

DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS No. 2
LICITACION PUBLICA No. TC-LPN-003-2013
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-
TRANSCRIBE

- **DOCUMENTO DE OBSERVACIONES PRESENTADO POR ALFONSO MENDOZA HENRIQUEZ en representación de SOTRAMAC S.A.S, mediante correo electrónico del 29 de julio de 2013 a las 2:50 p.m., y entrega física el mismo día a las 2:36 p.m., Rad. Interno No. 000832.**

OBSERVACION No. 43.

Principales Observaciones

Observaciones generales del Proceso

1.- Con alta preocupación vemos que el nuevo proceso de licitación No. TC-LPN-003-2013 sigue manteniendo la misma estructura utilizada en los otros sistemas de transporte masivo en Colombia, **EXPONIENDO A LOS CONCESIONARIOS A RIESGOS OPERACIONALES Y FINANCIEROS**, cuyo control o mitigación están fuera de su alcance y dejando la posibilidad que el sistema Transcaribe corra una suerte similar a la que ya corrieron los sistemas de transporte masivo de otras ciudades en Colombia como Barranquilla, Cali, Bucaramanga y Pereira.

En la medida en que Transcaribe no genere mecanismos de mitigación para los concesionarios en relación a estos riesgos, **RESULTARÍA COMPLETAMENTE IMPOSIBLE PARA LOS CONCESIONARIOS ASUMIR TALES RIESGOS A CARGO DE SUS PATRIMONIOS**, al igual que lograr un cierre financiero con entidades bancarias, ya que desafortunadamente la experiencia que han tenido estas entidades en los demás sistemas en donde han participado, es que la materialización de estos riesgos han generado la necesidad de reestructurar deudas, la vinculación de compañías operadoras a Ley 1116 e inclusive presentar defaults financieros.

Solicitamos amablemente que Transcaribe al igual que sus estructuradores financieros **CITEN A LAS DIFERENTES ENTIDADES FINANCIERAS COLOMBIANAS A UNA REUNIÓN PÚBLICA** para ver cuál es la percepción de las entidades financieras sobre este proyecto y su disposición a financiar a los operadores con la estructura de contrato de concesión que se está planteando que prácticamente es igual al de las otras ciudades donde estos sistemas han fracasado.

Por nuestra parte hemos hecho acercamientos con las principales entidades financieras colombianas y la **RESPUESTA HA SIDO DE TOTAL ESCEPTICISMO Y RENUENCIA** a financiar el proyecto sino se incluyen dentro del mismo, lo siguiente:

- ❖ Fondos de Contingencia, fondeados desde el inicio de la operación, que ayuden a mitigar la materialización de riesgos como:
 - (a) Reducciones de demanda por incumplimientos del estado en la reestructuración y eliminación de las rutas que le compiten al Sistema

- (b) Reducciones de demanda por incumplimientos del estado en la entrega de la infraestructura del Sistema
- (c) Reducciones en los ingresos del Sistema por incumplimientos de la administración distrital en ajustar la Tarifa al Usuario de acuerdo a lo establecido en los Contratos de Concesión.

RESPUESTA: La administración de Transcaribe entiende las inquietudes que tienen los futuros operadores del SITM de Cartagena, por tal motivo ha querido disminuir la incertidumbre que existe en relación a los puntos mencionados anteriormente, en relación a la reestructuración de las rutas de transporte público colectivo para darle entrada a las nuevas rutas, se está trabajando de la mano con el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte para que dichos actos administrativos estén en firme al momento de iniciar la operación del SITM, ya el alcalde electo está enterado de todas las actividades que deben desarrollarse desde la dirección del DATT para que el nuevo sistema pueda iniciar operaciones.

En relación a la infraestructura básica para el inicio de operaciones del SITM, es importante aclarar que todas las obras necesarias para la puesta en marcha del sistema ya se encuentra en ejecución o están contratada razón por la cual este no va a representar inconveniente a la hora de iniciar operaciones y por último en relación al incumplimiento de la administración en el realizar el ajuste a la tarifa del usuario llevando a que la tarifa técnica este por encima de la tarifa al usuario en relación a este punto es importante aclararles que hoy existe firmado un compromiso de respaldo de la tarifa del sistema en el dado caso que la administración distrital decida no solo no aumentar la tarifa al usuario si no establecer tarifas diferenciales que afecten la tarifa técnica del sistema.

Por otro lado el gobierno Nacional ha sido muy claro en que no habrá recursos para fondo de contingencia aportados por la Nación.

Para Transcaribe, sería de gran utilidad obtener las comunicaciones a las cuales ustedes se refieren, en donde las entidades financieras abarcan este tema, ya que de esta forma se puede responder directamente la inquietud y si es necesario agenda la reunión adicional, que mencionamos anteriormente.

OBSERVACION No. 44.

ELIMINAR DE LA TARIFA COSTOS ASOCIADOS A INFRAESTRUCTURA. Claramente los Sistemas de Cali, Barranquilla y Bucaramanga han mostrado que **LA TARIFA NO ALCANZA PARA ASUMIR INFRAESTRUCTURA.** Inclusive el Gobierno nacional es consciente de esto y no se entiende porque se quiere insistir con lo mismo en Cartagena.

RESPUESTA: Entendemos su solicitud y se informa que la entidad ha dado traslado al Ministerio de Transporte de un oficio en donde solicita los recursos para realizar la desdignación de la tarifa que en estos momentos se encuentra afectada con la infraestructura del portal y patio taller.

