

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS No. 1
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

- **DOCUMENTO DE OBSERVACIONES PRESENTADO POR CARLOS GALLO en representación de ALLISON TRANSMISSION BOGOTA, mediante correo electrónico el 29 de julio de 2013 a las 3:34 P.m.**

OBSERVACION No. 1. Por medio de la presente les solicito se amplíe y/o complemente el concepto "sistema de neutro durante paradas", que deben tener las cajas de velocidades según el apéndice 2 de los pliegos de la licitación en referencia.

1.5.7 Transmisión

Las cajas de cambios para estos autobuses debe ser del tipo automático con control electrónico, sistema de neutro durante paradas y retardador incorporado, la cual deberá se seleccionada y/o ajustada teniendo en cuenta las características geométricas de las vías de la ciudad de Cartagena, garantizando en todo momento un buen desempeño del autobús.

2.2.6 Transmision

Debera contar con caja de velocidades completamente automatica con control electronico, sistema de neutro durante paradas y que cuente con retardador, la cual deberá se seleccionada y/o ajustada teniendo en cuenta las características geométricas de las vías de la ciudad de Cartagena, garantizando en todo momento un buen desempeño del autobús.

3.2.7 Transmision

Caja de velocidades automatica o mecanica, la cual puede incluir control electronico, sistema de neutro durante paradas y retardador.

RESPUESTA: Se aclara que la frase "sistema de neutro durante paradas", se refiere a la posibilidad de que el vehículos se pueda colocar en la posición de neutro mientras se oprime el freno esto podría llamarse también como neutro virtual.

- **DOCUMENTO DE OBSERVACIONES PRESENTADO POR REYNALDO MARRUGO LOPEZ en representación de AMITRANS S.A. mediante correo electrónico el 29 de julio de 2013 a las 3:40 P.m.**

OBSERVACION No. 2. Cuál es el esquema financiero incluyendo perfil del pago de la deuda y flujo de caja en el escenario más probable que permita pagar la desvinculación y desintegración física de los vehículos del TPC en 10 años?.

RESPUESTA: El esquema financiero para la Fiducia de Desintegración esta especificado en el numeral 3.2.4 del Documento de Estudios Previos que hace parte del proceso. El numeral indica que el perfil de deuda estructurado por Transcaribe, para la Fiducia de Desintegración de Flota del TPC actual está dado por:

- 1) Un **monto** inicial de \$248,800 equivalente a la suma de los APIC's de cada concesionario, los cuales están indicados en la Clausula 8 de la Minuta del Contrato (Anexo 6 del prepliego) como tramo B de cada concesionario.

Estos son los recursos que se depositaran en la Fiducia y se destinaran en parte para la totalidad del pago a los propietarios de los vehículos que se vayan a desintegrar según los precios indicados en el Apéndice 5, y el restante para ser utilizado como garantía a disposición de los concesionarios y las entidades financieras que lo requieran.

- 2) Un **valor establecido** de \$180 (pesos de diciembre de 2010) por cada pasajero pago desde el mes de inicio de operación y durante 120 meses. Este valor se distribuirá a cada concesionario de acuerdo a la proporción de su aporte inicial. El valor será indexado anualmente en el mes de enero con el IPC del año anterior.

La estructuración realizada indica que considerando la curva de implementación de demanda y la curva de desvinculación de la flota colectiva, los recursos obtenidos por los concesionarios durante los 120 meses de operación repagan y remuneran adecuadamente los aportes realizados por los concesionarios.

En todo caso, el riesgo de demanda es asumido por el por el concesionario y tiene incidencia sobre el ingreso recibido por este concepto para el repago de sus aportes iniciales.

Cada concesionario deberá realizar sus propios cálculos y estudios para encontrar una estructura de capital óptima (con recursos propios o con financiación de terceros) que permita cumplir con este requisito en la etapa de Cierre Financiero, y que se ajuste a la curva de ingresos estimados por este concepto.

El ingreso recibido por el concesionario como participación del VED no hace parte del cálculo del Ingreso Esperado del concesionario.

OBSERVACION No. 3. En caso que durante estos 10 años no se alcance a pagar la deuda indicaría un alargamiento automático del mismo?.

RESPUESTA: El plazo establecido para el repago del aporte inicial a la fiducia de desintegración es de 120 meses desde el inicio de la operación regular del sistema. No se considera ningún tipo de ampliación.

Cada concesionario deberá realizar sus propios cálculos y estudios para encontrar una estructura de capital óptima (con recursos propios o con financiación de terceros) que permita cumplir con este requisito en la etapa de Cierre Financiero, y que se ajuste a la curva de ingresos estimados por este concepto.

OBSERVACION No. 4. Se me aclare si el fondo de contingencia (FC) ítem 1.65 es el mismo Fondo de Estabilización de Tarifa contemplado en los pliegos anteriores cuyo objetivo principal era disminuir los riesgos de pago a los Operadores por no obtener la demanda esperada.

RESPUESTA: En efecto el Fondo de Contingencias y el Fondo de Estabilización Tarifaria son el mismo. El Fondo de estabilización no existe en el presente proceso por lo que cualquier referencia a este será eliminada y queda solamente el Fondo de Contingencias.

