propietarios transportadores

6.5.1 En el numeral 7.6.1

“No disminuir, durante los primeros siete (7) años de la concesión contados a partir de la fecha legalización del contrato, el número y la participación de los pequeños propietarios transportadores que hagan parte de la estructura societaria del CONCESIONARIO de acuerdo con la propuesta adjudicataria presentada por éste dentro de la Licitación Pública No. TC-LPN-002 DE 2013 convocada por TRANSCARIBE S.A”.

Se solicita eliminar este plazo que en la práctica, según han mostrado las experiencias de otros sistemas en Colombia, no ha representado garantía alguna para los propietarios, sino más bien una restricción para un propietario que no tiene interés en continuar siendo accionista de una sociedad y para el cual tiene más beneficio recibir una contraprestación por la cesión de sus acciones.

Dada la experiencia en las distintas ciudades del país, ¿cómo se garantizará que las sociedades de propietarios sean financieramente viables, sin discriminar a operadores con modelos empresariales?

Respuesta: Considerando que se trata de una observación recurrente tanto de las empresas, como de los propietarios, en el pliego de condiciones definitivo se modificará este requisito eliminando la restricción de tiempo.

OBSERVACION 259. 6.5.2. En el numeral 7.6.2

“No disminuir la participación de los pequeños propietarios transportadores tal como fue acreditada en la propuesta adjudicataria presentada por el CONCESIONARIO dentro de la Licitación Pública No. TC-LPN-002 DE 2013, aún en el evento de aumentos de capital del CONCESIONARIO”.

Se solicita eliminar esta obligación toda vez que los propietarios por regla general requieren créditos para realizar los aumentos de capital de la sociedad que no están en capacidad de pagarlos, toda vez que la sociedad no produce dividendos durante los primeros siete años de operación del contrato. Con lo cual se termina entregando en dación en pago las acciones pignoradas a favor del acreedor.

Respuesta: Se acepta su solicitud y se hará el ajuste en el contrato.

OBSERVACION 260. 6.5.2. En el numeral 7.6.3

“Remitir anualmente a TRANSCARIBE S.A. durante los primeros siete (7) años del contrato una certificación suscrita por su representante legal, por su contador y por el revisor fiscal cuando corresponda, en la cual conste la composición de la estructura societaria del CONCESIONARIO. Cada una de las personas jurídicas compuestas por propietarios transportadores, que conforman o hacen parte del CONCESIONARIO de acuerdo con la propuesta presentada dentro de la Licitación Pública No. TC-LPN-002 DE 2013, deberán anualmente remitir certificación suscrita por el Representante Legal, por el contador y por el Revisor Fiscal cuando corresponda, en la cual conste su composición societaria”.

Se solicita eliminar esta cláusula, con base en las razones expuestas en los dos puntos anteriores.

Respuesta: Se aclara que se ajustara la redacción de la respectiva clausula.

OBSERVACION 261. 6.6 Obligaciones con respecto al pago Derecho de Entrada

El proponente adjudicatario de la presente Licitación Pública deberá realizar un aporte de dinero a TRANSCARIBE S.A. igual a XXX MILLONES DE PESOS (\$XX.000.000) por cada uno de los Autobuses Articulados y de XXXX MILLONES DE PESOS (\$XX.000.000) por cada uno de los Autobuses Busetón y Padrón que le corresponda vincular, denominado “Derecho de Entrada”, pagaderos de la siguiente manera:

CIEN (100%), dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a la fecha de acreditación del cierre financiero del Contrato de Concesión, mediante consignación o abono en la cuenta de ahorros No. xxxxxxxx del Banco de xxxxxxxxxx a nombre de TRANSCARIBE S.A. Si el concesionario no efectúa el aporte en dinero del Derecho de Entrada en los plazos indicados anteriormente, se configurará multa inicial a su cargo por valor del 5% del monto total del Derecho de Entrada, sin que el pago de la misma lo exima de la obligación de contenida en el presente numeral....”

Favor indicar y/o corregir:

- a) Consideramos que es un sobre costo arbitrario e injustificado el que se incorpora con esta obligación. En ese orden de ideas, Esta obligación debe suprimirse debido que la misma no está ni establecida, ni sustentada en los estudios previos de la licitación.

Respuesta: No se acepta su solicitud, el derecho de entrada que se debe pagar por cada vehículo a la entidad ha sido calculado como parte de las inversiones totales del concesionario y será remunerado como parte del ingreso esperado de éste.

OBSERVACION 262. 7. Clausula 8 Cierre financiero de los concesionarios

7.1 En los numerales 8.1, 8.2 y 8.3:

Numeral 8.1 Concesionario de Operación No. 1: Un compromiso irrevocable y en firme de una o más instituciones financieras, para otorgar la financiación exclusiva destinada para la diferencia entre el valor mínimo de la inversión estimada y el valor que el Concesionario de Operación No. 1 vaya a cubrir de manera directa con aportes de capital. El concesionario deberá acreditar dentro de los ciento veinte (120) días calendario siguiente a la legalización del contrato un Cierre Financiero igual a:

- CIENTO SEIS MIL MILLONES DE PESOS (\$106.000.000.000), en los términos y condiciones establecidos en el presente numeral si utiliza vehículos con tecnología DIESEL
- Noventa y Nueve Mil Millones de Pesos (\$99.000.000.000), en los términos y condiciones establecidos en el presente numeral si utiliza vehículos con tecnología GNV”

Numeral 8.2 Concesionario de Operación No. 2: Un compromiso irrevocable y en firme de una o más instituciones financieras, para otorgar la financiación exclusivamente destinada para la diferencia entre el valor mínimo de la inversión estimada y el valor que el Concesionario de Operación No. 1 vaya a cubrir de manera directa con aportes de capital. El concesionario deberá acreditar dentro de los ciento veinte (120) días calendarios siguientes a la legalización del contrato un Cierre Financiero igual a:

- OCHENTA Y SIETE MIL MILLONES DE PESOS (\$87.000.000.000), en los términos y condiciones establecidos en el presente numeral si utiliza vehículos con tecnología
- DIESEL. SETENTA Y DOS MIL MILLONES DE PESOS (\$72.000.000.000), en los término y Condiciones establecidos en el presente numeral si utiliza vehículos con tecnología GNV”

Numeral 8.3 Concesionario de Operación No. 3: Un compromiso irrevocable y en firme de una o más instituciones financieras, para otorgar la financiación exclusivamente destinada para la diferencia entre el valor mínimo de la inversión estimada y el valor que el Concesionario de Operación No. 1 vaya a cubrir de manera directa con aportes de capital. El concesionario deberá acreditar dentro de los ciento veinte (120) días calendarios siguientes a la legalización del contrato un Cierre Financiero igual a:

- SESENTA Y OCHO MIL MILLONES DE PESOS (\$68.000.000.000), en los términos y condiciones establecidos en el presente numeral si utiliza vehículos con tecnología DIESEL.
- SESENTA Y DOS MIL MILLONES DE PESOS (\$62.000.000.000), en los términos y condiciones establecidos en el presente numeral si utiliza vehículos con tecnología GNV”

Teniendo en cuenta 4 de los principales factores de inversión:

- El valor de los buses a GNV es igual o superior al de su equivalente en Diesel.
- El valor de la Chatarrización es el mismo independientemente del tipo de combustible que se vaya utilizar en los vehículos nuevos.

- Los costos de implementación de una estación de suministro de combustible GNV son superiores a los de una estación Diesel, para tener la misma capacidad en términos de BTU.
- Por ser una tecnología menos extendida en Colombia que el Diesel, se requiere mayor inversión en capacitación del equipo de mecánicos.

En este orden de ideas, no se entiende por qué los valores exigidos para el cierre financiero son menores si se utiliza GNV. Por lo tanto se solicita que ese valor requerido sea el mismo. De no ser así, se entendería que Transcaribe está privilegiando el uso de tecnologías específicas y beneficiando a terceros.

Respuesta: El cálculo del ingreso esperado para la tecnología de gas se encuentra debidamente sustentado, en base a cotizaciones de proveedores. Dichos proveedores son de fácil acceso por lo que el concesionario puede realizar las cotizaciones necesarias.

OBSERVACION 263. 8. Clausula 9 Suscripción del contrato de fiducia del patrimonio autónomo para el manejo de los recursos para surtir el proceso de desvinculación y desintegración física de los vehículos de transporte público colectivo de Cartagena.

