



**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS EFECTUADAS EN LAS REUNIONES
INFORMATIVAS**

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**

ANTECEDENTES

Conforme al cronograma inicial del proceso de contratación, los días 6, 7 y 8 de mayo del año que discurre se llevaron a cabo reuniones informativas dirigidas a los siguientes públicos objeto:

- 6 de mayo empresas transportadoras
- 7 de mayo propietarios de vehículos
- 8 de mayo entidades financieras y bancas de inversión

Tras la reunión inicial se pacto con los presentes, y en atención a las múltiples observaciones, dudas y preguntas que se tenían sobre los documentos que conformaban el proceso de contratación, llevara a cabo otras reuniones informativas por temas, las cuales se programaron así:

- 15 de mayo, aspectos técnicos del proyecto
- 16 de mayo, aspectos financieros del proyecto
- 17 de mayo, valor de los vehículos a desintegrar
- 22 de mayo, aspectos jurídicos

En cada una de esas reuniones, tal como consta en las actas elevadas luego de su celebración, las que fueron publicadas en la web en los portales de contratación, se dieron respuesta a la mayor parte de las observaciones presentadas en las reuniones informativas. Por ello, a continuación, solo se responderán aquellas que requieren una respuesta de fondo y que definitivamente no fueron resueltas en las exposiciones hechas por la entidad con los especialistas en cada área y en los documentos de respuesta a observaciones igualmente publicados en la web.

OBSERVACIÓN: Frente a la teoría del daño especial:

Respuesta: Frente al argumento según el cual, las empresas transportadoras deben ser resarcidas en tanto se configura un daño especial por cuanto la carga que soportan —desaparecer como actores para la prestación del servicio público de transporte— es excesiva frente a los demás administrados, debe indicarse que TRANSCARIBE S.A., ha adoptado medidas para efectos de garantizar la inclusión de los actuales actores directos del sistema: propietarios y empresas de transporte público colectivo, para que hagan parte del nuevo esquema de prestación del servicio público de transporte en la ciudad de Cartagena.



Bajo ese entendido, no le corresponde al ente gestor reconocer a favor de las empresas de transporte público colectivo, indemnizaciones por la configuración del hipotético daño que se produciría como consecuencia de la adopción de las decisiones de orden administrativo y de política pública, que encuentran fundamento en las normas que regulan la prestación del servicio.

La prestación del servicio público de transporte no responde a la configuración de situaciones consolidadas que no pueden ser objeto de modificación, máxime si se tiene en cuenta que la facultad de prestar el servicio es revocable por parte de la administración, cuando se configuren situaciones previamente definidas que así lo justifiquen.

Al respecto, es válido hacer referencia a las disposiciones contenidas en la Ley 105 de 1993, la Ley 310 de 1996, el Decreto 3109 de 1997, así como las directrices impartidas en el Documento CONPES 3259 de 2003, las cuales fundamentan la decisión de implementar el sistema de transporte masivo en la ciudad de Cartagena.

En relación con los principios señalados en la Ley 105 de 1993, la norma establece que:

Artículo 3º.- Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

I. DEL ACCESO AL TRANSPORTE:

El cual implica:

a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.

c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos" (Destacado fuera de texto)

Por su parte, el documento CONPES 3259, señala lo siguiente:



"De no implantar medidas correctivas, los problemas de transporte público anteriormente descritos continuarán agravándose en detrimento del servicio a los usuarios y el bienestar social. Como respuesta a lo anterior se previó, en los planes de desarrollo y de ordenamiento territorial del Distrito de Cartagena, la implantación de un sistema de transporte masivo sobre el eje mencionado que contribuya de manera sostenible al crecimiento urbano proyectado, así como un elemento estructurante para la movilidad de la ciudad".

OBSERVACIÓN: Frente a un nuevo estudio sobre movilidad:

Respuesta: Se realizó una actualización de la demanda de pasajeros en el año 2012 y dicho estudio arrojó que la demanda paga de pasajeros en el transporte público colectivo asciende a 452.000 pasajeros. Esta cifra ya tiene descontada la demanda que está movilizando el transporte informal (mototaxi, taxi colectivo o vehículos particulares que prestan el servicio de transporte colectivo).

Los estudios de actualización de la demanda con las pruebas en campo se realizaron en compañía de representantes del gremio transportador; dichas actividades fueron en la FOV (frecuencia ocupación visual), velocidad de las rutas y recorrido de las mismas.