OBSERVACION No. 5. En caso de que este Fondo es Estabilización de Tarifa no sea el mismo Fondo de Contingencia, se pregunta de donde saldrán los recursos para mitigar el impacto financiero de la baja demanda?

RESPUESTA: Se responde en la pregunta No 3. De este documentos.

OBSERVACION No. 6. En nuestra calidad de propietario de una Buseta modelo 1998 vinculada a una empresa de transporte de la ciudad y la cual está incluida en el censo y/o inventario establecido mediante el decreto N° 1252 de fecha 27 de septiembre de 2011 solicito de ustedes la siguiente aclaración:

En caso de que el suscrito solicite voluntariamente la desintegración física de este vehículo, en concordancia con base en el punto 6. del artículo 16 de la resolución de Mintransporte N° 0012379 de fecha diciembre 28 de 2012 y además este vehículo haga parte de un proponente y el proceso de desintegración física en conjunto con la cancelación de la matrícula se efectuó durante el año 2013, mi pregunta es: **si con la sola presentación de la resolución de cancelación de matrícula se reconocería el valor establecido en el Apéndice 13 de estos Pre-pliegos**

RESPUESTA: Se aclara que en estos momentos no se puede efectuar ningún acuerdo entre los futuros concesionarios porque no hay proceso adjudicado, mal haría la administración en realizar acuerdos o convenios sin estar la licitación debidamente adjudicada y los contratos legalizados.

Una vez se adjudiquen los contratos de operación la entidad podrá considerar si a si los disponible la propuesta presentada por ustedes.

No podemos aceptar resoluciones de vehículos desintegrados con fecha antes de la adjudicación, teniendo en cuenta que no coincidiría, y por ende el proceso de desintegración física es por cuenta de la entrada en operación de Transcaribe, esto quiere decir que tiene que estar dentro de los términos de la operación.

OBSERVACION No. 7. Con relación al resumen de los vehículos consignados en el Apéndice 9. "Protocolo de Solicitud de Incorporación de Flota" se puede observar que de acuerdo al cronograma adaptado por el suscrito este presenta una sumatoria total de 673 vehículos y no 612 como dicen los Pre-pliegos y demás documentos, siendo la

diferencia la cantidad exacta de vehículos solicitados en la etapa o fase pedagógica. Considero que en los documentos indicados por ejemplo:

RESPUESTA: Se aclara que los vehículos de la etapa pedagógica hacen parte de la flota solicitada para la fase 2 por lo que lo que creemos es que ustedes están cuantificando dos veces la cantidad de vehículos de la fase pedagógica.

Pre-pliegos Numeral 1.2 – Objeto Concesión 1 párrafo 2: dice “Para la fase 2 de operación del sistema se exige la vinculación de 118 vehículos.....”.

Debiera decir para evitar confusiones “Para la fase 2 de operación del sistema debería el concesionario tener vinculados 118 vehículos, distribuidos así: 71 vehículos Articulados y 47 Busetones, incluyendo los vehículos de la fase pedagógica. La vinculación de los vehículos.....”.

Para mayor información le adjunto documento denominado Cronograma Vinculación Flota.

RESPUESTA: No se acepta su recomendación el texto permanecer como esta establecido en el pliego de condiciones.

- **DOCUMENTO DE OBSERVACIONES PRESENTADO POR RUBEN CHACON Y PABLO JULIO BLANCO en representación de APROBUSCAR Y SOMOS K S.A.. mediante correo electrónico el 29 de julio de 2013 a las 4:42 P.m.**

OBSERVACION No. 8. Recomendamos tener en cuenta las resoluciones de los vehículos que han sido canceladas y que no han sido objeto de reposición para que sean pagados tan pronto se establezca el patrimonio autónomo para el proceso de desintegración por parte de los operadores; lo anterior con el fin de evitar que se siga renovando el parque automotor y como consecuencia se incremente el precio global del proceso de desintegración.

RESPUESTA: Se aclara que en estos momentos no se puede efectuar ningún acuerdo entre los futuros concesionarios porque no hay proceso adjudicado, mal haría la administración en realizar acuerdos o convenios sin estar la licitación debidamente adjudicada y los contratos legalizados.

Una vez se adjudiquen los contratos de operación la entidad podrá considerar si a si lo disponible la propuesta presentada por ustedes.

No podemos aceptar resoluciones de vehículos desintegrados con fecha antes de la adjudicación, teniendo en cuenta que no coincidiría, y por ende el proceso de desintegración física es por cuenta de la entrada en operación de Transcaribe, esto quiere decir que tiene que estar dentro de los términos de la operación.

OBSERVACION No. 9. En el numeral 1.15.1 del pre pliego, CONTRATO DE RECAUDO, se menciona en la etapa de operación regular que la fase 1 tiene un incremento gradual de la demanda, en el primer año se obtendrá el 50%, en el segundo año el 70% y del tercer año en adelante el 100% de la demanda paga estimada.