8.1 Fiducia de Reducción de la Oferta

“Concesionario Recursos a depositar en la Fiducia

Concesión 1 xxxxxxxxxxxxxxxxx

Concesión 2 xxxxxxxxxxxxxxxxx

Concesión 3 xxxxxxxxxxxxxxxxx

Los Concesionarios de Operación serán fideicomitentes de dicho encargo fiduciario, y serán responsables de cubrir cualquier faltante de recursos de los compromisos financieros o de Inversión para la compra de los vehículos....”

Como se va a balancear que el gasto en Chatarrización por los vehículos aportados por cada Concesionario sea proporcional a los recursos que aporta inicialmente?

Respuesta: Transcaribe indicará posterior al acta de inicio y con anterioridad al cierre financiero, el valor que cada concesionario deberá efectivamente depositar en la fiducia a partir de los vehículos vinculados en su propuesta.

“...La duración del contrato de Fiducia será de máximo 8 años. Una vez transcurrido ese plazo, los recursos destinados a dicha fiducia pasaran exclusivamente a cualquiera de las siguientes alternativas:

- Mantenimiento y expansión del sistema
- Fondo de reserva
- Subsidios o disminución de tarifa...”

Si el riesgo es de los Concesionarios, entonces la destinación de los dineros que llegaran a estar en la fiducia al cabo del año 8 debe ser definida por los Concesionarios de Transporte.

Respuesta: Dentro de la tarifa por kilometro se tienen en cuenta los riesgos asumidos por el concesionario en cuanto a la chatarrización se refiere.

De otro lado, en caso en que el concesionario haya proporcionado un monto mayor al utilizado efectivamente en chatarrización, la diferencia será devuelta, sin embargo las eficiencias generadas por la tarifa son del Sistema.

OBSERVACION 264. 8.2 Clausula 9

La cláusula prevé la constitución de un patrimonio autónomo, es decir, de un contrato de fiducia mercantil y después en el objeto se menciona la constitución de un encargo fiduciario. Se solicita aclarar en el objeto que se trata de un contrato de fiducia mercantil de administración, pagos y fuente de pago de los recursos de crédito destinados al proceso de desvinculación y desintegración física de los vehículos de transporte público colectivo de Cartagena.

Respuesta: Se tendrá en cuenta su observación.

OBSERVACION 265. 8.3 Clausula 9

Lo dicho por Transcaribe en Reunión sobre la Fiducia de Chatarrizacion

Por qué razón en las reuniones se dijo que todo el dinero conseguido por los concesionarios para la Chatarrizacion de los vehículos, debe entregarse completo y de primera instancia a la fiducia de Chatarrizacion, si en la clausula 9 se habla de la constitución del patrimonio autónomo pero no se aclara en qué momento este se fondeara. Se propone tener una gradualidad para el fondeo del patrimonio autónomo, la cual debe ser directamente proporcional a las fases de entrada.

Respuesta: Se aclarará el momento y la gradualidad en la que se fondeará el patrimonio autónomo.

OBSERVACION 266. 9. Clausula 10. Administración de los Recursos – Fideicomiso.

Definir los aportes mínimos de capital al fideicomiso que no están incluidos en el contrato.

El contrato de administración de recursos no debe ser una camisa de fuerza para el operador, por lo que se propone limitar el alcance de éste a temas particulares y especiales como los aportes mínimos que deba realizar el operador, el pago del servicio de la deuda y los demás temas que considere necesario el operador, sin que esto implique que tenga que realizar la totalidad de los pagos de la concesión, hasta el manejo de la caja menor a través del fideicomiso toda vez que esto le quita al operador la agilidad y eficiencia que requiere la ejecución diaria del contrato de concesión.

De igual manera se propone que los vehículos no hagan parte de los bienes fideicomitados, debido a que esto tiene un costo grande para el operador ya que la Fiduciaria en ese orden de ideas sería la administradora de la flota del concesionario, con todas las implicaciones logísticas y operativas que ello conlleva, que ya se ha visto en otros casos que se convierte en una carga innecesaria para el desarrollo ágil y eficiente de la concesión

Respuesta: Se tendrá en cuenta su sugerencia.

**OBSERVACION 267. 10. Capitulo 3. Clausula 11 Derechos y Obligaciones de Transcaribe
10.1 En el numeral 11.11 y 11.12**

Numeral 11.11 “El derecho a determinar los requerimientos de incorporación de flota de referencia adjudicada, y comunicarlo expresamente y por escrito al CONCESIONARIO.”

Numeral 11.12. “El derecho a determinar, basándose en estudios financieros y técnicos, la recomposición de la flota”

Los sobrecostos que se originen en por estos Derechos deben ser compensados a los Concesionarios de Transporte y esto debe ser claramente especificado en los contratos.

Respuesta: De acuerdo con la incorporación de la fórmula para pedir flota adicional en virtud del contrato, quedaría superada esta problemática. Se revisará el contrato para dar claridad a esta facultad de Transcaribe y obligación del Concesionario.

OBSERVACION 268. 10.2 En el numeral 11.16

“El derecho a obtener, propiciar y hacer suyos de cualquier manera los eventuales derechos, participaciones o asignaciones que en su calidad de titular del Sistema le correspondan o puedan corresponder por los mecanismos actuales o futuros como resultado derivados del Protocolo de Kioto y la ejecución de proyectos de Mecanismos de Desarrollo Limpio (MDL) derivados del Protocolo de Kioto. En consecuencia, el CONCESIONARIO renuncia a cualquier participación de carácter económico que pudiera derivarse de la implementación de un Mecanismo de Desarrollo Limpio en el Sistema Transcaribe, la cual corresponderá íntegramente a TRANSCARIBE S.A.”

A fin de facilitar la sostenibilidad del sistema en especial en su etapa de implementación se sugiere que los recursos que se deriven de este derecho de Transcaribe S.A. puedan utilizarse para la sostenibilidad de la operación a fin de garantizar el pago de la tarifa ofertada por parte del operador. Se propone que los recursos hagan parte del fondeo del Fondo de Contingencias por un periodo mínimo de 3 años.

Respuesta: Se aclara que los ingresos provenientes de dicha explotación, serán recaudados por Transcaribe como titular del sistema, este se reserva el derecho de determinar la destinación de dichos recursos.

**OBSERVACION 269. 11. Clausula 12 Obligaciones de Transcaribe SA
11.1 En el numeral 12.4.**

“Explorar e investigar permanentemente y desarrollar cuando sea conveniente y siempre que no afecte los derechos de los CONCESIONARIOS, otros modos de transporte que sean aplicables dentro del área de influencia del Sistema Transcaribe; que permitan su expansión y articulación”

Se debe indicar en el contrato que si la implementación de los nuevos modos de transporte conlleva una disminución de los ingresos de los concesionarios, se aplicarán las cláusulas de desequilibrio económico y este deberá ser restituido por Transcaribe.

Adicionalmente, la primera opción para la operación de estos nuevos modos debe ser dada a los concesionarios de transporte.

Respuesta: Se ajustará la cláusula en el sentido de precisar que la inclusión de otros modos de transporte deberá estar precedida de la verificación de las condiciones financieras del contrato, de modo que no se perjudiquen los ingresos esperados de los CONCESIONARIOS.

En relación con la opción de que esos modos de transporte sean operados por los CONCESIONARIOS, se encuentra improcedente porque el objeto se circunscribe a la operación bajo unas condiciones específicas, la inclusión de otros modos supondría la negociación de nuevos parámetros que deben ser evaluados de manera independiente, bajo nuevos modelos que permitan la articulación con el sistema existente.

OBSERVACION 270. 11.2 En el numeral 12.8.

“Tramitar diligentemente las apropiaciones presupuestales que se requieran para solventar las obligaciones económicas que surjan a su cargo en desarrollo del presente Contrato de Concesión, si a ello hubiere lugar”

Favor confirmar que esto se aplicara tanta para las obligaciones de Transcaribe como para eventuales requerimientos adicionales de recursos, adicionales a los ingresos operacionales del sistema, con el objeto de garantizar la sostenibilidad del sistema Transcaribe.

Respuesta: Se aclara que esta obligación es de Transcaribe y a si está establecida en dicha clausula.

OBSERVACION 271. 12. Clausula 13 Plazo del Contrato

12.1 “La etapa de operación pedagógica”

Esta etapa tendrá una duración de TREINTA (30) DÍAS, contados a partir de la fecha en la cual TRANSCARIBE S.A. imparta la orden de inicio de la etapa de operación pedagógica, previo recibo a satisfacción por parte de la entidad contratante de los vehículos que deban ser vinculados en esta etapa. Estos serán utilizados para educar a los usuarios en la utilización del sistema. Durante este término el CONCESIONARIO no percibirá ingresos”

Favor indicar:

- a) Cantidad de vehículos que operaran en esta fase:
- b) Kilómetros y Rutas que serán operadas
- c) Horarios de Operación: En horario de operación regular como funcionaria el sistema en su etapa de operación regular.
- d) Días en que se hará la operación (lunes a viernes, todos los días, etc.): Todos los días.

