



Cartagena de Indias, D. T. y C., veintiuno (21) de Noviembre de 2013.

TC-DJ- 07.01-0905-2013

Doctora:

**FANNY GONZALEZ**

**Procuradora Delegada para la Función Pública**

Carrera 5ª No. 15 – 80, piso 17

Tel. (091) 5878750 ext. 11728

Bogotá, D.C.

Referencia. Seguimiento Transcaribe. Observaciones pliego de condiciones Licitación Pública TC-LPN-002-2013. Oficio 108998.

Respetada Doctora González:

De antemano quiero agradecer, en nombre de TRANSCARIBE S.A. y el mío propio, el acompañamiento que ha hecho sobre el proceso de contratación que la entidad ha seguido 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**, toda vez que el mismo se ha enriquecido y ajustado a las disposiciones contenidas en las normas legales vigentes y en las posiciones garantistas de la entidad.-

De acuerdo con el documento radicado bajo el número 155554 del 18 de noviembre pasado, a continuación encontrará las consideraciones que se encuentran relevantes respecto de cada una de las observaciones formuladas por esa Delegada, al proceso licitatorio que se encuentra desarrollando TRANSCARIBE S.A., para seleccionar los concesionarios que realizarán la operación del Sistema de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena

### **1. Modificaciones al Cronograma**

La observación formulada señala que TRANSCARIBE S.A., debe *"revisar y evaluar el impacto de haber expedido la ADENDA 4 y ADENDA 5 por fuera del cronograma del Pliego de Condiciones modificado por la ADENDA 2, toda vez que si se expidieron por fuera del plazo legalmente establecido, podría presentarse un vicio de forma que afecte*



el procedimiento contractual al ignorar una regla que define un límite temporal para la expedición de adendas”.

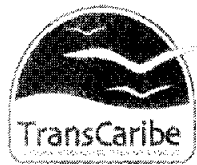
Para efectos de responder la observación corresponde revisar la cronología de expedición de documentos modificatorios del pliego de condiciones tanto en el plazo de la licitación, como los producidos como consecuencia de las suspensiones a las que se ha visto enfrentado el proceso.

- Mediante Adenda No. 1 se estableció que el límite para publicar Adendas era el día 20 de septiembre de 2013. En ese cronograma se determinó que la fecha de cierre sería el día 27 de septiembre de 2013.
- Con la expedición de la Adenda No. 2 se modificó el límite para la modificación del pliego de condiciones, estableciendo el día 25 de septiembre para esos efectos, y ampliando la fecha de cierre para el día 2 de octubre.
- La Adenda No. 3 determinó que la fecha del cierre sería el 10 de octubre de 2013.
- Mediante Resolución 127 del 26 de septiembre de 2013 se ordenó la suspensión del proceso por el término de diez (10) días hábiles, los cuales se contarían desde esa fecha, hasta el 9 de octubre, reanudándose el plazo de la licitación a partir del 10 de octubre de 2013.
- La Adenda No. 4, que se publicó el 11 de octubre de 2013, no modificó el cronograma de la licitación y se expidió, once (11) días anteriores al cierre del proceso licitatorio, dando cumplimiento a lo previsto en el inciso 2º del numeral 5º del artículo 30 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 89 de la Ley 1474 de 2011, el cual prevé lo siguiente:

*"ARTÍCULO 89. EXPEDICIÓN DE ADENDAS. El inciso 2o del numeral 5 del artículo 30 de la Ley 80 de 1993 quedará así:*

*"Cuando lo estime conveniente la entidad interesada, de oficio o a solicitud de un número plural de posibles oferentes, dicho plazo se podrá prorrogar antes de su vencimiento, por un término no superior a la mitad del inicialmente fijado. En todo caso **no podrán expedirse adendas dentro de los tres (3) días anteriores en que se tiene previsto el cierre del proceso de selección**, ni siquiera para extender el término del mismo. La publicación de estas adendas sólo se podrá realizar en días hábiles y horarios laborales" (Destacado fuera de texto)*