¿Es claro el entendido que si la demanda estimada es 450.000 pasajeros por día, en el primer año se movilizarán 225.000 pasajeros por día con el 52% del total de la flota vinculada?

RESPUESTA: Se aclara que esa fue la condición que se estableció en el contrato de recaudo y también es claro que la forma como se hace la implementación en este contrato es diferente.

Sin embargo se aclara que la demanda estimada anual se calculó con base a los estudios que llevó a cabo el Sistema.

Para atender la demanda estimada, el Sistema utilizará las fases de implementación de flota, que se encuentran en el Apéndice 9. De esta forma, se vincula inicialmente el 52% de la flota para atender hasta 56% de la demanda estimada. Finalmente, la flota restante no será vinculada al sistema hasta tanto no se logre que la cantidad de pasajeros pagos sea igual o superior al 75% de la capacidad equivalente de los vehículos vinculados hasta el momento.

Es importante resaltar que en ningún momento se asegura el cumplimiento del 100% de la demanda, por lo que es un riesgo que deben asumir los concesionarios. Sin embargo, buscando mitigar dicho riesgo el proceso de vinculación de flota al sistema se realizará de la mano del proceso de desvinculación y desintegración de los vehículos pertenecientes al Sistema de Transporte Público Colectivo.

OBSERVACION No. 10. ¿Es claro el entendido que para el modelo financiero se está teniendo en cuenta este supuesto para efectos del cálculo de los ingresos del sistema?

RESPUESTA: Se responde con lo dicho en la respuesta anterior.

OBSERVACION No. 11. ¿Cómo se calculó esa demanda estimada anual, qué criterios se tuvieron en cuenta para determinarla?

RESPUESTA: Se aclara que para el caso específico del contrato de recaudo, se utilizó el criterio de acuerdo a la entrada en operación de la flota del sistema y a la capacidad que dicha flota tenía en cuanto a demanda de pasajeros se refería.

OBSERVACION No. 12. Con respecto al numeral 1.15.2 del pre pliego, CONTRATO DE PATIOS Y TALLERES, el concesionario será remunerado con una tarifa de \$99 por pasaje en pesos de 2010. Según entrevista concedida por el vice ministro de transporte, Nicolas Estupiñan a Colprensa publicada el 9 de junio de 2013 mencionó varias medidas que contempla el gobierno para viabilizar los sistemas de transporte masivo del país, en donde

se mencionan recursos para infraestructura de los sistemas de transporte. Es necesario contemplar esta alternativa con el objeto de no cargar a la tarifa la construcción del patio.

RESPUESTA: El Distrito de Cartagena no cuenta con recursos para desarrollar la infraestructura adicional que requiere el sistema. En ese orden de ideas, y como medida para disminuir el impacto de ese componente en la tarifa, se han hecho acercamientos con el Gobierno Nacional para determinar si existe la posibilidad de financiar parte de la infraestructura pendiente de construcción. No se tiene certeza sobre la disponibilidad de recursos para esos efectos, razón que justifica para estructurar el proyecto, como medida conservadora, con base en una proyección de financiación de la infraestructura con cargo a la tarifa.

Si bien esa situación genera un impacto en la tarifa del Sistema, lo cierto es que no hay un esquema de financiación que permita excluir del costo el valor correspondiente a la infraestructura pendiente.

OBSERVACION No. 13. ¿Se encuentra TransCaribe gestionando recursos para este fin, que alternativas a contemplado para excluir de la tarifa este costo?

RESPUESTA: Se aclara que la entidad ya ha hecho la solicitud oficial de dichos recursos, y en estos momentos nos encontramos esperando respuesta por parte del gobierno nacional.

OBSERVACION No. 14. Con respecto al numeral 1.15.2 del pre pliego, CONTRATO DE PATIOS Y TALLERES, la etapa de construcción deberá tener una duración máxima de trece (13) meses, lapso de tiempo que podrá extenderse de común acuerdo entre el concesionario y TransCaribe.

¿Si se retrasa la entrega del patio, quien subsanará los perjuicios que se le puedan causar a los concesionarios de operación?

RESPUESTA: Se aclara que esto hace parte del riesgo de implantación del sistema y si esto llegara a ocurrir por causas ajenas al concesionario de operación la entidad asumirá el riesgo, solo en ese caso específico.

OBSERVACION No. 15. ¿Qué plan de contingencias plantea TransCaribe para mitigar los riesgos de demora en la entrega del patio?

RESPUESTA: En relación con la entrega de la infraestructura, 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, e incluso la entrega de las obras a las que se refiere la observación, este riesgo será asumido por TRANSCARIBE.

El pliego de condiciones es claro al señalar que el riesgo derivado de la demora en la entrega de la infraestructura 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.

Así, 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 No. 16. Con respecto al Numeral 2.9 del pre pliego, ENTREGA DE PROPUESTAS, cada proponente podrá presentar una propuesta principal y una subsidiaria. La no posibilidad de presentar propuesta supletiva como lo planteaba el pre pliego anterior, abre la posibilidad de que una de las tres concesiones pueda ser declarada desierta, ya que los oferentes podrían presentarse a las mismas dos concesiones (2 y 3) y como no habría la manifestación expresa de recibir la concesión (1) no podrá ser adjudicada.