De igual forma se sugiere que la duración de esta etapa no sea de treinta (30) días sino de máximo quince (15) días.

Respuesta: Se aclara que la cantidad de vehiculos de esta fase se encuentran consignados en apéndice 9 tabla No 1.

- Kilómetros a recorrer por las rutas

ETAPA-PEDAGOGICA	KILOMETROS RECORRIDOS DIA			Sub-Total
	concesionario 1	Concesionario 2	Concesionario 3	
articulado	5.264,00			5.264,00
Padron		3.674,90	4.248,11	7.923,01
Convencional	812,96	2.462,46	665,60	3.941,02
Total	6.076,97	6.137,36	4.913,72	17.128,04

- Rutas a operar
T101s, t102s, x106p, a107p, a106p.
- Los horarios de operación sería de 6 a.m. 9 p.m.
- Los días de operación de estas rutas es de lunes a domingo durante el mes de operación.

OBSERVACION 272. 12.2 Sobre la Duración

La etapa de operación regular debe ser igual al plazo que el concesionario logre obtener el ingreso esperado, de acuerdo con la propuesta presentada y en todo caso no más allá de 24 años. El plazo previsto en el contrato de 16 años y dos meses puede ser un tiempo insuficiente para que el concesionario logre el ingreso esperado, según su propuesta presentada.

Se solicita extender el plazo de la duración del Contrato a un mínimo de 24 años. En la situación actual se muy posible que con el modelo operativo planteado por Transcaribe sea necesaria la renovación de la flota luego del año 12, lo cual trae como consecuencia que no sea viable y sostenible el sistema.

Respuesta: De acuerdo con lo previsto tanto en los estudios previos, como en el pliego de condiciones y en el proyecto de contrato, el plazo de la concesión refiere a la obtención de un ingreso esperado, durante un plazo máximo de dieciséis años y dos (16.2) meses, como periodo de operación.

La estructuración financiera no prevé que se establezca un plazo mayor a ese límite para lograr la obtención del ingreso esperado. De ahí que no resulte procedente la observación relacionada con la extensión del plazo a veinticuatro (24) años.

Se aclara que, una vez obtenido el ingreso esperado, la concesión para la operación culminará. De acuerdo con la estructuración financiera, las variables tenidas en cuenta permiten establecer que el ingreso esperado podrá ser obtenido por el CONCESIONARIO dentro de un plazo máximo de dieciséis años y dos (16.2) meses.

OBSERVACION 273. 13. Clausula 14 Ampliación del Plazo

“No constituirán causales de extensión del plazo del contrato las alteraciones, retrasos o sobrecostos de cada una de las etapas del contrato, salvo que dichas circunstancias sean directas y exclusivamente imputables a TRANSCARIBE S. A. o al incumplimiento por parte de TRANSCARIBE S. A. de cualquiera de sus obligaciones cuando con ello se afecte substancialmente el equilibrio económico del contrato. Tampoco serán causales de extensión del plazo, aquellas que constituyan contingencias propias del negocio del Sistema de Transporte Terrestre Masivo Urbano de Pasajeros”

Se solicita ajustar la redacción de la cláusula, aclarando que circunstancias se consideran exclusivamente imputables a Transcaribe. Adicionalmente, se debe aclarar que en el caso que las demoras sean atribuibles a entidades Distritales, para efectos del contrato se entenderán como imputables a Transcaribe y en ese orden de ideas aplicara la extensión de los contratos u otras alternativas de restablecimiento del equilibrio económico de los concesionarios. Un ejemplo de esto es lo que puede pasar por la proliferación de medios informales de Transporte, factor que esta pro fuera del ámbito de control de los operadores y directamente bajo el control de entidades Distritales diferentes a Transcaribe.

Asimismo, y dado el diseño operacional del ente gestor es muy posible que los vehículos articulados y padrones alcancen su vida útil antes de los 16 años y 3 meses, por lo que la vinculación de flota extra y su valor de salvamento debe ser compensada a los concesionarios de transporte, o con la aplicación de extensiones al contrato como alternativa de restablecimiento del equilibrio económico.

Respuesta: En caso de ocurrir riesgos imprevisibles dentro de la ejecución contractual, las partes acordarán el mecanismo para resarcir el perjuicio que se genere, de acuerdo con las restricciones legales vigentes. En relación con la meterialización de riesgos previsibles, se deberá acoger lo establecido en la matriz de riesgos, señalando que para el efecto las partes tienen mecanismos para mitigar el impacto que la configuración del riesgo genere para el contrato de concesión.

OBSERVACION 274. 14. Clausula 20 principios básicos del marco económico del contrato

14.1 Numeral 20.1 Auto-sostenibilidad del Sistema Transcaribe en el tiempo: El Sistema deberá ser autónomo en sus flujos, de manera que no requiera en el tiempo subsidios....”

Se debe aclarar que en caso de requerirse, el Distrito se compromete a buscar oportunamente las fuentes de financiación complementarias que permitan garantizar la continuidad del servicio de transporte.

Respuesta: La estructuración de la operación del sistema Transcaribe responde a la autosostenibilidad a partir de la tarifa técnica que sea definida por el ente gestor y adoptada por el Distrito.

Bajo ese entendido, en el evento en que la autoridad Distrital no adopte la tarifa técnica fijada por Transcaribe corresponderá hacer efectivo el pacto contenido en el Acuerdo de respaldo.

Los términos del acuerdo de respaldo están contenidos en el Convenio Interadministrativo para la Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo para Cartagena de Indias suscrito entre el Distrito de Cartagena, TRANSCARIBE S.A. y la Gerencia de Espacio Público y Movilidad Urbana de Cartagena —el cual fue modificado mediante Otrosí No. 1—. Frente al tema de la tarifa, dispone el mencionado acuerdo lo siguiente:

“CLAUSULA 8. ASPECTOS TARIFARIOS

En su calidad de Autoridad de Transporte Masivo corresponde a la Gerencia de Espacio Público y Movilidad Urbana, fijar las tarifas al público por la prestación del servicio público de transporte masivo, sin perjuicio de lo anterior la autoridad de transporte masivo y el Alcalde Distrital o sus delegados en materia de transporte público reconocen que la estructuración de la operación del SITM por medio de contratos de concesión de operación implica la inclusión dentro de los mismos de fórmulas de determinación técnica de tarifas con el objeto de permitir a TRANSCARIBE S.A. el adecuado cumplimiento de sus obligaciones contractuales en términos de tarifa.

La autoridad de transporte masivo y la Alcaldía Distrital o sus delegados en materia de transporte público respetará las condiciones establecidas en el modelo de estructuración financiera contenidas en el estudio de estructuración legal y financiera desarrollado por TRANSCARIBE S.A. y sus actualizaciones, según los estudios de oportunidad y conveniencia.

La autoridad de transporte masivo competente ordenará de manera oportuna tan pronto como le sea solicitado por TRANSCARIBE S.A, la actualización de tarifas requeridas por el SITM, según estén previstas en los respectivos contratos de concesión de la operación para garantizar su sostenibilidad y la atención adecuada de la demanda de transporte público en el área de influencia del SITM TRANSCARIBE S.A., deberá mantener enterada la autoridad de transporte y la Alcaldía Distrital de las variaciones en los indicadores y variables con los cuales se desarrolla la actualización tarifaria, informara los mecanismos de tal actualización pactados en la minuta definitiva del contrato e informara de sus recalculos periódicos que se efectúen” (Destacado fuera de texto)

**OBSERVACION 275. 14.2 O en su defecto, sobre la Autosostenibilidad.
Numeral 20.1**

Se solicita eliminar de esta cláusula donde dice:"de manera que no requiera en el tiempo subsidios" toda vez que es contraproducente y no permite la vinculación del Distrito en la sostenibilidad e implementación del sistema, elementos que son fundamentales en la continuidad del transporte en su calidad de servicio público esencial.

Respuesta: Se atenderá la observación.

OBSERVACION 276. 14.3 Valor por Kilómetro de Referencia

"Las Tarifas por kilómetro de los Concesionarios de Operación Transporte serán ajustadas en el mes de Enero, por periodos anuales a partir del año siguiente a la fecha de cierre de la Licitación de Operación"

Se debe aclarar que en caso de requerirse, el Distrito se compromete a buscar oportunamente las fuentes de financiación complementarias que permitan garantizar la continuidad del servicio de transporte.

Respuesta: La estructuración de la operación del sistema Transcaribe responde a la autosostenibilidad a partir de la tarifa técnica que sea definida por el ente gestor y adoptada por el Distrito.