R



- Mediante Resolución 135 del 21 de octubre de 2013 se suspendió nuevamente el proceso licitatorio, por el término de seis (6) días hábiles, esto es, entre el 21 y el 28 de octubre de 2013, modificando la fecha de cierre para el 5 de noviembre de 2013.
- La Adenda No. 5, expedida el 29 de octubre, no modificó el cronograma de la licitación.
- Mediante Resolución 141 del 30 de octubre de 2013, se suspendió el proceso licitatorio por el término de doce (12) días hábiles, esto es, entre el 30 de octubre y el 18 de noviembre, reanudándose el plazo el 19 de noviembre. En ese documento se precisó que la fecha límite para expedir adendas era el 29 de octubre de 2013, como quiera que era el último día hábil de la licitación, previo a que rigiera la restricción de la norma del inciso 2° del numeral 5° del artículo 30 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 89 de la Ley 1474 de 2011.

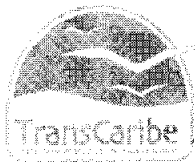
Como se advierte de la descripción cronológica relacionada con la expedición de adendas modificatorias del pliego de condiciones, se encuentra que ninguna de ellas se publicó por fuera del plazo legalmente establecido, esto es, el previsto en el inciso 2° del numeral 5° del artículo 30 de la Ley 80 de 1993, modificado por el artículo 89 de la Ley 1474 de 2011, contando los proponentes con plena certeza sobre las condiciones finales de participación, dentro del límite máximo permitido por la ley que rige el proceso de selección.

En ese orden, dentro del trámite del proceso licitatorio no existe vicio de forma que afecte el procedimiento contractual, en tanto se tuvo en cuenta el límite temporal previsto en la norma para efectos de expedir adendas, contando los proponentes con el tiempo suficiente para ajustar las propuestas a las modificaciones realizadas, en los términos previstos por el Consejo de Estado.

## **2. Modificaciones introducidas al pliego de condiciones mediante Adendas 3, 4 y 5**

La observación de la Procuraduría sugiere revisar si se introdujeron cambios que pueden haber afectado la estructura esencial de los requisitos de orden técnico, financiero, jurídicos y los factores de calificación de las propuestas, para efectos de determinar si procede la revocatoria del acto de apertura.

Para el análisis se revisará cada componente a fin de establecer si, en criterio de TRANSCARIBE, existe mérito para adoptar la decisión de revocar dicho acto



administrativo, como consecuencia de las modificaciones introducidas durante el plazo de la licitación..

## **2.1. El aspecto jurídico**

Frente a los aspectos jurídicos se tiene que las modificaciones refieren a condiciones de habilitación del proponente y a la forma de acreditar la composición de las estructuras plurales o singulares que presentarán las propuestas. Sin embargo, las condiciones estructurales iniciales no han sido modificadas.

Se modificaron las causales de rechazo, excluyendo dos causales como consecuencia de la sugerencia de la Procuraduría. Ese cambio no se considera sustancial, dado que refiere al cumplimiento de la sugerencia que encuentra fundamento en la ausencia de competencia de la entidad para efectos de declarar su ocurrencia.

Se modificaron condiciones de la matriz de riesgo como resultado del análisis de las observaciones, generando mejores mecanismos de mitigación y precisando los eventos y la asignación, así como los instrumentos de manejo.

Se introdujeron modificaciones a la PROFORMA 7 A, desde el 25 de septiembre y precisiones adicionales para ser diligenciada, así como para ser aportada en las Adenda 4 y 5, sin que ello haya significado que se trata de modificaciones sustanciales al proceso de selección. Frente a la PROFORMA 7 A también se determinó la posibilidad de aportar el documento con posterioridad al cierre, incluyendo el riesgo en la garantía de seriedad de la propuesta.

Adicionalmente, se modificó la causa de rechazo de la propuesta relacionada con la inclusión del mismo propietario en propuestas diferentes. Lo anterior, como consecuencia a la verificación de la imposibilidad de controlar la voluntad de los propietarios, generando como consecuencia el riesgo de rechazo de la propuesta por un aspecto que puede ser manejado bajo una consecuencia diferente: no tener en cuenta el propietario para ninguna de las propuestas.

Los montos de las garantías también fueron modificados, en función de las modificaciones incluidas respecto de los aspectos operacionales y técnicos. Así mismo, se precisó la alternativa de divisibilidad.