¿Qué medidas plantea TransCaribe para evitar que una de las tres concesiones pueda declararse desierta?

RESPUESTA: La estructuración del proceso licitatorio plantea varias alternativas para que todas las concesiones cuenten con proponentes interesados en participar. Los requisitos están estructurados para que se garantice el principio de concurrencia al proceso de donde surge que están dadas las condiciones para que el proceso licitatorio sea adjudicado en sus tres (3) componentes.

La medida de la propuesta subsidiaria se ideó como mecanismo para incentivar la competencia entre los proponentes y para garantizar que se presentarán propuestas por lo menos a más de una (1) de las concesiones. En principio, están dadas las condiciones para que todas las concesiones cuenten con propuestas para ser analizadas. En el evento en que no se presente propuesta para una de las concesiones, la entidad deberá abrir de nuevo el proceso en relación con aquella o aquellas que resulten desiertas bien por (i) no contar con propuestas habilitadas o (ii) por no contar con propuestas.

OBSERVACION No. 17. De acuerdo al numeral 4.2.1.3 del pre pliego, Experiencia en consecución de financiación en proyectos de infraestructura y/o infraestructura de transporte, los montos solicitados son muy altos, por ejemplo, la concesión tendrá un costo de alrededor \$190 mil millones de pesos y solicitan una experiencia en consecución de financiación de \$287 mil millones de pesos.

¿Qué objeto tiene hacer una exigencia tan alta en experiencia en consecución de financiación?

¿Si un proponente tiene el musculo financiero pero no tiene una amplia experiencia en consecución de financiación, no estará en posibilidad de responder de manera cabal por los requisitos financieros y la ejecución del contrato?

RESPUESTA: La entidad considera que los montos solicitados se ajustan al tamaño del proyecto (incluyendo las inversiones propias de la concesión de operación y los recursos que se deben aportar a la fiducia de desintegración) y la experiencia que deben tener los proponentes para asumir las responsabilidades correspondientes.

Esto se refuerza aún más, a partir de la solicitud de los mismos proponentes interesados en subir el valor de las inversiones totales de los concesionarios por el concepto de desintegración física de los vehículos a más del doble de su valor original. El exigir la presencia de un proponente con el músculo financiero necesario para realizar las inversiones requeridas en el proyecto es una de las medidas que ha tomado la entidad, para asegurarse que no se repitan los errores del pasado. Mal haría la entidad en otorgar un contrato de concesión a un proponente que no esté capacitado para suscribir todas las responsabilidades y exigencias de éste proceso.

OBSERVACION No. 18. ¿Por qué se cierra la posibilidad de que participen dentro de los proponentes, empresas diferentes a aquellas que ha invertido en proyectos de transporte y/o construcción de obras civiles por el sistema de concesión?

RESPUESTA: Como quiera que el objeto de la concesión es la prestación del servicio público de transporte, la experiencia que se exige es la relacionada con aquella que acredite el proponente en el campo específico de este proceso licitatorio. En principio, esa es la experiencia que TRANSCARIBE encuentra relevante para los efectos de este proceso licitatorio.

OBSERVACION No. 19. ¿Es correcto el entendido que la proforma 7A es el único documento válido ante TransCaribe para que los oferentes puedan demostrar la voluntad de los propietarios de buses para participar con ellos en la licitación?

RESPUESTA: No es correcto ese entendimiento en tanto que los propietarios pueden participar como socios del proponente y en ese evento se deberá anexar la escritura de constitución de la sociedad o copia autentica del acta de constitución en caso de ser sociedades anónimas simplificadas, y el certificado de existencia y representación legal de la Cámara de Comercio expedido como máximo dentro de los sesenta (60) día anteriores a la fecha de cierre del proceso, cuando se trate de sociedades con objeto único.

Para el caso de las promesas de sociedad futura deberá anexarse la promesa de constitución firmada por todos sus futuros socios o accionistas, el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de su domicilio social al menos 30 días antes de la fecha de apertura del presente proceso licitatorio de cada una de las personas jurídicas y copia de la cédula de ciudadanía o cédula de extranjería y/o pasaporte para el caso de personas naturales.

Para el caso de sociedades constituidas por Propietarios que sean miembros del Proponente, se debe adjuntar la escritura de constitución de la sociedad o copia autentica del acta de constitución en caso de ser sociedades anónimas simplificadas y el

certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio con no más de treinta (30) días calendario de anticipación a la fecha de cierre.

Estos documentos deben acompañar a la Proforma.

OBSERVACION No. 20. ¿Es correcto el entendido que los contratos firmados por los propietarios de buses con las empresas de transporte colectivo o cualquier otro documento diferente a la proforma 7A, no es válido para acreditar ante TransCaribe la participación de propietarios dentro de la propuesta de un oferente?

RESPUESTA: La PROFORMA 7A recoge las obligaciones que asumen proponente y propietario cuando vincula un vehículo a una propuesta. Ese es el documento idóneo para acreditar la participación del propietario dentro de la propuesta bien como socio, bien como vinculado.