Desafortunadamente no se cuenta con recursos del Distrito, la Nación o cualquier ente dispuesto a hacerlo. Por consiguiente los concesionarios deben asumir, con su capacidad financiera, los faltantes durante la implementación del sistema, hasta que los fondos se llenen.

OBSERVACION 277. 15. Cláusula 21. Ingresos del Sistema Transcaribe

"El Sistema Transcaribe tiene como fuente principal de ingresos el recaudo de dinero correspondiente a los viajes realizados por los usuarios que constituyen pago por el uso del Sistema de transporte, según la tarifa al usuario que sea aplicable conforme a lo previsto en el presente Contrato de Concesión. La tarifa al usuario estará integrada dentro del Sistema, independientemente del número de servicios que utilice, la longitud de los trayectos, y la zona en donde se utilice el servicio. Sin embargo la tarifa podrá tener ajustes en su estructura de acuerdo con lo previsto en el presente Contrato de Concesión, tal como en caso de que se establezcan alternativas para la implementación de tarifas diferenciales al usuario".

Consideramos importante agregar como fuente del recaudo los fondos creados a fin de darle sostenibilidad al sistema en especial durante la Fase I del contrato.

Respuesta: Su solicitud será analizada.

OBSERVACION 278. 16. Cláusula 23 Tarifa al Usuario

"El ajuste de la tarifa al usuario se realizara cada año a partir del cálculo de los egresos básicos del sistema y los viajes que constituyeron pago en el año inmediatamente anterior, de acuerdo con la siguiente formulación".

Se sugiere aclarar que los egresos básicos del sistema sean todos aquellos pagos realizados a todos los agentes del sistema e incluyendo aquellos faltantes en el evento de que la bolsa general de ingresos no alcance.

“Las tarifas por kilómetro de los concesionarios de operación transporte serán ajustadas en el mes de Enero, por periodos anuales a partir de año siguiente a la fecha de cierre de la licitación de operación”.

Se solicita dar a conocer las tarifas por kilómetro por tipología de bus, referentes para el cálculo del ingreso esperado para cada concesión.

$$TA_{j,i} = T_{j,i-1} * (1 + ((\Delta IPC_{i-1} * XX\%) + (\Delta SMMLV_{i-1} * XX\%) + (\Delta C_{i-1} * XX\%)))$$

Se solicita determinar cuáles son los porcentajes que ponderan el ajuste a la tarifa por kilómetro.

Respuesta: En la Cláusula 23 del contrato de concesión, se indican las variables macroeconómicas y los ponderadores correspondientes serán publicados en la versión definitiva del contrato.

OBSERVACION 279. 17. Cláusula 25 Administración de Recursos del Sistema Transcaribe

Se sugiere que este fideicomiso se fusioné con el fideicomiso previsto en la cláusula 10, debido a los costos financieros que implica para el operador ser el fideicomitente de tres contratos de fiducia, en particular el costo del 4 x 1000 que causa el traspaso de los recursos de un fideicomiso a otro. De igual forma se solicita a Transcaribe aclare exactamente ¿qué son recursos públicos dentro del sistema Transcaribe?

Respuesta: Su observación será analizada.

OBSERVACION 280. 18. Cláusula 32 Condiciones para Disposición de Recursos del Fondo de Contingencias

“Los rendimientos generados por el Fondo de Contingencias, serán trasladados al Fondo de Mantenimiento y Expansión del Sistema Transcaribe”.

Toda vez que este Fondo fue creado como un mecanismo para la cobertura de riesgos asociados a la estabilidad de la tarifa al usuario, consideramos que los rendimientos generados por el Fondo de Contingencias deben permanecer es dicho Fondo y no ser trasladados a otros Fondos como lo prevé la presente cláusula.

Respuesta: Se tomará en cuenta su observación.

OBSERVACION 281. 19. Cláusula 41. Beneficiarios

19.1 Favor confirmar los porcentajes respectivos y si el orden de prioridad en el pago de la remuneración a los agentes del sistema es el siguiente:

- Los concesionarios de operación
- El concesionario del sistema de recaudo
- El concesionario del portal
- La entidad fiduciaria de Chatarrización
- El ente gestor
- La entidad fiduciaria

Respuesta: Los ingresos por la venta de pasajes, se constituyen en la fuente de pago a los operadores. En el caso en que sean inferiores a los pagos totales de los agentes y concesionarios del sistema no se aplicará prioridad alguna a ningún agente o concesionario y se distribuirá proporcionalmente de acuerdo a su participación en el total de pagos. En el caso en que los ingresos sean superiores a los pagos, se repartirá

únicamente el pago correspondiente sin ninguna participación sobre el remanente para los agentes o concesionarios.

Se propone que la participación del Ente Gestor sea efectiva solo una vez se haya alcanzado el 75% de los pasajeros del diseño operacional de Transcaribe.

Respuesta: No se acepta su solicitud a partir de la fecha de inicio de operaciones la entidad deberá ser autosostenible.

19.2 No se entiende porque la Entidad Fiduciaria está incluida en la relación de beneficiarios del Fideicomiso del Sistema Transcaribe. La sociedad fiduciaria tiene la calidad de fiduciario dentro del contrato y no la de beneficiario del mismo. Esta calidad de beneficiario la pueden tener los fideicomitentes e incluso terceros como es el caso de los acreedores, pero no la sociedad fiduciaria.

Respuesta: Atendiendo a la observación, se ajustará la redacción de la minuta del Contrato de Concesión.

OBSERVACION 282. 20. Cláusula 43 Valor de los derechos de participación del concesionario

20.1 A partir del inicio de la Etapa de Operación Regular del Contrato, y hasta la fecha de terminación del mismo, los concesionarios de operación serán remunerados semanalmente con el valor resultante de aplicar la siguiente fórmula:

“Ingresos del Concesionario j por los kilómetros Recorridos de Troncal con Vehículo Articulado en el Periodo i- IPKA- , Ingresos del Concesionario j por los Kilómetros Recorridos con Padrón en el Periodo i -IPKP- en el Sistema Transcaribe y los Ingresos del Concesionario j por los Kilómetros Recorridos con Busetón -IPKB- en el Sistema Transcaribe, por el número de kilómetros programados recorridos en el Sistema Transcaribe y por el Nivel de Servicio obtenido por el Concesionario de Operación en el mes anterior al periodo de liquidación, así: $ICMAX = FNSi-m*((IPKTi + IPKPi) + IPKBi)$ ”

Se solicita se aclare cuáles son los kilómetros y/o mecanismos que se usaran como referencia para llevar la oferta de Ingreso Esperado durante la Concesión a valor por Kilometraje por tipo de bus.

Respuesta: El ingreso esperado se calcula con la multiplicación de la tarifa de remuneración por los kilómetros recorridos, según el diseño operacional.

20.2 “Y los descuentos ofrecidos al usuario y determinados en el Comité de Planeación y Operación”.

Los descuentos ofrecidos al usuario deberán ser a cargo de Transcaribe y en ningún caso con cargo a los ingresos del concesionario.

Respuesta: Los descuentos se cubrirán con los fondos del sistema, una vez se determine que es posible cubrir los costos totales. En caso que una autoridad como el Alcalde imponga descuentos, éste deberá contar con los recursos necesarios para cubrir la diferencia.

OBSERVACION 283. 21. Clausula 45 Administración de áreas de patios y talleres

21.1 "Las instalaciones y todas las locaciones relacionadas para la prestación del servicio del Patio y Taller correspondiente a la (Concesión No.1, o Concesión No. 2, Concesión No. 3) dentro de la Licitación Pública No, TC-LPN-002 DE 2013, serán operadas y Administradas por el CONCESIONARIO. TRANSCARIBE S.A. realizará la entrega del Patio y Taller al CONCESIONARIO en las condiciones que los reciba por parte del Concesionario del Portal, siendo responsable el CONCESIONARIO de su administración y mantenimiento, ejerciendo como encargado hasta su reversión al final del presente Contrato de Concesión. El CONCESIONARIO dispondrá de un (1) Patio y Taller para las unidades correspondiente a los diferentes servicios con sus respectivas tipologías de vehículos; no obstante, el CONCESIONARIO deberá asumir todos los costos que impliquen la implementación del Patio y Taller entregado, cumpliendo con lo relacionado con la normatividad vigente para este tipo de estructuras. Se dispondrán áreas funcionales del Concesionario de Recaudo y de TRANSCARIBE S.A. dentro de las instalaciones del Patio y Taller que son de uso exclusivo y responsabilidad de cada uno de éstos. Así mismo, los costos provocados por los consumos de servicios públicos, mantenimiento y limpieza del Patio y Taller así como las áreas del Concesionario de Recaudo y de TRANSCARIBE S.A. en el interior del Patio, estarán a cargo del CONCESIONARIO"

Favor aclarar el alcance de esta cláusula en el contexto que todos los Concesionarios estarán en el mismo patio de operaciones.