## **2.2. El aspecto financiero**

9



El proceso de licitación de las tres (3) concesiones de operación del Sistema Transcaribe, en punto a los aspectos financieros, fue estructurada desde los estudios previos y en la versión inicial del pliego de condiciones con tres requisitos habilitantes de orden financiero y un factor de selección. Los tres requisitos habilitantes de orden financiero son (i) Patrimonio Neto, (ii) Capital Mínimo, y (iii) Experiencia en Consecución de Recursos. El factor de selección que tiene mayor peso es la Oferta Económica determinada por el menor ingreso esperado.

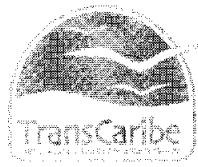
El objetivo de los requisitos habilitantes requeridos en el proceso guardan relación con comprobar la solidez financiera del proponente, mediante una combinación de indicadores que permitan evaluar su capacidad para afrontar las obligaciones financieras emanadas del contrato de concesión.

El primer requisito (Patrimonio Neto) permite evaluar la solidez patrimonial del proponente con respecto al valor estimado de las inversiones que debe emprender para el contrato (operación y desintegración), a partir de la disponibilidad de recursos propios. Para esto, se realizó una proyección de las erogaciones a cargo del futuro concesionario concernientes a la adquisición de la totalidad de los equipos necesarios para la operación de transporte de Transcaribe (de acuerdo con lo establecido en el diseño operacional) y al pago total de la desintegración de los vehículos actuales del Transporte Público Colectivo, de acuerdo con el diseño de la estructura tarifaria del Sistema.

Considerando una estructura óptima de capital de setenta por ciento (70%) vía deuda y treinta por ciento (30%) vía patrimonio propio de los concesionarios, se obtienen las cifras publicadas, las cuales corresponden, como se mencionó anteriormente, al componente de patrimonio neto mínimo que habilita al proponente para participar en la licitación. Para acreditar el requisito se deben presentar los estados financieros con corte a diciembre de 2012, debidamente auditados y aprobados, donde se indique el patrimonio neto del proponente.

El segundo aspecto tiene que ver con las necesidades iniciales de financiación, a partir de la gradualidad de implementación del sistema. La operación de Transcaribe será implementada en un plazo no menor a dieciocho (18) meses y depende de factores diversos como la captura de demanda, el tiempo de entrega de vehículos nuevos, y la desintegración física efectiva de los vehículos actuales, entre otros aspectos.

Por lo anterior, debido a la gradualidad el concesionario no debe realizar la totalidad de las inversiones estimadas de inmediato, sino que estas también son graduales. Sin embargo, para la correcta implementación de la fase inicial, se incluyó como requisito habilitante el capital mínimo del proyecto, para que el proponente acredite que está en capacidad de cumplir financieramente con las inversiones iniciales.



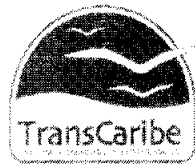
En el cálculo de la cifra publicada, se incluyó el monto de las inversiones iniciales, pero a diferencia del requisito anterior, no se separó el elemento patrimonial del elemento de crédito, sino que el valor corresponde al cien por ciento (100%) de la estimación de la inversión inicial. Por esta razón, para la acreditación del requisito se permite la combinación de varios elementos: un depósito en efectivo, un cupo de crédito, y el aporte del valor de desintegración de los vehículos vinculados a la propuesta. El proponente puede combinar los tres mecanismos en las cantidades que considere, siempre y cuando cumpla con el valor requerido en el pliego.

El depósito en efectivo es garantía de liquidez que demuestra disponibilidad inmediata de los recursos por cuenta del concesionario. El cupo de crédito, sujeto a condiciones específicas incluidas en el pliego, también demuestra la liquidez para asumir las obligaciones. Y el aporte de los vehículos consiste en que dado que la desintegración implica un pago a los propietarios, estos pueden aportar el dinero como patrimonio a la empresa por medio de la fiducia de desintegración.