OBSERVACION No. 21. Contenido en el numeral 4.3.1.1 del pre pliego, descripción de la experiencia operativa del proponente, hay un párrafo que menciona: Los vehículos que se encuentran fuera del comercio por decisión judicial y/o administrativa no serán considerados para efectos de disponibilidad del mínimo de vehículos exigidos. Solicitamos se excluya del pliego de condiciones este párrafo, ya que el proceso licitatorio no solicita un número mínimo o máximo de vehículos como requisito habilitante o ponderable.

RESPUESTA: El pliego de condiciones determina dos (2) Alternativas de participación dentro de las cuales se prevé la necesidad de acreditar un mínimo de propietarios de vehículos como requisito habilitante. El requisito contenido en el numeral refiere a que el vehículo respecto del cual se acredita la propiedad debe cumplir las condiciones establecidas en el numeral 4.3.1.1.

OBSERVACION No. 22. En el numeral 4.5.1 del pre pliego, acreditación de la propuesta económica, el proponente determinará para la operación de transporte en el sistema el ingreso esperado por cada concesión en pesos constantes de 2012 la tarifa por kilómetro por tipología de vehículos establecida en pesos de 2012 se define en el contrato de concesión, este valor le servirá a los concesionarios para calcular y proponer su ingreso esperado.

¿Debido a que en la proforma 1 solo se indica el valor de ingresos máximos esperados para las propuestas principal y subsidiaria que realiza el oferente, es correcto el entendido que el valor que transCaribe pagará por kilómetro por tipología vehicular y concesión son las presentadas en la tabla de la cláusula 43 de la minuta del contrato y que éstas no son un valor de referencia?

RESPUESTA: Es correcto el entendimiento que cada concesionario recibirá un pago por kilómetro recorrido, según la tabla de la cláusula 43, el cual se ajustara periódicamente según lo establecido en la Clausula 23, y dependerá de los ingresos totales del sistema según el mecanismo establecido en la Clausula 43. Con estos valores, el proponente podrá calcular su oferta de Ingreso Esperado.

OBSERVACION No. 23. Según el numeral 4.7, del pre pliego, COMPROMISOS ASUMIDOS POR EL PROPONENTE, el literal E menciona que para el caso en que el valor del vehículo sea utilizado para acreditar el capital mínimo, la obligación irrevocable de cada propietario que haga parte del proponente de autorizar a la fiduciaria administradora de los recursos de la desvinculación, para que mínimo el 30% de los dineros que por este concepto se reciban por cada vehículo que sea destruido, sean consignados a órdenes del proponente a fin de acreditar el patrimonio exigido en estos pliegos.

¿Es claro el entendido que solo se tendrá en cuenta para efectos de acreditar el patrimonio exigido en este pliego, los aportes superiores al 30% del valor del vehículo chatarrizado por parte del propietario?

RESPUESTA: Cada propietario es libre de aportar el valor del vehículo desintegrado con el fin de acreditar el patrimonio mínimo y el cierre financiero del concesionario, dicho porcentaje se especifica en la proforma 7A por el propietario. La suma de los valores a aportar por todos los propietarios más las otras alternativas de acreditación deben ser mayores o iguales a los montos exigidos en el pliego y el contrato. El porcentaje aplica sobre el valor de la tabla del Apéndice 5.

OBSERVACION No. 24. ¿Es claro el entendido que cada propietario es libre de aportar el porcentaje del valor del vehículo chatarrizado que bien considere y será tenido en cuenta como socio del oferente?

RESPUESTA: Los propietarios son libres de aportar el porcentaje que quieran, pero el proponente y consecuentemente el concesionario debe cumplir con el valor mínimo a acreditar.

Solicitamos que sea tenido en cuenta cualquier aporte porcentual del valor del vehículo que sea destruido para efectos de la acreditación del patrimonio exigido en este pliego, que no se fije un límite mínimo.

OBSERVACION No. 25. Según el numeral 1.25 de la minuta del contrato, compromiso de reducción de la capacidad transportadora, este es un compromiso adquirido por el concesionario.

Para efectos de la propuesta presentada por un oferente que solo presente propietarios y no empresas, este numeral no aplica, por favor hacer la debida aclaración.

RESPUESTA: Se revisará la minuta del contrato de concesión y se hará el ajuste correspondiente en caso de encontrarse procedente.

OBSERVACION No. 26. El numeral 1.97 de la minuta del contrato, patios y talleres definitivos y temporales, menciona que los operadores requerirán patios provisionales hasta que el segundo patio del sistema TransCaribe sea construido.

¿Cuál es el cronograma para la construcción de este patio, con qué recursos se realizará?

RESPUESTA: Se aclara que no es un patio con infraestructura como la del patio definitivo, si no que corresponde a un área en donde se puedan parquear los vehículos y que estos cuenten con seguridad, los costos de operación de este patio alternos deberán ser asumidos por los respectivos concesionarios.

La entidad aclara que dichos costos ya están contemplados dentro de la estructura financiera de las diferentes concesiones.