OBSERVACIÓN: Frente al contrato de vinculación vigente de los propietarios

Respuesta: El cumplimiento del objetivo de reducción de flota de transporte público colectivo en la ciudad de Cartagena es uno de los elementos esenciales para garantizar el éxito del sistema de transporte masivo Transcaribe. En tal sentido, es necesario garantizar que el 100% de estos vehículos sea desvinculado por la autoridad de transporte de la ciudad de Cartagena y que se realice la correspondiente cancelación de la tarjeta de operación.

Teniendo en cuenta que el supuesto indispensable para que un vehículo pueda obtener una tarjeta de operación en la ciudad es que se encuentre vinculado a una empresa de transporte público, en el proceso de desvinculación es necesario demostrar que existe dicho contrato entre la empresa de transporte público colectivo y el propietario. De acuerdo con las anteriores consideraciones, en el protocolo de chatarrización se mantendrá la obligación de aportar el contrato de vinculación para efectos de realizar el proceso de desvinculación y la correspondiente cancelación de la tarjeta de operación.

No obstante lo anterior, se eliminará la obligación de allegar un paz y salvo expedido por la empresa de transporte público colectivo. Lo anterior, en la medida en que el contrato de vinculación es un contrato privado en el cual no hace parte la autoridad de tránsito y transporte de Cartagena ni TRANSCARIBE SA. Por lo tanto, no le compete a estas entidades pronunciarse ni intervenir en relación con las obligaciones derivadas de dicho acuerdo de voluntades.



OBSERVACIÓN: Propuesta subsidiaria y requisitos habilitantes mínimos

Respuesta: Se precisará en el pliego de condiciones definitivo lo relacionado con los requisitos que se deben aportar respecto de las propuestas subsidiarias.

OBSERVACIÓN: Frente a la definición de la tarifa por parte del Distrito y la preocupación frente a la politización respecto de ese asunto.

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)

En relación con la pregunta, se complementa en el sentido de indagar sobre la aprobación del Concejo de Cartagena frente al compromiso de vigencias futuras para cumplir el acuerdo de respaldo.

Respuesta: En estricto sentido no se trata de comprometer vigencias futuras en la medida que se trata de una suma indeterminada, respecto de la cual sólo se genera la obligación de pagar cuando la tarifa al usuario fijada por la autoridad competente, es inferior a la tarifa técnica definida por TRANSCARIBE.

Como medida para mitigar ese riesgo se cuenta con el acuerdo de respaldo.

OBSERVACIÓN: Frente a la Democratización: también debería darse mayor puntaje en función del mayor número de empresas de transporte público colectivo que se vinculen.

Respuesta: TRANSCARIBE S.A. consideró relevante la asignación de puntaje sólo en función de los propietarios, para que exista un criterio de igualdad en la asignación de puntaje, frente a las alternativas de presentación de propuestas que no incluyen la necesidad de contar con empresas.

OBSERVACIÓN: Frente al tema de desvinculación administrativa y la necesidad de contar con paz y salvo de las empresas transportadoras

Respuesta: El contrato de vinculación es un contrato privado en el cual no hace parte la autoridad de tránsito y transporte de Cartagena ni TRANSCARIBE SA. Por lo tanto, no le compete a estas entidades pronunciarse ni intervenir en relación con las obligaciones



derivadas de dicho acuerdo de voluntades. Atendiendo a su observación, y de acuerdo con las consideraciones antes descritas, en el pliego de obligaciones definitivo se eliminará la obligación de allegar un paz y salvo expedido por la empresa de transporte público colectivo.

OBSERVACIÓN: Frente a la razón de la propuesta supletiva y subsidiaria

Respuesta: Las propuestas subsidiarias y supletivas fueron ideadas con dos objetivos fundamentales: (i) generar competencia entre los posibles interesados en el proceso y (ii) precaver que se declarara desierta una de las concesiones por ausencia de oferentes interesados en una de ellas.

OBSERVACIÓN: Frente al fundamento legal de las propuestas supletivas y subsidiarias

Respuesta: En relación con el fundamento legal de la propuesta supletiva y subsidiaria, se parte del artículo 5 de la Ley 1150 de 2007 en el cual se prevé el principio de selección objetiva. De acuerdo con este artículo, *"es objetiva la selección en la cual la escogencia se haga al ofrecimiento más favorable a la entidad y a los fines que ella busca, sin tener en consideración factores de afecto o de interés y, en general, cualquier clase de motivación subjetiva"*.

En tal sentido, el Estatuto de Contratación Estatal no sólo permite a las entidades estatales generar mecanismos que promuevan la competencia entre los proponentes, sino que prevé un mandato legal en relación con la creación de mecanismos que permitan a la entidad seleccionar la propuesta que sea más favorable a los fines que ella busca.