Respuesta: Se aclara que todas las áreas del patio serán independientes para cada uno de los concesionarios tendrán servicios independientes y todas las operaciones a realizar en dicho patio serán independientes para cada uno de los concesionarios.

OBSERVACION 284. 21.2 Establece que "TRANSCARIBE S.A. realizará la entrega del Patio y Taller al CONCESIONARIO en las condiciones que los reciba por parte del Concesionario del Portal, siendo responsable el CONCESIONARIO de su administración y mantenimiento, ejerciendo como encargado hasta su reversión al final del presente Contrato de Concesión"

Según los planos entregados por Transcaribe del Patio-Taller, existe un único patio destinado a los 3 concesionarios. Se sugiere cambiar la redacción indicando que la entrega del patio y taller es a LOS CONCESIONARIOS. De igual manera ocurre en el resto del capítulo 7.

Respuesta: Se acepta su solicitud y se procederá a su ajuste.

OBSERVACION 285. 22. Clausula 47 Entrega de la infraestructura de la concesión

Esta clausula indica lo siguiente sobre el área de estacionamiento numeral 47.3.5. "Deberá contar con las siguientes áreas:

- i. Área de estacionamiento: Dimensionada según la Flota del CONCESIONARIO más un área razonable para expansión durante el término de la Concesión. El Área de Estacionamiento deberá estar adecuadamente señalizada, y contar con un mínimo de sesenta punto ocho metros cuadrados (60.8 m²) por vehículo articulado, y de treinta y seis punto dos (36.2 m²) por vehículo alimentador, incluyendo área para maniobras y accesos."

Aunque indica que el área está dimensionada de acuerdo a la flota y cuenta con un área de expansión, en los planos entregados por Transcaribe se encontró que los espacios de parqueo disponibles son:

	Articulado	Padrón	Busetón	Total
Concesionario 1	35	0	90	125
Concesionario 2	0	134	49	183
Concesionario 3	0	99	40	139
Total	35	133	179	447

- Por favor confirmar las cifras de la tabla anterior.

Respuesta: Se aclara que esas son las cifras correctas.

- Si estas cifras son reales, cuando se tenga la operación al 100% solamente habrá capacidad para el 73% de la flota y si se toma en cuenta el área por tipología la relación es aún menor. Favor indicar donde serán parqueados los vehículos restantes.

Respuesta: Es cierto su entendimiento, la flota restante será ubicada en un patio alterno que deberá construir antes de que inicie la fase 1.2 del proyecto, si esto no llegara a ocurrir la entidad reconocerá los costos en los que incurran los concesionarios con ocasión del parqueo de los vehículos, es decir pago del valor del estacionamiento durante el tiempo en el que se construye le patio alterno. Para tal fin los sitios de parque de la flota deberán estar ubicado a una distancia no mayor de 5 kilómetros del portal de integración.

- ¿Quién asume el costo de las obras de ampliación del patio en caso de requerirse debido a un aumento en el tamaño de la flota?

Respuesta: Se aclara que el patio alterno será costado por Transcaribe ya sea a través de aportes de la Nación, Distrito o Propios.

OBSERVACION 286. 23. Clausula 57 Provisión de Vehículos

“El concesionario deberá realizar las actividades necesarias para trasladar a los funcionarios del área de operaciones de TRANSCARIBE S.A., a las instalaciones (fábrica) del proveedor de vehículos seleccionado por el Concesionario,.....El concesionario deberá asumir la totalidad de los costos del traslado lo cual incluye transporte, alojamiento, alimentación y demás viáticos necesarios para llevar a cabo la actividad por parte de los funcionarios designados por TRANSCARIBE S.A.”

Favor aclarar la motivación del mencionado párrafo de la cláusula 57. Esto no genera ningún valor agregado para el sistema y si genera un sobre costo para los concesionarios.

Respuesta: Se aclara que es necesario que los funcionarios de Transcaribe encargados de área de operaciones se trasladen a sitio de fabricación de los vehiculos para verificar el estado de avance en la fabricación de los mismo y la verificación de que estos cumplan con las especificaciones solicitadas.

No se acepta su solicitud y se mantiene tal como está establecido en el documento.

OBSERVACION 287. 24. Clausula 58 Tipología inicial de los vehículos

Numeral 58.2.5 “En ningún caso podrán sobrepasarse los límites máximos por ejes fijados en la siguiente tabla (teniendo en cuenta la suma de los pasajeros sentados, más los de pie) para el caso de vehículos articulados”

En las tablas mostradas se están mezclando, sin mucha claridad, valores de Buses Articulados con Busetones y no se indican los límites para buses Padrones. Favor hacer las correcciones respectivas.

Favor confirmar que Transcaribe ha verificado que los pavimentos de las vías sobre las cuales se ha diseñado la operación cuentan con la capacidad para soportar las cargas de los buses.

Respuesta: Se realizara el ajuste respectivo en la mencionada clausula.

Transcaribe si ha realizado las pruebas físicas en el pavimento por donde circularan dichos vehículos, pero si se da el caso del deterioro del pavimento de circulación de dichos vehículos, transcaribe realizara la gestiones para conseguir los recursos para la relación de dichas vías y realizar un plan de reparación que afecte la operación del sistema.

25. Clausula 61 Vinculación y operación de la flota al servicio del sistema Transcaribe

OBSERVACION 288. 25.1 “FASE 1 o etapa de Implementación. Tendrá una duración de TREINTA y SEIS (36) MESES. El objetivo fundamental de esta fase es vincular la flota requerida por el sistema y desvincular los vehículos del sistema colectivo. Esta Fase inicia a partir de la culminación de la etapa preoperativa y tendrá dos (2) subfases, así:

- (i) FASE 1.1. El objetivo fundamental de esta fase es vincular la flota mínima inicial requerida de conformidad con el Apéndice 9 del Pliego de Condiciones (Protocolo de solicitud de incorporación de flota). Esta fase iniciará a la culminación de la etapa preoperativa y tendrá una duración máxima de UN (1) AÑO. Se entiende que esta fase incluye la de operación pedagógica.
 - (ii) FASE 1.2. El objetivo de esta fase es continuar vinculando la flota prevista para cada una de las concesiones. El inicio de esta Fase se activará cuando la demanda de la Fase 1.1 del Sistema supere el setenta y cinco por ciento (75%) de la oferta de vehículos vinculados en la Fase 1.1., o (ii) cuando TRANSCARIBE SA lo requiera en virtud de las necesidades del servicio.
 - (iii) FASE INTERMEDIA. Esta fase sólo se activará en el evento en que, finalizados los primeros veinticuatro (24) MESES de la Fase 1, no ocurra ninguno de los supuestos que activan la Fase 1.2 (demanda no supere el setenta y cinco por ciento (75%) de la oferta o no se requiera flota en virtud de las necesidades del servicio). En esta fase se iniciará una reducción progresiva del remanente de la oferta del transporte público colectivo, a través de la desvinculación programada que para el efecto determine Transcaribe. Esa desvinculación supondrá una redistribución de los vehículos de transporte masivo en las rutas diseñadas para cada contrato de concesión, de modo que suplan la cobertura de los vehículos de transporte colectivo que se desvinculen”
- a) ¿Por qué la reducción progresiva del transporte público colectivo únicamente será llevada a cabo por Transcaribe en caso de llegarse a requerir la Fase Intermedia? .

Respuesta: Se aclara que Transcaribe y el DATT realizaran la reducción progresiva de transporte público colectivo, lo se quiere establecer con la fase intermedia es que en el dado caso que exista alguna dificultad para la salida de los vehiculos del transporte

público colectivo Transcaribe y el DATT, realizaran todas las acciones necesarias para lograr que esta reducción se de en el tiempo establecido en esta fase.

- b) Bajo qué criterios se realizará la mencionada disminución de la oferta y qué va a pasar con la cobertura y el nivel del servicio del transporte por las áreas donde se reduzca la oferta del TPC .

Respuesta: Para la disminución de transporte publico colectivo se tendrá en cuenta, los servicios nuevos que para tal efecto deberán darse cobertura a los sitios en los cuales se reduzca la oferta de transporte público colectivo, Transcaribe y el DATT en ningún momento dejaran a la ciudadanía sin servicio.