OBSERVACION No. 27. El numeral 1.118 de la minuta del contrato, riesgo de abastecimiento. Contempla el riesgo de falta de gas natural para abastecer la operación, ¿Qué garantías ofrece el estado y el sistema y cuáles serán las medidas para mitigar este riesgo?, ¿El país cuenta con gas de calidad para garantizar el éxito de la operación?, ¿Hay suficientes reservas de gas en el país para garantizar la operatividad de la flota durante el tiempo de la concesión?

RESPUESTA: De acuerdo con la matriz de riesgos, la asignación se da en los siguientes términos: *“Refiere a la contingencia que puede impactar la prestación del servicio derivada del desabastecimiento y variación en el precio del gas natural vehicular en la ciudad de Cartagena”*.

Para sustentar la adopción de la decisión de exigir combustible gas en los vehículos con los cuales se prestará el servicio, el Distrito de Cartagena, de acuerdo con los considerandos incluidos en el Decreto Distrital 862 de 2013, por medio del cual se adoptó la decisión, se sustentó en indagaciones de mercado que dan cuenta de suministro de combustible durante los próximos 14.2 años.

Con fundamento en esas consideraciones se incluyó el riesgo, el cual consiste básicamente en trasladar al CONCESIONARIO la carga de las negociaciones con los proveedores de ese combustible en la ciudad de Cartagena. El riesgo asociado con el abastecimiento más allá del número de años señalado por los documentos que sustentaron la decisión adoptada por la Alcaldía de Cartagena, supondría la configuración de un riesgo imprevisible.

OBSERVACION No. 28. El numeral 1.156 de la minuta del contrato, establece que durante 120 meses desde el inicio de la operación se pagará \$180 de 2010, con recursos provenientes de la tarifa el proceso de desintegración.

Solicitamos que este valor sea pagado durante todo el tiempo de la concesión, ya que el concesionario tiene la responsabilidad de cubrir algún faltante para cumplir con el pago de la chatarrización. Los concesionarios asumirán todos los riesgos y no se contempla una contraprestación a este hecho.

RESPUESTA: El plazo establecido para el repago del aporte inicial a la fiducia de desintegración es de 120 meses desde el inicio de la operación regular del sistema. No se considera ningún tipo de ampliación.

La estructuración realizada indica que considerando la curva de implementación de demanda y la curva de desvinculación de la flota colectiva, los recursos obtenidos por los concesionarios durante los 120 meses de operación repagan y remuneran adecuadamente los aportes realizados por los concesionarios.

En todo caso, el riesgo de demanda es asumido por el por el concesionario y tiene incidencia sobre el ingreso recibido por este concepto para el repago de sus aportes iniciales.

Cada concesionario deberá realizar sus propios cálculos y estudios para encontrar una estructura de capital óptima (con recursos propios o con financiación de terceros) que permita cumplir con este requisito en la etapa de Cierre Financiero, y que se ajuste a la curva de ingresos estimados por este concepto.

OBSERVACION No. 29. Con respecto a la cláusula 6 de la minuta del contrato el numeral 6.2 otorga el derecho a los concesionarios a utilizar la infraestructura del sistema TransCaribe sin que le impongan ningún costo o peaje por su utilización.

¿Es claro el entendido que los vehículos no tendrán que pagar el peaje de la vía hacia ceballos y manga?

RESPUESTA: Se aclara que la cláusula se refiere a la infraestructura construida para la operación del sistema de transporte masivo, esto no aplica para el resto de infraestructura de la ciudad y que no hacen parte de las obras del proyecto.

OBSERVACION No. 30. El numeral 7.1.13 de la minuta del contrato exige que el concesionario presente a TransCaribe la orden de compra de los vehículos o el documento que haga sus veces 7 días hábiles siguientes a la solicitud de incorporación de flota.

Solicitamos se amplíe este plazo a 30 días hábiles.

RESPUESTA: No se acepta su solicitud la entidad considera que los 7 días es tiempo suficiente para emitir una orden de comprar, teniendo en cuenta que para tal fin ya los concesionarios cuentan con los cierres financiero.

OBSERVACION No. 31. El numeral 7.1.18 de la minuta del contrato exige que por lo menos el 50% del personal del concesionario deben ser actores directos o indirectos del sistema de transporte público colectivo.

Es necesario aclarar que este requisito solo se podrá cumplir siempre y cuando el personal apruebe su proceso de selección y sea idóneo.

RESPUESTA: En la estructuración del proyecto se tiene en cuenta que la vinculación de trabajadores actuales del Sistema consiste en tenerlos en cuenta y su permanencia sólo dependerá de su desempeño. Se precisará en la minuta el asunto que es objeto de observación.

OBSERVACION No. 32. El numeral 7.3.14 de la minuta del contrato, menciona el patio temporal y que los costos asumidos por los concesionarios en la dotación y utilización de este, serán cubiertos por medio de la tarifa.

¿Por favor aclarar cuando será entregado este patio y que valor de la tarifa se destinará para cubrir los costos en los que incurra el concesionario de operación?

RESPUESTA: Se aclara que Transcaribe comunicara por escrito a los concesionarios con 6 meses de anticipación la fecha de entrega del patio alterno, es importante también aclarar que los costos de operación de dichos patios ya están incluidos en la tarifa por kilómetro que se le reconocerá al concesionario respectivo.