Así entonces, la entidad debe estructurar los pliegos de condiciones de tal manera que de plena aplicación a este principio.

En el presente proceso de selección se plantea la posibilidad de presentar propuesta principal, subsidiaria y supletiva 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.

Así entonces, la forma de presentación de las propuestas constituye un mecanismo idóneo para cumplir con el principio de selección objetiva antes mencionado.

OBSERVACIÓN: Ejemplo práctico

Respuesta: De acuerdo con las reglas de evaluación de las propuestas y elegibilidad se incluyen dos (2) rondas de verificación de propuestas, así:

- La primera ronda contempla la verificación de todas las propuestas principales presentadas para cada una de las concesiones. Una vez verificado el



cumplimiento de los requisitos previstos en el pliego de condiciones, se establece si las propuestas principales resultan habilitadas y se realiza la evaluación.

En caso de que exista una propuesta principal habilitada para cada una de las concesiones, cada una de esas propuestas principales será adjudicataria de la concesión respecto de la cual presentó la propuesta más favorable para la entidad.

- En el evento en que respecto de una de las concesiones no exista una propuesta principal habilitada, entrarán a competir las propuestas subsidiarias presentadas para cada concesión. Para el efecto, se verificará el cumplimiento de los requisitos habilitantes y se asignará el puntaje para establecer la propuesta subsidiaria adjudicataria.

La propuesta supletiva será eliminada del pliego de condiciones definitivo.

OBSERVACIÓN: Frente a la definición de abuso de posición dominante

Respuesta: Se revisará el pliego de condiciones para precisar el concepto en los apartes del contrato a los cuales hace alusión el observante.

OBSERVACIÓN: Frente a la entrega del patio taller "a la mayor brevedad posible"

Respuesta: Para efectos de la culminación de la construcción de la infraestructura pendiente, se encuentran adelantados los procesos de selección de los contratistas que ejecutarán esas obras. 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 a los contratos 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.

OBSERVACIÓN: Frente a la fórmula de IPK, no es justa la asignación del riesgo de demanda. Reitera la observación sobre el tema de tarifa.

Respuesta: Por definición, los riesgos son asignados a la parte que está en mejor condición de asumirlo o soportarlo.

OBSERVACIÓN: Frente a la permanencia de la participación de los pequeños propietarios durante los primeros siete (7) años

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.



OBSERVACIÓN: Frente a la motivación de los propietarios para que participen en el sistema, cuando se tienen referentes de fracaso de otros proyectos de sistemas de transporte masivo.

Respuesta: La labor de persuasión a los propietarios debe estar centrada en destacar la forma de estructuración del sistema de transporte masivo de Cartagena, el cual, 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.

OBSERVACIÓN: Justificación legal que el 100% de la flota tenga accesibilidad para discapacitados.

Respuesta: El 27 de febrero de 2013 se expidió la Ley Estatutaria 1618 de 2013, en la cual se incluyen las siguientes previsiones relevantes en materia de accesibilidad de las personas con discapacidad a los sistemas de transporte masivo:

"Artículo 2°. Definiciones. Para efectos de la presente ley, se definen los siguientes conceptos:

1. Personas con y/o en situación de discapacidad: Aquellas personas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a mediano y largo plazo que, al interactuar con diversas barreras incluyendo las actitudinales, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

(...)

4. Acceso y accesibilidad: Condiciones y medidas pertinentes que deben cumplir las instalaciones y los servicios de información para adaptar el entorno, productos y servicios, así como los objetos, herramientas y utensilios, con el fin de asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, tanto en zonas urbanas como rurales. Las ayudas técnicas se harán con tecnología apropiada teniendo en cuenta estatura, tamaño, peso y necesidad de la persona.

(...)



Parágrafo. Para efectos de la presente ley, adicionalmente se adoptan las definiciones de "comunicación", "Lenguaje", "discriminación por motivos de discapacidad", "ajustes razonables" y "diseño universal", establecidas en la Ley 1346 de 2009" (Destacado fuera del texto).

En el mismo sentido, el artículo 14 dispone lo siguiente en relación con los sistemas, modos y medio de transporte que funcionan actualmente y aquellos que se contraten a partir de la promulgación de la ley:

"Artículo 14. ACCESO Y ACCESIBILIDAD. Como manifestación directa de la igualdad material y con el objetivo de fomentar la vida autónoma e independiente de las personas con discapacidad, las entidades del orden nacional, departamental, distrital y local garantizarán el acceso de estas personas, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, incluidos los sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones, el espacio público, los bienes públicos, los lugares abiertos al público y los servicios públicos, tanto en zonas urbanas como rurales. Para garantizarlo se adoptarán las siguientes medidas:

(...)