- c) Se deben aplicar las cláusulas de desequilibrio económico si por deficiencia en la gestión de Transcaribe para la desvinculación de los vehículos de transporte colectivo no es posible llegar a las proyecciones de pasajeros dentro del plazo definido por Transcaribe en el contrato.

Respuesta: Se aclara que el riesgo de la implantación es compartido entre Transcaribe y el concesionario de recaudo, es responsabilidad de Transcaribe – DATT realizar la reestructuración de las rutas de transporte público colectivo para darle entrada al nuevo sistema.

El contrato prevé un esquema de reducción de oferta de transporté público colectivo y vinculación de nueva flota, encaminado a cumplir dos objetivos: 1) Que la entrada de nueva flota solamente se genere cuando se alcancen unos mínimos frente a la demanda del sistema de transporte masivo o cuando lo requieren las necesidades del servicio y 2) Que se incentive el uso del sistema de transporte masivo acelerando el proceso de desvinculación y desintegración física de los vehículos de transporte público colectivo.

De esta manera, el contrato prevé diferentes mecanismos que permitan lograr un proceso de implantación acordes con la demanda y las necesidades del servicio.

No obstante lo anterior, para lograr que el sistema funcione de manera eficiente y de acuerdo con las estimaciones iniciales realizadas por el concesionario, es necesario que éste haga una adecuada evaluación y estimación de la demanda precisando su margen de variación, y, sobre todo que realice las gestiones necesarias para prestar un servicio eficiente, incentivando así al usuario en la utilización del sistema.

Por las anteriores razones y 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.

- d) La claridad en este punto es de vital importancia, toda vez que la experiencia de otros sistemas, dentro y fuera de Colombia, muestra que la deficiente gestión en la efectiva desvinculación de los vehículos antiguos y la falta de control por parte de las autoridades de aquellos vehículos que se dedican al transporte informal tiene grandes impactos negativos en los ingresos y por consecuencia en la sostenibilidad de los sistemas de transporte masivo.

Respuesta: Se aclara que el riesgo de la implantación es compartido entre Transcaribe y el concesionario de recaudo, es responsabilidad de Transcaribe – DATT realizar la reestructuración de las rutas de transporte público colectivo para darle entrada al nuevo sistema.

El proceso de desvinculación y desintegración parte del supuesto técnico en el cual se da la articulación entre las diferentes entidades que tienen la competencia para promover e incentivar que la disminución de la oferta de transporte público colectivo se materialice efectivamente. En ese orden, existe una responsabilidad a cargo de la Administración Distrital para generar la dinámica de gestión pública que permita materializar la estrategia de acuerdo con los documentos técnicos y dentro de los plazos allí previstos.

- e) Confirmar si el modelo es financiera y operativamente viable solamente con la ejecución de la fase 1.1

Respuesta: Las fases de implementación están diseñadas para permitir la viabilidad financiera del sistema, pero el riesgo de demanda siempre está en cabeza del operador.

OBSERVACION 289. 25.2 Indica las fases en las cuales se realiza la vinculación y operación de la flota del sistema, y en el apéndice 9 está el respectivo cronograma de solicitud de flota para cada fase. Sin embargo no hay un cronograma de desvinculación de flota ni uno específico para las rutas.

Se solicita entonces que se dé a conocer el cronograma mes a mes de desvinculación de flota y el de entrada de las rutas del sistema y desmonte de rutas del Transporte Público Colectivo.

Respuesta: Se aclara que la responsabilidad de la desvinculación de las rutas de transporte público colectivo es responsabilidad de Transcaribe- DATT, y la desvinculación de los vehículos es responsabilidad de los operadores.

El plan de desvinculación de las rutas del transporte público colectivo va a obedecer a la distribución de la flota nueva y a la incorporación establecidas en el Apéndice No 9.

OBSERVACION 290. 26. Cláusula 62 Cumplimiento del compromiso de reducción de la oferta de transporte público colectivo.

Numeral 62.2 “Cada oferente deberá enviar para que sean desvinculados los vehículos que postulo una vez sea adjudicatario, dichos vehículos deben cumplir con todos los requisitos para que puedan ser desvinculados y pagados”.

Se solicita aclarar por qué se habla de vehículos postulados. Hay que postular.

- A. Cuatro punto cinco (4.5) vehículos del actual sistema colectivo por cada vehículo articulado a vincular
- B. Tres punto cinco (3.5) vehículos del actual sistema colectivo por cada vehículo padrón a vincular
- C. Dos (2) vehículos del actual sistema colectivo por cada vehículo busetón a vincular

Favor corregir y determinar cuál es la proporción del número de vehículos del actual sistema de TPC por cada vehículo nuevo a vincular en el SITM, pues lo requerido en la minuta del contrato es diferente a lo requerido en el apéndice 11 Protocolo para la reducción de la sobre oferta del TPC.

De acuerdo al párrafo anterior, en un ejemplo se asume que son 4,5 vehículos del actual TPC por cada Articulado nuevo a vincular, entonces;

- Para cumplir el requerimiento, no importa la tipología del vehículo “usado”
- Se podría cumplir este requerimiento con la desvinculación de 4,5 microbuses.

Favor aclarar y corregir esta información, ya que se puede poner en riesgo la viabilidad operativa, jurídica y financiera del proyecto, no es lo mismo invertir en la compra de 4,5 microbuses (19 Pasajeros) que de 4,5 Buses (80 Pasajeros) del actual TPC de la ciudad y menos cuando ya existe una tabla de valores por tipo y placa de vehículo, definido en los documentos de la licitación.

Respuesta: Se aclara que la proporcionalidad de vehículos que deberán ser chatarrizados es la que está establecida en el contrato, se ajustara la información contenida en el apéndice No 11,

Se aclara que una vez adjudicados los contratos de concesion, para el ingreso de los nuevos vehículos cada operador debera enviar para ser chatarrizados la cantidad de vehículos del transporte público colectivo que esta establecido en el contrato.

Se aclara de igual forma que los recursos para la compra de los vehículos será maneja por una Fiducia, con recursos de aporte de los tres concesionarios, ya sea a través de crédito o a través de aportes propios. Cada concesionario hara el aporte por el valor de los vehículos que entregue para chatarrizar. La chatarrizacion de los vehículos es una operación independiente a la operación del sistema como tal, hasta el punto de que los ingresos por tarifa los recibe directamente la fiduciaria y no los concesionarios.

OBSERVACION 291. 27. Clausulas 65 Tamaño de la flota de operación y Clausula 67 Modificaciones en le tamaño de la flota de operación durante la etapa de operación regular

Cláusula 65 “Será responsabilidad del CONCESIONARIO mantener un tamaño de flota adecuado a las necesidades de la operación de transporte del Sistema, conforme a los servicios que se programen, según las condiciones de tiempo, frecuencia y lugar de los mismos, que le permita cumplir adecuadamente los estándares de operación establecidos en el presente Contrato de Concesión”

Respuesta: Atendiendo a su observación se ajustará la redacción de las cláusulas mencionadas con el fin de precisar el alcance de las obligaciones allí previstas.

OBSERVACION 292. Clausula 67 Numeral 67.3. “TRANSCARIBE S.A. durante el desarrollo del Contrato de Concesión, podrá solicitar al CONCESIONARIO el incremento del número de vehículos del tamaño de la flota de referencia de la concesión adjudicada dentro de la Licitación Pública No. TC-LPN-003 DE 2011, durante la Etapa de Operación Regular, o a disminuirla sin que ello implique responsabilidad o compensación. La reducción del tamaño de la flota de referencia se hará antes de la solicitud de vinculación de flota, y en ningún caso sobre la flota que se encuentre en operación. De igual manera, la reducción de flota no podrá ordenarse, sin que se garantice el nivel de servicio a los usuarios, por lo que deberá basarse en estudios técnicos, financieros y en el nivel de servicio al usuario”

Los cambios en la tipología, cantidades o especificaciones de la flota que ordene unilateralmente Transcaribe y que conlleven un perjuicio económico para los concesionarios deberán ser debidamente compensados. De lo contrario entraran a operar las cláusulas de restitución del equilibrio económico por causas atribuibles a Transcaribe.

Respuesta: Se aclara que transcaribe no ordenara cambios en la tipología de vehiculos o en las especificaciones de los mismos sin antes haber realizado un estudio serio y este haberlo socializado con los concesionarios.

OBSERVACION 293. 28. Clausula 72 Exclusión de vehículos del sistema Transcaribe

Provisión de vehículos

En el **numeral 72.1**, Dado el diseño operacional del ente gestor es muy posible que los vehículos articulados y padrones alcancen su vida útil de 1.2 Millones de Kms (articulados) y 1 Millón de Kms (padrones) antes de los 16 años y 3 meses, por lo que la vinculación de flota extra y su valor de salvamento debe ser compensada a los concesionarios de transporte, o con la aplicación de extensiones al contrato como alternativa de restablecimiento del equilibrio económico.