Según el numeral 7.3.14 del contrato de concesión, el concesionario tiene la obligación de suministrar una zona de parqueo temporal que debe cumplir con las condiciones del numeral 5 del Apéndice 6. Cabe resaltar que la inversión en los patios se refiere exclusivamente al uso temporal y no a la adquisición de los mismos. En este sentido, el concesionario deberá proporcionar los contratos de arrendamiento de los Patios a Transcaribe S.A., así como los costos correspondientes a las adecuaciones.

En base a lo anterior, el concesionario recibirá lo correspondiente al arrendamiento y a los costos de adecuación del patio, por medio de los ingresos al sistema. Estos ingresos temporales no hacen parte del Ingreso Esperado.

Los patios temporales deberán ser implementados a partir de la tercera fase y tendrán una duración de 3 años.

OBSERVACION No. 33. El numeral 7.7. de la minuta del contrato, obliga a pagar el 100% del derecho de entrada del 100% de la flota dentro de los 30 días calendario siguientes a la fecha de acreditación del cierre financiero del contrato de concesión.

Solicitamos aclarar ¿porque se debe hacer este pago, a que corresponde?, en caso de deber hacerse porque no realizarlo en la medida que ingresan los buses al sistema?

RESPUESTA: El pago del derecho de entrada corresponde a los recursos requeridos por Transcaribe S.A. para llevar a cabo las actividades necesarias para dar inicio al Sistema Transcaribe, lo que a su vez explica el plazo otorgado para realizar el pago.

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 por tanto será remunerado como parte del ingreso esperado.

OBSERVACION No. 34. En cuanto a la explotación de la publicidad en el sistema, relacionadas en la minuta de contrato numeral 11.7, proponemos que por ser nosotros los dueños de los Vehículos, somos quienes tendríamos los derecho a explotar dicha publicidad, por consiguiente merecemos una participación en la explotación de la misma.

RESPUESTA: De acuerdo con lo señalado en los estatutos de TRANSCARIBE S.A., el ente gestor es el titular del derecho de explotar la publicidad que sea instalada en el Sistema.

Este derecho genera para TRANSCARIBE la posibilidad de generar alternativas de ingreso para el Sistema, de donde surge la imposibilidad o restricción que existe para asignar la explotación del componente de publicidad de manera directa al CONCESIONARIO de la operación del Sistema. En todo caso, todos los recursos que se obtengan por la explotación de la publicidad irán a servir para incrementar los recursos del Sistema.

OBSERVACION No. 35. En cuanto la auto sostenibilidad del sistema en el tiempo Numeral 20.1 de la minuta del contrato, exigimos que el Municipio o la Nación hagan el aporte requerido para iniciar el Fondo de contingencias, para garantizar los ingresos mínimos necesario que permitan dicha sostenibilidad los primeros años de Operación.

RESPUESTA: Como se ha indicado en varias instancias, ni el Gobierno Nacional ni el Distrital tiene previsto aportar recursos para financiera 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 No. 36. Con relación a las tarifas diferenciales, numeral 24.1, estas deben implementarse, siempre y cuando no afecten de manera significativa a los ingresos de los Operadores.

RESPUESTA: Es acertado su entendimiento.

OBSERVACION No. 37. Quienes integran al comité de Planeación y Operación del sistema y cual es el Reglamento, numeral 24.3 y 24.4 de la minuta del contrato de concesión.

RESPUESTA: La minuta del contrato de concesión prevé en el Capítulo 9, CLÁUSULA 75, lo siguiente:

“CLÁUSULA 75.- RÉGIMEN DE LA OPERACIÓN TRONCAL, PRETRONCAL, DE ALIMENTACIÓN Y AUXILIAR

La operación Troncal, Pretroncal, de alimentación y auxiliar se someterá al régimen reglamentario que establezca TRANSCARIBE S.A., el cual estará constituido por los instructivos, manuales y reglamentos expedidos o que se expidan para asegurar que la operación sobre la red vial se realice en condiciones de seguridad y fiabilidad, a los cuales deberá someterse la operación de transporte del Sistema Transcaribe.

Para estos efectos, TRANSCARIBE S.A. ha implementado o podrá implementar entre otros, y en forma indicativa los siguientes manuales y reglamentos:

- 1. Reglamento del Comité de Operación y Planeación*
- 2. Manual de operación de transporte.*
- 3. Manual de contingencias y medidas de seguridad.*
- 4. Manual del usuario y reglamento interno.*

En todo caso, el CONCESIONARIO deberá sujetarse a la normatividad legal y/o reglamentaria actualmente vigente como a la que se expida

en un futuro y durante el término de la concesión, emanada del Gobierno Nacional o Distrital, a través de sus entidades del nivel central o descentralizado, y a las directrices que imparta TRANSCARIBE S.A. dentro de la órbita de su competencia legal y de las facultades que se establecen contractualmente.

Como se ve de la cláusula transcrita, TRANSCARIBE es el competente para implementar el reglamento del Comité de Operación y Planeación del Sistema, al que hace referencia el observante, en el cual se regularán las condiciones de funcionamiento de éste.