2. El servicio público del transporte deberá ser accesible a todas las personas con discapacidad. Todos los sistemas, medios y modos en que a partir de la promulgación de la presente ley se contraten deberán ajustarse a los postulados del diseño universal.

Aquellos que funcionan actualmente deberán adoptar planes integrales de accesibilidad que garanticen un avance progresivo de estos postulados, de manera que en un término de máximo 10 años logren niveles que superen el 80% de la accesibilidad total. Para la implementación de ajustes razonables deberán ser diseñados, implementados y financiados por el responsable de la prestación directa del servicio.

(...)

4. Implementar las medidas apropiadas para identificar y eliminar los obstáculos y para asegurar la accesibilidad universal de todas las personas con discapacidad al ambiente construido, transporte, información y comunicación, incluyendo las tecnologías de información y comunicación y otros servicios, asegurando las condiciones para que las personas con discapacidad puedan vivir independientemente" (Destacado fuera del texto).

Adicionalmente, el artículo 15 prevé lo siguiente en relación con el derecho al transporte:

Artículo 15. DERECHO AL TRANSPORTE. Las personas con discapacidad tienen derecho al uso efectivo de todos los sistemas de transporte en



concordancia con el artículo 9°, numeral 1, literal a) y el artículo 20, de la Ley 1346 de 2009. Para garantizar el ejercicio efectivo de este derecho, el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Aeronáutica Civil y demás entidades relacionadas deben adoptar las siguientes medidas:

1. **Asegurar que los sistemas de transporte integrado masivo cumplan, en su totalidad, desde la fase de diseño, con las normas de accesibilidad para las personas con discapacidad.**

2. La señalización de los aeropuertos, terminales de transporte aéreo, terrestre, fluvial y marítimo, medios de transporte masivo y espacios públicos, deberán contar con el uso de símbolos adecuados en el marco del diseño universal. Esta señalización debe estar acompañada de campañas cívicas de sensibilización y de difusión adecuadas, flexibles y de amplia cobertura.

(...)

5. Adaptar en los aeropuertos, terminales de transporte y medios de transporte masivo, accesos, señales, mensajes auditivos y visuales para las personas con discapacidad.

(...)

7. El Estado, mediante las autoridades competentes, sancionará el incumplimiento de los plazos de adaptación o de accesibilidad al transporte". (Destacado fuera de texto)

De la normatividad citada se puede concluir que la Ley Estatutaria prevé dos supuestos en materia de acceso a los sistemas, modos y medios de transporte público. En primer lugar, la norma establece las condiciones que deben cumplir los sistemas de transporte que se contraten con posterioridad a la entrada en vigencia de la norma. En segundo lugar, se establecen las condiciones que deben cumplir los sistemas que se encontraban en funcionamiento antes de la entrada en vigencia de la norma.

En el primer caso, se prevé que la totalidad del sistema debe estar acorde con el postulado de diseño universal contenido en la Ley 1346 de 2009, en el segundo se prevé que este postulado debe ser aplicado de manera progresiva con el objetivo de contar con una cobertura del 80%, al cabo de 10 años. Se debe precisar que la cobertura mencionada no se limita a los vehículos que hacen parte del sistema si no al sistema de transporte masivo en su conjunto, es decir, a la infraestructura, equipos, vehículos, y demás elementos que hagan parte del sistema.

El Sistema TRANSCARIBE se ha venido implementado desde el año 2003, en el cual se constituyó la sociedad TRANSCARIBE como gestora del SITM de la ciudad de Cartagena. Desde esta fecha se han celebrado diferentes contratos encaminados a la puesta en marcha del sistema, como son los contratos de infraestructura, patios y recaudo, entre otros. Sin embargo, actualmente no se han suscrito los contratos de operación.



Teniendo en cuenta que el sistema es uno sólo y no puede fraccionarse en cada uno de los contratos celebrados, se puede concluir que, aunque el sistema no se ha contratado en su totalidad, si se ha hecho una estructuración integral del mismo y se han llevado a cabo la mayoría de los contratos necesarios para implementar esta estructuración.

Bajo ese entendido, el sistema integrado de transporte masivo (SITM) de la ciudad de Cartagena, TRANSCARIBE, debe llevar a cabo un avance progresivo en relación con la aplicación de los postulados del diseño universal, de tal manera que, dentro de los próximos 10 años, se logre un accesibilidad superior al 80% de la accesibilidad total, tanto en las estaciones, como en el espacio público de las troncales y en los vehículos, con elementos adecuados que permitan que esta población pueda acceder de manera segura y sin ningún tipo de inconvenientes al sistema.