El contrato no contempla esta posibilidad ni tampoco define el valor de salvamento de la flota que sustituya la flota excluida. Favor dar claridad al respecto definiendo estos valores de salvamento.

Respuesta: Se aclara que en el diseño operativo de Transcaribe los vehiculos articulados no superan el 1200.000 kilometros y los padrones solo llegan al 1.000.000 de kilometros, razón por la cual el tiempo establecido en el contrato coincide con el recorrido de los vehículos.

OBSERVACION 294. 29. Clausula 77 Programa de servicio de operación – P.S.O.

29.1 Numeral 77.2 “El CONCESIONARIO, en conjunto tendrán un término máximo de diez (10) días hábiles, contados a partir de la fecha en que TRANSCARIBE S.A. envíe el documento de planeación que hace referencia el numeral anterior, para presentar ante TRANSCARIBE S.A. un proyecto unificado que incluirá”

Favor confirmar el entendimiento que no el “El Concesionario” sino “Los Concesionarios”. Se solicita hacer los ajustes correspondientes en la redacción.

Respuesta: Se acepta su solicitud.

OBSERVACION 295. 29.2 Numeral 77.2.5 “La distribución las tablas horarias de Operación Troncal, Pretroncal, Alimentación y auxiliar entre los CONCESIONARIOS, de tal manera que los Kilómetros Comerciales se repartan de manera proporcional a la Flota Troncal de cada Operador de Transporte Masivo”

El documento Asistencia Técnica Especializada define la siguiente distribución de vehículos entre los concesionarios:

Tabla 10. Distribución de Flota por Concesionario

Tipo de Vehículo	Concesionario 1	Concesionario 2	Concesionario 3
Articulado	65	0	0
Padron	0	81	63
Buseton	160	122	116
Total	225	203	179

Considerando que:

- Las proporciones por tipo de vehículo son diferentes para cada concesión.
- La distribución de kilometrajes entre los operadores que plantea Transcaribe no está por proporción de kilómetros sino que se reparte por rutas.

Se vuelve un imposible la distribución de la forma planteada por esta cláusula. Se solicita a Transcaribe indicar el mecanismo mediante el cual se debe hacer la distribución sin que se afecten las participaciones en la bolsa de ingresos de los Concesionarios de transporte.

Respuesta: Se aclara que Transcaribe realizara la repartición de los kilómetros de acuerdo a la flota en operación de cada uno de los concesionarios, tal como se muestra en la tabla siguiente:

KILOMETROS	KILOMETROS TOTALES SISTEMA			
	concesionario 1	Concesionario 2	Concesionario 3	Sub-Total
articulado	14.457	-	-	14.457
Padron	-	17.086	12.970	30.056
Convencional	26.283	20.263	19.484	66.029
Total	40.740	37.349	32.453	110.543

OBSERVACION 296. 29.3 Numeral 77.5 “Teniendo como base el P.S.O., al menos setenta y dos (72) horas antes de prestar cada servicio, el CONCESIONARIO deberá presentar a TRANSCARIBE S.A. la asignación de conductores y de vehículos Articulado, Padrones y Busetones para el cubrimiento de las Rutas Troncales, Pretroncales, auxiliares, y Alimentadoras a ser operadas”

La cláusula menciona que los concesionarios deben presentar a Transcaribe la asignación de buses y conductores con al menos 72 horas de anticipación. Sin embargo, se pueden presentar casos en que se necesiten hacer cambios de última hora, por lo que solicitamos este plazo no se fije en al menos 72 horas sino en 24 horas para evitar cambios sobre el sistema de ayuda a la explotación que afecten el transcurso de la operación.

Respuesta: La asignación de buses y conductores debe presentarse como está establecido en el apéndice 12, solo permitirá presentarlos con 24 hora de anticipación solo en el caso de que presente contingencias que sea comprobadas por transcaribe s.a. Se procederá a ajustar.

OBSERVACION 297. 29.4 Numeral 77.6 “Cuando se precise optimizar el uso de la flota al servicio del Sistema Transcaribe, o cuando así lo requieran las necesidades del servicio, TRANSCARIBE S.A. podrá a su criterio solicitarle al CONCESIONARIO el cumplimiento de programas de servicio de operación que involucren recorridos sobre Rutas Troncales, Pretroncales, alimentadoras y auxiliares del Sistema Transcaribe diferentes a los indicados en el P.S.O. Esto sin perjuicio del derecho de TRANSCARIBE S.A. de modificar las Rutas Troncales, Pretroncales, alimentadoras y auxiliares cuando lo estime conveniente en cualquier momento durante el presente Contrato.”

Favor responder ¿Cuál será el criterio para adjudicación y pago (liquidación) de los servicios adicionales? Aun teniendo en cuenta que el Contrato establece un límite de ingreso esperado, por lo que el incremento de servicios adicionales reduciría el plazo del Contrato. Sugerimos que el ente gestor excluya del ingreso esperado, los ingresos por kms adicionales a los establecidos en los P.S.O., o por el contrario aplique la alternativa de extensión del plazo del Contrato.

Respuesta: El pago de los kilómetros por los servicios adicionales está incluido en el cálculo del ingreso esperado del concesionario.

OBSERVACION 298. 30. Clausula 96 Multas por infracciones a otras obligaciones contractuales

Qué tipo de obligaciones contractuales harán que se ejecute esta cláusula, de lo contrario se podría estar penalizando al concesionario más de una vez y por cualquier justificación, y al evaluarlo en salarios mínimos mensuales (absoluto) esta cláusula podría ir en contra de la inmediatamente anterior (Cláusula 95) que establece que las multas en un mes no superarán el 10% del valor total de los ingresos que perciba el concesionario en el mes anterior al que se haya causado la sanción correspondiente.

Favor acotar y determinar exactamente cuáles son las obligaciones contractuales o en su defecto sugerimos eliminar la presente cláusula 96.

De igual forma se solicita a Transcaribe aclarar el concepto jurídico por aplicación de multas unilaterales de parte de entidades del estado pues las sanciones de estas solo se podrán hacer efectivas con el fallo de un juez de la república.

Respuesta: Atendiendo a su observación se ajustará la redacción de la cláusula mencionada, con el objetivo de evitar que el concesionario sea penalizado más de una vez por el mismo hecho. Igualmente, se aclarará lo atinente al límite del valor mensual impuesto a título de multa.

En cuanto a acotar o determinar exactamente cuáles son las obligaciones contractuales que darán lugar a la aplicación de esta cláusula, se aclara la redacción en el sentido de precisar que habrá lugar a la aplicación de la multa prevista en caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones previstas en la cláusula 7 del contrato de concesión.

Por último, frente al concepto jurídico de aplicación de multas unilaterales, es necesario recordar lo previsto en el artículo 17 de la Ley 1150 de 2007:

“Artículo 17. Del derecho al debido proceso. El debido proceso será un principio rector en materia sancionatoria de las actuaciones contractuales.

En desarrollo de lo anterior y del deber de control y vigilancia sobre los contratos que corresponde a las entidades sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, tendrán la facultad de imponer las multas que hayan sido pactadas con el objeto de conminar al contratista a cumplir con sus obligaciones. Esta decisión deberá estar precedida de audiencia del afectado que deberá tener un procedimiento mínimo que garantice el derecho al debido proceso del contratista y procede sólo mientras se halle pendiente la ejecución de las obligaciones a cargo del contratista. Así mismo podrán declarar el incumplimiento con el propósito de hacer efectiva la cláusula penal pecuniaria incluida en el contrato.

Parágrafo. La cláusula penal y las multas así impuestas, se harán efectivas directamente por las entidades estatales, pudiendo acudir para el efecto entre otros a los mecanismos de compensación de las sumas adeudadas al contratista, cobro de la garantía, o a cualquier otro medio para obtener el pago, incluyendo el de la jurisdicción coactiva”.

En el mismo sentido, el artículo 86 de la Ley 1474 de 2012 prevé un procedimiento para la imposición de multas, el cual concluye mediante la expedición de un acto administrativo en el cual se adopta la decisión correspondiente.

De acuerdo con lo anterior, la normatividad es clara al prever la posibilidad de la administración de imponer multas mediante acto administrativo, previo el cumplimiento del procedimiento previsto en la ley, asimismo prevé la posibilidad de compensar los valores con las sumas adeudadas por el contratista.