Por último, para determinar la capacidad del proponente para obtener financiación por los montos restantes estimados para las inversiones totales del contrato, se incluye el requisito de demostrar experiencia en consecución de recursos para proyectos similares. En este caso, el proponente debe acreditar que ya ha obtenido exitosamente recursos de deuda para proyectos similares. Los montos establecidos se obtienen a partir de la estimación de las inversiones a cargo de cada futuro concesionario. Para acreditar el requisito el proponente debe suministrar copia de los contratos de crédito obtenidos, bien sea por gestión directa o por medio de un asistente financiero que aporte la acreditación.

Los tres requisitos habilitantes de orden financiero mencionados anteriormente deben ser acreditados por el proponente, y en el caso de Patrimonio Neto, puede ser acreditado por uno los miembros del mismo siempre y cuando este posea más del cuarenta por ciento (40%) de participación en la estructura plural.

El factor de selección que tiene que ver con la estructura financiera de la licitación es la oferta económica, la cual se diseñó con un puntaje máximo de 800 puntos, sobre un total de 1000 puntos que otorga la evaluación de las ofertas. El puntaje máximo de 800 puntos lo obtiene el proponente que haga el menor ofrecimiento con respecto al valor publicado de ingreso esperado del contrato. Es decir, entre menor sea el ingreso esperado ofertado por el proponente, mayor puntaje obtiene. Debido al diseño de remuneración y plazo del contrato, este mecanismo permite trasladar ahorros al Sistema en la medida en que el proponente establezca un menor valor del ingreso esperado. Para la determinación del valor publicado, la estructuración financiera elaboró las proyecciones de ingresos para los concesionarios estimando los costos y gastos de tipo operacional y financiero asociados al nivel de riesgo del negocio.



Posterior a la publicación de los pliegos, se realizaron las audiencias y se recibieron observaciones de todo tipo que fueron conjunta y debidamente evaluadas por la entidad y sus asesores. Algunas de las observaciones fueron aceptadas y generaron cambios que no se consideran sustanciales, dado que no se modificó la estructura de los requisitos habilitantes ni los factores de evaluación. Las sugerencias y observaciones recibidas durante el proceso eran concernientes, principalmente, a la forma de acreditación de los requisitos habilitantes, pero no a la inclusión u eliminación de alguno de ellos. Los cambios que se aceptaron fueron informados mediante adendas, y los efectos generados tienen que ver con modificaciones en los valores publicados y con la forma de acreditación de los requisitos. Pero, se reitera, la estructura original de los requisitos habilitantes de orden financiero y el factor de evaluación de oferta económica no fueron modificados.

En cuanto a la modificación de los valores, la principal causa para la variación de las cifras tiene que ver con ajustes al diseño operacional, la flota y el cronograma de implementación, y por lo tanto se afectaron los valores de inversión y de ingreso esperado, en un porcentaje muy bajo lo que no representó modificaciones sustanciales en las cifras de inversión y de ingreso esperado, manteniendo el principio de la propuesta económica consistente en el ingreso esperado. Los requisitos habilitantes anteriormente explicados, los cuales están determinados en función de la proyección de inversión y de ingresos, se ajustaron para que fueran consistentes con el criterio adoptado para cada requisito habilitante de orden financiero.

En cuanto a la modificación de la forma de acreditación de los requisitos habilitantes, con la Adenda No. 5 se incluyó la posibilidad de acreditar el capital mínimo por medio del capital de trabajo del proponente certificado mediante estados financieros, en las mismas condiciones establecidas para el primer elemento (patrimonio neto). Sin embargo, se incluyeron límites para la utilización de este mecanismo de acreditación, así: únicamente se permite acreditar con este mecanismo hasta el cincuenta por ciento (50%) del requisito, y en todo caso, la miembro del proponente plural que acredita mediante sus estados financieros debe poseer una participación en la estructura plural de al menos el sesenta por ciento (60%).

Las modificaciones introducidas, lejos de significar la violación de los principios de igualdad, libre concurrencia y deber de selección objetiva, constituyen modificaciones que, sin ser sustanciales, permiten la adecuación del proyecto de acuerdo con las observaciones de los interesados en el proceso y las autoridades locales y nacionales que inciden en la toma de decisiones frente al Sistema.