OBSERVACION No. 38. Por favor explicar en forma detalla las formulas contenidas en la cláusula 43 de la minuta del contrato.

RESPUESTA: Siempre y cuando el sistema tenga los recursos suficientes para realizar el pago correspondiente a todos los actores del Sistema Transcaribe, el pago a cada concesionario se realizará aplicando la siguiente fórmula:

$$ICMAX = FNS_{i-m} * (KA_i + KP_i + KB_i)$$

donde,

KA_i = Ingresos por los kilómetros recorridos por articulados

KP_i = Ingresos por los kilómetros recorridos por Padrones

KB_i = Ingresos por los kilómetros recorridos por Busetones

FNS_{i-m} = Factor de nivel de servicio en el periodo anterior al mes i

El factor de nivel de servicio (FNS_{i-m}) viene de los valores que se encuentran en la tabla de la cláusula 43.

De otro lado, en caso que los recursos del sistema sean insuficientes para cubrir los requerimientos de todos los agentes del sistema, los concesionarios recibirán su pago de acuerdo a su participación porcentual sobre los egresos del periodo i . Los recursos que se utilizarán para realizar el pago corresponden a los ingresos generados por viajes así como los recursos disponibles tanto en el fondo de contingencias como en el fondo de estabilización. Lo anterior obedece a la siguiente fórmula, contenida en la cláusula 43:

$$ICMAX = PPC_i * (IS_i + TFC + TFE)$$

donde,

PPC_i = Participación porcentual del concesionario de operación en los egresos del sistema

IS_i = Ingresos generados por los viajes pagos en el periodo i

TFC = Traslado desde Fondo de Contingencias en el periodo i

TFE = Traslado desde Fondo de Estabilización en el periodo i

Si la anterior no es del todo clara, con gusto en la audiencia de aclaraciones se hará una explicación más detallada.

- **DOCUMENTO DE OBSERVACIONES PRESENTADO POR MAURICIO NIÑO en representación de BUSES VOLVO, COLMOTORES, mediante correo electrónico el 29 de julio de 2013 a las 11:55 p.m.**

OBSERVACION No. 39.

Observación N°1

1.5.9 CARROCERÍA

Para las especificaciones de carrocería se acogen las normas NTC 4901-1, NTC 4901-2 y NTC 5701.

Argumento:

Como la Flota debe ser 100% accesible, dando cumplimiento al Decreto 1660 de 2003, entonces la carrocería debe cumplir también la NTC de accesibilidad.

RESPUESTA: Es acertada su apreciación los vehículos del sistema de transporte masivo de Cartagena deberán ser 100% accesibles, por lo que se deberán aplicar las normas que existan en el país en materia de accesibilidad de vehículos de transporte público.

OBSERVACION No. 40.

1.

Observación N°2

1.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES.

a. Deberá ser un bus articulado con capacidad aprox. Entre 130 a 140 pasajeros.

.....

a. El peso total del autobús en condiciones de masa técnicamente admisible no debe superar de 25.000 kgf en caso de autobuses articulados.

Argumento:

El número de pasajeros debe estar acorde a la capacidad de carga de la vía (Resolución 4100 de 2004 para la Designación 2B1) y el peso en orden de marcha.

RESPUESTA: No se acepta su solicitud. Los vehículos deberán cumplir con lo establecido en el documento de especificaciones técnicas del presente proceso Apéndice No 2 Especificaciones técnicas de los vehículos.

OBSERVACION No. 41.

2.

Observación N°3

2.1. CARACTERÍSTICAS GENERALES.

.....

1. El peso total del autobús en condiciones de masa técnicamente admisible no debe superar de 17.000 kgf para Autobuses Padrones.

Argumento:

El número de pasajeros debe estar acorde a la capacidad de carga de la vía (Resolución 4100 de 2004 para la Designación 2) y el peso en orden de marcha.

RESPUESTA: No se acepta su solicitud. Los vehículos deberán cumplir con lo establecido en el documento de especificaciones técnicas del presente proceso Apéndice No 2 Especificaciones técnicas de los vehículos.

OBSERVACION No. 42.

3.

Observación N°4

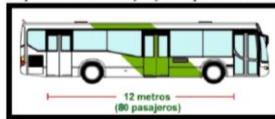
2.2.8.3 Capacidad de Pasajeros

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

Argumento:

Según la NTC 4901-3 en su numeral 5.2.1 "el porcentaje mínimo de pasajeros sentados debe ser el 25% de la capacidad total.

La capacidad total de pasajeros indicada en el Prepliego es de ochenta pasajeros, adicionalmente si se quieren noventa pasajeros el bus excederá el peso de las vías dado que un Bus 5 Puertas y Aire Acondicionado ya de por sí es exigente en su peso además de la suspensión neumática y caja de operación automática.



RESPUESTA: Se aclara que se mantiene la capacidad de 90 pasajeros establecida en el documento Apéndice 2, Especificaciones técnicas de los autobuses del sistema.

FIN DEL DOCUMENTO