OBSERVACION 299. 31. Clausula 111 Duración y modificaciones a la duración de la etapa de operación regular

La clausula dice; “No se considerará que haya lugar a la ampliación del presente Contrato en razón de la incorporación de equipos e infraestructura adicional (negrilla no es del texto original) cuando esto se produzca por efectos del cumplimiento de los Niveles de Servicio requeridos por el contrato”

Favor excluir explícitamente de los equipos e infraestructura al material rodante (Buses Articulados, Padrones y Alimentadores) en esta cláusula.

En caso de afectar el equilibrio económico del contrato por estas modificaciones, el riesgo deberá ser asumido por Transcaribe.

Respuesta: Se atenderá la observación.

OBSERVACION 300. 32. Cláusula 148 Tribunal de arbitramento

Debe actualizarse las normas de arbitraje no se menciona la ley 1563 de 2012. Hay varias normas que se mencionan que están derogadas, ejemplo el decreto 2279 de 1989.

Respuesta: Atendiendo a su observación se hará el ajuste solicitado en la cláusula 148 del contrato de concesión.

OBSERVACION 301. 33. Incluir clausula sobre el riesgo de fuerza mayor y caso fortuito

Se solicita incluir una cláusula sobre la Fuerza Mayor y el Caso Fortuito como eximentes de responsabilidad del Concesionario.

Respuesta: Se revisará la pertinencia de incluir una cláusula en ese sentido.

OBSERVACION 302. Sistema de Recaudo

a. Confirmar que la asignación del riesgo en caso de pérdida de pasajeros o evasión por rezago tecnológico no será a los concesionarios de operación y que se deben aplicar los mecanismos de equilibrio económico en caso de afectación de los ingresos del sistema por este motivo.

Respuesta: Se revisará el pliego de condiciones y la minuta del contrato. En todo caso, se debe articular con el contrato de recaudo para efectos de establecer la responsabilidad frente a este asunto.

b. ¿El sistema de recaudo contempla opciones de actualización y mejoramiento a sistemas de avanzada tecnología como por ejemplo NFC Near Field Communication?

Respuesta: Los concesionarios de recaudo deberán colocar la última tecnología en materia de comunicación y que permita gozar de un nivel de confianza del sistema.

c. La experiencia en otras ciudades de Colombia muestra que una débil red de venta y recarga de medios de pago conlleva al incremento de reventas e informalidad, ¿cómo será la red de recarga y ventas de medio de pago que garantice la reducción al máximo de evasión y disminución de ingresos por este motivo?

Respuesta: Se aclara que existe una extensa red de puntos de venta externos que deberán ser suministrados por el concesionario de recaudo en tota 440 puntos de ventas externos.

d. ¿Cuál es la diferencia jurídica entre evasión y fraude?

Respuesta: El fraude supone evasión en el pago para ingresar al sistema. Sin embargo, no toda evasión supone hacer fraude al sistema. Por ejemplo, se puede presentar evasión por hacer un ingreso sin pago al sistema, sin que ello suponga que se haga fraude a los medios de pago del Sistema.

e. ¿Cuál es el alcance del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE)?

Respuesta: El sistema de ayuda a la explotación incluye todo el control del sistema (Troncales, Pretroncales, Auxiliares y Alimentadoras)

f. Aclarar por favor las especificaciones técnicas del SAE.

Respuesta: Las especificaciones del SAE las puede consultar en las oficinas de Transcaribe.

OBSERVACION 303. Integración de servicios interurbanos y rutas acuáticas

¿Cómo será aplicada la integración de los servicios interurbanos y las rutas acuáticas?

Se debe indicar en el contrato que si la implementación de las rutas suburbanas y las rutas acuáticas lleva una disminución de los ingresos de los concesionarios, se aplicarán las cláusulas de desequilibrio económico y este deberá ser restituido por Transcaribe.

Respuesta: Se ajustará la cláusula en el sentido de precisar que la inclusión de otros modos de transporte deberá estar precedida de la verificación de las condiciones financieras del contrato, de modo que no se perjudiquen los ingresos esperados de los CONCESIONARIOS. De momento, no se ha estructurado la integración de otros modos de transporte con el Sistema Transcaribe.

1. Se solicita a Transcaribe aclare cuál es la relación del ente gestor con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte y cuáles son los alcances respectivos de las responsabilidades de cada uno para con el Sistema Transcaribe.

Respuesta: El Ministerio de Transporte tiene la competencia de fijar los lineamientos generales de la implementación de los sistemas de transporte masivo en los diferentes entes territoriales, de ahí que Transcaribe atienda las observaciones generales que indique esa entidad, a fin de que la operación del Sistema esté acorde con las políticas nacionales que refieren a ese asunto.

Frente al DNP, se debe precisar que le corresponde adelantar o viabilizar los proyectos de inversión que refieren a los diferentes proyectos que adelanta el nivel nacional, en el caso concreto, en el ámbito territorial. Le corresponde cumplir, frente a Transcaribe las facultades que le son propias frente a la implementación del sistema de transporte masivo, en el ámbito de su competencia. Para el efecto, se debe tener en cuenta lo señalado en el Documento CONPES 3259 de 2003 y 3516 de 2008, en el cual se fijó la política nacional frente al tema de Transporte Masivo para el Distrito de Cartagena.

2. ¿Cuál es el impacto de los radicales CH₄ de una operación a gas en la salud de los ciudadanos?

Respuesta: Se aclara que ese estudio no ha hecho desde el punto de vista del sistema de Transporte masivo, pero es válida su pregunta y la entidad procederá a realizar el análisis que sea necesario para saber el impacto del CH₄.

3. ¿Cuál es la diferencia jurídica entre evasión y fraude?

Respuesta: El fraude supone evasión en el pago para ingresar al sistema. Sin embargo, no toda evasión supone hacer fraude al sistema. Por ejemplo, se puede presentar evasión por hacer un ingreso sin pago al sistema, sin que ello suponga que se haga fraude a los medios de pago del Sistema.

4. Aclarar por favor si el distrito de Cartagena de Indias se encuentra en ley 550 de 1999.

Respuesta: En principio se entiende que no está en acuerdo de reorganización ni reestructuración de deudas.

5. Todos los sistema SITP y SETP del país se encuentran en quiebra, ¿cuáles son las garantías de reafirmen que el caso de Cartagena será la excepción? ¿Se han recogido experiencias que eviten los errores de los otros sistemas integrados y estratégicos de transporte público en Colombia?

Respuesta: La forma de estructuración del sistema de transporte masivo de Cartagena, a diferencia de los otros, está pensado para que el sistema de transporte colectivo no sea competencia del masivo. Este aspecto es determinante para que el proyecto tenga una dinámica diferente a lo que ha sucedido en otras ciudades.

De otro lado, al estructurarse la desvinculación de vehículos que pertenecen al transporte colectivo desde el inicio de la implementación del sistema, se tiene como un aspecto que redundará en la disminución de la sobreoferta con la consecuente migración de demanda hacia el sistema que se implementa.

Esos dos aspectos se recogen de experiencia de otras ciudades, a partir de las cuales se estructuró esta nueva dinámica de operación.

6. ¿Cuál es la diferencia jurídica entre buses nuevos y buses antiguos de las rutas remanentes?

Respuesta: No entendemos la pregunta, pero se aclara que la decisión de utilizar flota en uso para la operación en masivo es de los concesionarios.

7. ¿Cuál será el impacto ambiental de la fase 1.1 una vez concluida?, ¿cuáles son las proyecciones de contaminación del transporte público remanente en la ciudad de Cartagena de Indias?

Respuesta: Se informa que esto será evaluado en el proyecto MDL que se realizará con la implementación del SITM.

8. Desde el punto de vista ambiental, ¿cómo se garantizará el debido control al mototaxismo?

Respuesta: La autoridad correspondiente deberá tomar las medidas necesarias que mitiguen el impacto del mototaxismo en la ciudad, una vez inicie la operación del SITM.

9. En caso de una nueva licitación, confirmar si el ente gestor o el nuevo concesionario comprará los buses de los anteriores operadores de transporte de Transcaribe.

Respuesta: Se aclara que no, los vehículos ya habrán cumplido su vida útil y se habrán pagado por el sistema.

OBSERVACION 304. 34. El documento incluido en los prepliegos **Anexo 1 Asistencia Técnica Especializada**, presenta en la tabla 14 el detalle de las Rutas Remanentes del Sistema en la Fase 1. Favor confirmar que es parte de las obligaciones contractuales de Transcaribe el cumplimiento de este plan.

Respuesta: El plan de implementación o implantación del sistema debe realizarse en forma coordinada entre todos los actores involucrados: Transcaribe, DATT, Distrito de Cartagena dicho plan estará acorde a la entrada de la nueva flota del sistema.

FIN DEL DOCUMENTO