### **2.3. El aspecto técnico**

R



Con la publicación del pliego de condiciones definitivo se estableció en los estudios previos el número de concesiones del proceso y la flota con la cual operaría cada una de ellas. Para ese momento la flota establecida para las tres concesiones fue de 612 vehículos distribuidos de la siguiente forma: 71 articulados, 142 padrones y 398 busetones los cuales operarían en un total de 42 rutas.

Posteriormente, se realizó la audiencia de aclaración del pliego de condiciones y asignación de riesgos y se recibieron observaciones, las cuales fueron conjunta y debidamente evaluadas por la entidad y sus asesores. Algunas de las observaciones consistieron en las velocidades de las rutas pretroncales y los niveles de ocupación de algunas rutas auxiliares los cuales superaban el 100%, lo que podía generar saturación en la operación de las rutas sobre las cuales se hicieron las observaciones.

Una vez realizado el análisis por parte de la entidad y de sus asesores técnicos, y con el fin de prestar un mejor servicio a los usuarios y de tener un mayor nivel de servicio en relación con la ocupación de los vehículos, fueron aceptadas revisadas algunas condiciones del diseño operacionales, lo que implicó realizar ajustes en diseño de operación. Dichos ajustes solo comprendieron la flota, sin que resultara alterado el número de concesiones y la cantidad de rutas del Sistema.

Respecto del recorrido en kilómetros por cada ruta, se pasó de tener 612 vehículos a 640 distribuidos de la siguiente forma: 72 articulados, 146 padrones y 422 busetones, lo que significó un aumento porcentual del 4,58%, el cual no se considera sustancial, dado que no se modificó la estructura de los requisitos habilitantes ni los factores de evaluación..

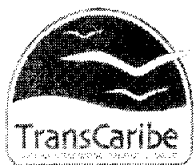
### **3. Aplicación del principio constitucional del debido proceso en la contratación estatal**

La observación de la Procuraduría, señala que *"(...) esta Delegada sugiere revisar faltando pocos días hábiles para el cierre del proceso de selección citado se produzcan las respuestas a las observaciones formuladas por los interesados, en especial, a la complejidad del objeto a contratar y que al no conocer la posición final de la Administración, no alcanzarían a preparar sus propuestas"*

Al respecto, debe indicarse que, en efecto, dentro del pliego de condiciones se incluyó una fecha límite dentro de la cual los interesados en el proceso podían presentar observaciones. Sin perjuicio de lo anterior, dentro del trámite licitatorio, como lo indicó el escrito de la Procuraduría, los interesados presentaron observaciones con posterioridad a esa fecha, las cuales han sido resueltas de manera oportuna y publicadas en la página Web de la entidad.

R





Se tiene que las últimas observaciones, incluso una que fue recibida en la fecha (20 de noviembre de 2013 a las 9:33 AM), fue contestada y publicada en la página Web de TRANSCARIBE S.A. hoy 20 de noviembre de 2013, sin que al momento de emitir esta respuesta se encuentre alguna de las observaciones formuladas por los interesados sin contestar.

Para el efecto, a continuación se incluye un cuadro resumen de las observaciones recibidas y la fecha de respuesta:

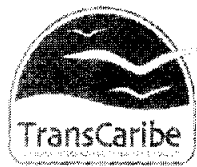
FECHA RECIBO OBSERVACION	DATOS DE LA SOLICITUD	RESPUESTA DE TRANSCARIBE
1 de octubre	Observación sobre la proforma 7 A. Aprobucar Rad. Int. 001090. 11:41 a.m.	Oficio TC-DJ-07.01-0745-2013 del 7/10
1 de octubre	Observación sobre la proforma 7 . SOTRAMAC S.A.S. 3:39 p.m.	Oficio TC-DJ-07.01-0746-2013 del 7/10
2 de octubre	Observación sobre la proforma 7 A y 7. SOTRAMAC S.A.S. 8:51 a.m.	Oficio TC-DJ-07.01-0746-2013 del 7/10
2 de octubre	Derecho de petición LISBETH GARZON BOHORQUEZ. Directora Nacional de Fianzas Liberty Seguros S.A.	Oficio TC-DJ-07.01-0743-2013 del 7/10
3 de octubre	Observación CARTAGENA EXPRESS S.A. Rad. Interno 001098	Oficio TC-DJ-07.01-0744-2013 del 7/10
3 de octubre	Observación sobre la proforma 7 A. SOTRAMAC S.A.S. 8:51 a.m.	Oficio TC-DJ-07.01-0746-2013 del 7/10
3 de octubre	Observación presentada por SOTRAMAC S.A.S. 8:51 a.m.	Oficio TC-DJ-07.01-0746-2013 del 7/10
4 de octubre	Solicitud presentada por Aprobucar Rad. Int. 001111. 11:50 a.m.	Oficio TC-DJ-07.01-0745-2013 del 7/10
7 de octubre	Se publican en la Web todas las respuestas que anteceden en el link correspondiente al proceso de contratación	
8 de octubre	DERECHO DE PETICION	Oficio TC-DJ-07.01-