Con el fin de cumplir y superar la exigencia contenida en la Ley estatutaria, TRANSCARIBE ha decidido exigir que el 100% de la flota nueva que ingrese al sistema deberá ser accesible a las personas en situación de discapacidad, contando para el efecto con el principio del diseño universal.

OBSERVACIÓN: Frente a la forma de participación de los proponentes para acreditar la experiencia

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.

OBSERVACIÓN: Frente a la experiencia en consecución de financiación por parte de las matrices y subordinadas o filiales de la matriz.

Respuesta: 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.

OBSERVACIÓN: Frente a la solicitud de incluir los términos del contrato de fiducia para el proceso de desvinculación y desintegración

Respuesta: Se incluirá como parte del protocolo de desvinculación y desintegración los términos generales en que se sugiere debe ser suscrito el contrato de fiducia para el proceso de desvinculación y desintegración de vehículos.

OBSERVACIÓN: Frente a la observación de licitación por un valor fijo durante el plazo de la concesión



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.

OBSERVACIÓN: Frente a la exigencia de incluir como requisito que quien aporte experiencia en consecución de financiación sea socio del proponente

Respuesta: La observación será tenida en cuenta y en el pliego de condiciones se ajustará el requisito incluyendo la obligación según la cual, quien aporte experiencia en financiamiento, sea socio del proponente con una participación en la estructura plural que se establezca.

OBSERVACIÓN: Frente a la solicitud de apertura de los requisitos exigidos a los propietarios para someterse al protocolo de desvinculación y desintegración

Respuesta: El cumplimiento del objetivo de reducción de flota de transporte público colectivo en la ciudad de Cartagena es uno de los elementos esenciales para garantizar el éxito del sistema de transporte masivo Transcaribe. En tal sentido, es necesario garantizar que el 100% de estos vehículos sea desvinculado por la autoridad de transporte de la ciudad de Cartagena y que se realice la correspondiente cancelación de la tarjeta de operación.

Teniendo en cuenta que el supuesto indispensable para que un vehículo pueda obtener una tarjeta de operación en la ciudad es que se encuentre vinculado a una empresa de transporte público, en el proceso de desvinculación es necesario demostrar que existe dicho contrato entre la empresa de transporte público colectivo y el propietario. De acuerdo con las anteriores consideraciones, en el protocolo de chatarrización se mantendrá la obligación de aportar el contrato de vinculación para efectos de realizar el proceso de desvinculación y la correspondiente cancelación de la tarjeta de operación.

No obstante lo anterior, se eliminará la obligación de allegar un paz y salvo expedido por la empresa de transporte público colectivo. Lo anterior, en la medida en que el contrato de vinculación es un contrato privado en el cual no hace parte la autoridad de tránsito y transporte de Cartagena ni TRANSCARIBE SA. Por lo tanto, no le compete a estas entidades pronunciarse ni intervenir en relación con las obligaciones derivadas de dicho acuerdo de voluntades.



OBSERVACIÓN: Frente al proceso de socialización del sistema para motivar a los propietarios a que se vinculen al proyecto.

Respuesta: La labor de persuasión a los propietarios debe estar centrada en destacar la forma de estructuración del sistema de transporte masivo de Cartagena, el cual, 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.

OBSERVACIÓN: Frente a la entrega de la infraestructura

Respuesta: Para efectos de la culminación de la construcción de la infraestructura pendiente, se encuentran adelantados los procesos de selección de los contratistas que ejecutarán esas obras. 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 a los contratos 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.

OBSERVACIÓN: Frente a la observación sobre el trato discriminatorio de las empresas de transporte colectivo frente a los propietarios.

Respuesta: El pliego de condiciones obliga a que al menos dos (2) de los futuros proponentes incluyan dentro de la estructura a las empresas de transporte colectivo, esa medida incentiva o promueve la participación de las empresas, como medida para protegerlas como parte del sistema de prestación del servicio público de transporte.

En todo caso, se ajustará el pliego de condiciones en el sentido de indicar que los requisitos habilitantes relacionados con las empresas de transporte colectivo acreditados para la propuesta principal, pueden ser los mismos que se presenten para la propuesta subsidiaria.

OBSERVACIÓN: El plazo de la concesión debe obedecer a la vida útil del vehículo y su reposición. Por qué no contemplar un plazo e concesión más largo?

Respuesta: Porque la vida útil de los vehículos en relación al número de kilómetros recorridos, corresponde al plazo máximo del contrato de concesión.

FIN DEL DOCUMENTO