R



FECHA RECIBO OBSERVACION	DATOS DE LA SOLICITUD	RESPUESTA DE TRANSCARIBE
	presentado por Rubén Chacón de SOMOS K. solicitud de mesas de trabajo	0771-2013 del 11/10
8 de octubre	DERECHO DE PETICION presentado por Rubén Chacón de SOMOS K. Acreditación de la composición de la estructura del proponente	Oficio TC-DJ-07.01-0768-2013 del 11/10
8 de octubre	DERECHO DE PETICION presentado por Rubén Chacón de SOMOS K. solicitud de información avance de obras de infraestructura. Rad. INT. 001122	Oficio TC-DJ-07.01-0770-2013 del 11/10
8 de octubre	DERECHO DE PETICION presentado por Rubén Chacón de SOMOS K. solicitud de modificación clausula 114 minuta del contrato. Rad. INT. 001123.	Oficio TC-DJ-07.01-0772-2013 del 11/10
9 de octubre	DERECHO DE PETICION presentado por Rubén Chacón de SOMOS K. solicitud de modificación Proforma 7 A.	Oficio TC-DJ-07.01-0769-2013 del 11/10
11 de octubre	PUBLICACION ADENDA No. 4	
15 de octubre	Se publicaron en la Web las respuestas a los derechos de petición presentados por Rubén Chacón	
29 de octubre	PUBLICACION ADENDA No. 5	
15 de noviembre	Solicitud de información capacidad financiera. RUBEN CHACON, SOMOS K. 6:07 p.m.	Oficio TC-DJ-07.01-0892-2013 del 18/11. publicado en la web en la misma fecha
15 de noviembre	Solicitud de suspensión del proceso. CARTAGENA EXPRESS. Rad. INT. 001301.	Oficio TC-DJ-07.01-0898-2013 del 19/11. se remitió por correo el

*Handwritten mark or signature.*



FECHA RECIBO OBSERVACION	DATOS DE LA SOLICITUD	RESPUESTA DE TRANSCARIBE
	2:17 p.m.	19, se publicó en la Web el 20.
15 de noviembre	Solicitud de suspensión del proceso. SOTRAMAC S.A. Rad. INT. 001302. 2:17 p.m.	Oficio TC-DJ-07.01-0898-2013 del 19/11. se remitió por correo el 19, se publicó en la Web el 20.
15 de noviembre	Solicitud de suspensión del proceso. APROBUSCAR S.A.S. Rad. INT. 001325. 2:17 p.m.	Oficio TC-DJ-07.01-0898-2013 del 19/11. se remitió por correo el 19, se publico en la Web el 20.
20 de noviembre	Observación en relación con la póliza de seriedad de la oferta. RUBEN CHACON SOMOS K. 9:33 a.m.	Oficio TC-DJ-07.01-0903-2013 del 20/11, se remitió por correo electrónico el 20 y se publicó en la Web en la misma fecha.

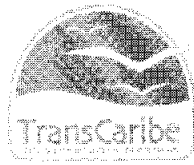
De acuerdo con lo anterior, se tiene que el derecho al debido proceso ha sido plenamente honrado en desarrollo del proceso licitatorio, garantizando que los interesados en el proceso han contado con la información que les permitirá presentar propuesta en la fecha prevista en el pliego de condiciones.

#### 4. Matriz de riesgos

La observación de la Procuraduría, señala que:

*"TRANSCARIBE mediante ADENDA 3, ANEXO 1, publicó una nueva MATRIZ DE RIESGOS. Revisada dicha matriz por parte de este ente de control, se observa que respecto al primer riesgo identificado A. RIESGO DE DEMANDA. ASIGNACIÓN AL CONCESIONARIO Y TRANSCARIBE SEGÚN EVENTO, no resultan claras ni las descripciones que se formulan, ni la precisa asignación al concesionario o TRANSCARIBE:*

*"Es 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*

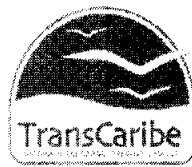


CONCESIONARIO, al momento de estructurar su propuesta económica dentro de la Licitación Pública convocada por TRANSCARIBE S.A.

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 por causas atribuibles al CONCESIONARIO"

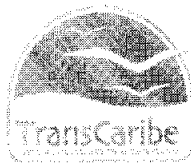
De acuerdo con la Adenda No. 5, el riesgo de demanda fue modificado en los siguientes términos:

A. <b>RIESGO DE DEMANDA. ASIGNACIÓN AL CONCESIONARIO Y TRANSCARIBE SEGÚN EVENTO</b>						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO O GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
Es 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	Adecuada evaluación y estimación de la demanda a fin de obtener certeza sobre el margen de variación de la misma. Realizar estudios previos de demanda y actualizar los estudios de demanda existentes.	Inadecuada estimación de la demanda por parte del concesionario.	El concesionario como profesional de la actividad de transporte y de las condiciones de experiencia acreditadas en su propuesta, debe apoyarse en su experiencia, en profesionales especializados en la materia y efectuar un estudio serio que arroje sus propias estimaciones sobre la demanda y sobre las	BAJA	ALTO	3



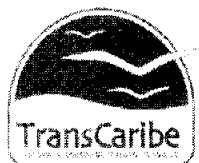
A. RIESGO DE DEMANDA ASIGNACIÓN AL CONCESIONARIO Y MANEJO DEL SERVICIO						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECÍFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
convocada por TRANSCARIBE S.A.			condiciones del negocio.			
Es la contingencia a cargo del CONCESIONARIO 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 por causas atribuibles al CONCESIONARIO.		Variación de la demanda por externalidades relacionadas con las preferencias del consumidor por condiciones relacionadas con modificación de rutas asignadas por parte del CONCESIONARIO, o por la competencia que puede representar el transporte colectivo masivo por ausencia de promoción de acciones afirmativas	Adecuada atención por parte del CONCESIONARIO de las rutas asignadas, así como de los plazos previstos para el proceso de desvinculación y desintegración, sin que este mecanismo de manejo se confunda con el cumplimiento de obligaciones contractuales previstas en el contrato de concesión.	BAJA	ALTO	3

R



**A. RIESGO DE DEMANDA ASIGNACIÓN AL CONCESIONARIO Y TRANSCARIBE SEGÚN EVENTO**

DESCRIPCIÓN	MECANISMO O GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECÍFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
		tendientes a la desvinculación y desintegración de vehículos dentro de los plazos previstos por TRANSCARIBE, por parte del CONCESIONARIO de operación				
		Variación de la demanda por externalidades relacionadas con las preferencias del consumidor por condiciones relacionadas con la disponibilidad del medio de pago, red de venta, información al usuario	.Adecuada supervisión y control por parte de TRANSCARIBE S.A. sobre el contrato de recaudo, para efectos de que el Sistema cuente con la disponibilidad eficiente del medio de pago y control de acceso a los vehículos.	BAJA	BAJO	1
		Impacto en la demanda por medios de transporte alternativo informal o no regulado cuyo techo sea el 25% de demanda capturada por	El concesionario debe efectuar sus propias estudios y estimaciones sobre la demanda y el negocio teniendo de presente la	MEDIA	ALTO	6



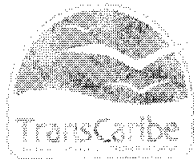
A. RIESGO DE DEMANDA ASIGNACIÓN AL CONCESIONARIO Y TRANS CARIBE POR EVENTO						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
		el medio de transporte informal.	actual estimación de demanda capturada por el transporte informal. El riesgo de transporte informal que supere el techo previsible del 25% con el que actualmente se tiene castigada la demanda del Sistema, será un riesgo imprevisible.			

Como se ve, se incluye, desde la estructuración de los estudios previos, la columna eventos y mecanismo específico de manejo, dentro de los cuales se detalla con precisión las descripciones que se formulan, así como a quién resulta asignado.

Se destaca lo siguiente:

- **Evento:** Inadecuada estimación de la demanda por parte del CONCESIONARIO.  
**Asignado:** Al CONCESIONARIO. Se incluye el mecanismo específico de mitigación.
- **Evento:** Variación de la demanda por externalidades por preferencias de consumidos por modificación de rutas por el CONCESIONARIO, o por la competencia que puede significar el transporte colectivo por no cumplir las condiciones del proceso de desvinculación y desintegración de los vehículos.  
**Asignación:** Al CONCESIONARIO. Se incluye el mecanismo específico de mitigación.

22



- **Evento:** Variación de la demanda por externalidades relacionadas con preferencias de consumidor por disponibilidad del medio de pago, red de venta e información al usuario.

**Asignación:** A TRANSCARIBE S.A., dado que tiene el control del contrato de recaudo para que el Sistema cuente con el medio de pago de manera adecuada.

- **Evento:** Impacto por transporte informal calculado en un techo del 25%.  
**Asignación:** Al CONCESIONARIO.

Como se ve, la matriz de riesgos cuenta con la información que señala la Procuraduría, de donde se concluye que el documento se ajusta a las previsiones legales que regulan la asignación y distribución de riesgos en materia de contratación estatal.

#### **5. Resoluciones por medio de las cuales se suspendió el proceso licitatorio**

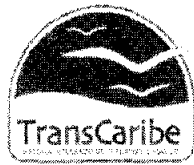
La observación de la Procuraduría señala lo siguiente: *"Este ente de control sugiere aclarar la justificación que permitió concluir a la administración que se dieron las circunstancias de interés público o general, argumentados para la suspensión del proceso de contratación"*

Al respecto, corresponde resumir la razón que justificó cada una de las tres suspensiones:

- La Resolución 127 del 26 de septiembre de 2013 encontró fundamento en la solicitud de reunión que fue elevada por el sector financiero y el análisis correspondiente de las observaciones que fueron presentadas a instancias del Viceministerio de Transporte, para efectos de determinar si resultaba procedente incluir modificaciones a la estructura del proceso licitatorio.
- La Resolución 135 del 21 de octubre de 2013 encontró fundamento en las mesas de trabajo adelantadas como consecuencia de las reuniones que fueron sostenidas con los interesados en el proceso y los delegados del Viceministerio de Transporte, relacionadas con observaciones sobre el cierre financiero para efectos de determinar la procedencia de incluir opciones adicionales de recursos para generar mejores coberturas al proyecto. Las conclusiones fueron sometidas a consideración de los miembros de la Junta Directiva en reunión sostenida el 23 de octubre.

Esa reunión generó la necesidad de hacer revisiones adicionales para establecer alternativas al proyecto para mejorar los recursos disponibles para el pago de las inversiones necesarias.





- La Resolución 141 del 30 de octubre de 2013 ordenó la suspensión para efectos de que los interesados en el proyecto tuvieran oportunidad de discutir las modificaciones con los actores del Sistema Financiero, de modo que se interesaran en el proceso para efectos de no afectar la normal culminación del proceso, en tanto, si dicho sector no se interesaba en el proyecto, no resultaba viables la presentación de las ofertas.

Como se ve, las razones argumentadas cumplen con la condición señalada en el párrafo 1º del artículo 2.2.2. del Decreto 734 según el cual el proceso podrá ser suspendido cuando "**a juicio de la entidad se presenten circunstancias de interés público o general que requieran analizarse y que puedan afectar la normal culminación del proceso**".

En los anteriores términos doy respuesta a la comunicación remitida, quedando atento a aclarar cualquier duda adicional que surja en relación con este asunto.

Atentamente,

  
**JOSE R. LOPEZ AMARIS**  
**GERENTE GENERAL**

Revisó: ERZILIA BARRIOS FLOREZ. Jefe Oficina Asesora Jurídica C.C. Expediente proceso de contratación TC-LPN-003-2013.