Transcaribe no pretender insistir ni cargar costos de infraestructura adicionales a la tarifa, actualmente el sistema cuenta con un concesionario de Patio, el cual ya tiene un contrato firmado desde febrero de 2011, y tiene una participación en la tarifa definida, dado que no se contaban con los recursos necesarios para realizar las inversiones en infraestructura requeridas, y fue necesaria la participación de dicho concesionario.

Si el Sistema llega a contar con recursos adicionales para pagar dicha infraestructura, Transcaribe traducirá dicha carga en la tarifa.

OBSERVACION No. 45.

2.- Los riesgos identificados y que no hacen viable el proceso actual son los siguientes:

a).- Riesgo de Infraestructura: El riesgo de retrasos en la infraestructura del sistema es un riesgo sobre el cual los concesionarios de transporte no tienen ningún tipo de control y cuya gestión depende en su totalidad del gobierno local y del ente gestor. En la práctica este riesgo se puede llegar a materializar bajo la estructura propuesta actualmente, sin que contractualmente existan los mecanismos de mitigación que le aseguren al concesionario que ni su operación ni su situación financiera no se vería afectada ante posibles retrasos en la entrega de la infraestructura del sistema.

Como posible solución que permitiría mitigar este riesgo a los concesionarios, estaría la **CREACIÓN DE UN FONDO DE CONTINGENCIAS** que permita asegurar la totalidad del pago de la remuneración causada por los concesionarios, sin limitar el pago a la disponibilidad de recursos del sistema, ya que ante posibles retrasos estos ingresos disminuirían significativamente afectando la totalidad del pago causado a los concesionarios.

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

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

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

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.

Como se indicó, no está prevista la estructuración con un fondo de contingencias al cual se ingresen recursos diferentes a aquellos excedentes del Sistema.

OBSERVACION No. 46.

b).- Riesgo en la eliminación de la sobreoferta de vehículos del transporte público colectivo, eliminación de rutas y control de los medios de transporte informales: Es el riesgo derivado de la disminución de la demanda estimada de pasajeros del sistema Transcaribe producto de la no eliminación de rutas del transporte público colectivo que compitan con las rutas del sistema, **NI DE LA ELIMINACIÓN O EFICAZ CONTROL DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTES INFORMALES** que igualmente afectarían la demanda de pasajeros del sistema.

En el pasado se ha observado que en la totalidad de los sistemas de transporte existentes en Colombia, han existido demoras o no se han realizado las respectivas eliminaciones de rutas paralelas del transporte colectivo por parte de la autoridades correspondientes, **AFECTANDO LA DEMANDA DE PASAJEROS DE LOS SISTEMAS**, disminuyendo los ingresos del sistema y ocasionando desequilibrios financieros sobre los diferentes involucrados, entre ellos los concesionarios.

De esta manera, este riesgo de no actuación por parte de las autoridades a cargo de la eliminación de rutas, es un riesgo sobre el cual los concesionarios de transporte no tienen ningún tipo de control y cuya gestión depende en su totalidad del gobierno local y del ente gestor. **BAJO LA ACTUAL ESTRUCTURA DE CONCESIÓN QUE SE ESTÁ PROPONIENDO**, este riesgo se puede llegar a materializar, afectando de manera significativa al concesionario, sin que contractualmente existan los mecanismos de mitigación que le aseguren al concesionario que ni su operación ni su situación financiera no se verán afectadas en caso de materializarse dicho riesgo.

Como posible solución que permitiría mitigar este riesgo a los concesionarios, estaría la **CREACIÓN DE UN FONDO DE CONTINGENCIAS** que permita asegurar la totalidad del pago de la remuneración causada por los concesionarios, sin limitar el pago a la disponibilidad de recursos del sistema, ya que ante una menor demanda de pasajeros se disminuyen los ingresos del sistema afectando la totalidad del pago causado a los concesionarios.

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

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

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

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

Diferentes serán las acciones de política pública que adopte el Distrito para sancionar el transporte ilegal, el cual, finalmente, redundará en mejorar la situación de demanda del transporte. Ese es el compromiso Distrital y la carga que le corresponde.

Dadas las medidas que sirven para mitigar ese riesgo, no está prevista la estructuración con un fondo de contingencias al cual se ingresen recursos diferentes a aquellos excedentes del Sistema.

OBSERVACION No. 47.

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

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

De esta manera, este riesgo de no realizar un correcto ajuste de la tarifa al usuario, es un riesgo sobre el cual los concesionarios de transporte no tienen ningún tipo de control y cuya gestión depende en su totalidad del gobierno local. **BAJO LA ACTUAL ESTRUCTURA DE CONCESIÓN QUE SE ESTÁ PROPONIENDO**, este riesgo se puede llegar a materializar, afectando de manera significativa al concesionario, sin que contractualmente existan los mecanismos de mitigación que le aseguren al concesionario que ni su operación ni su situación financiera no se verán afectadas en caso de materializarse dicho riesgo.

Como posible solución que permitiría mitigar este riesgo a los concesionarios, estaría la **CREACIÓN DE UN FONDO DE CONTINGENCIAS** que permita asegurar la totalidad del pago de la remuneración causada por los concesionarios, sin limitar el pago a la disponibilidad de recursos del sistema, ya que ante una menor demanda de pasajeros se disminuyen los ingresos del sistema afectando la totalidad del pago causado a los concesionarios.

De igual forma, se pueden implementar esquemas como los establecidos en los Contratos de Concesión del SITP en Bogotá, donde el contrato de concesión establece expresamente **LA OBLIGACIÓN DEL DISTRITO DE RECONOCER LOS VALORES** a que tiene derecho recibir el Sistema y a través del mismo, sus Concesionarios y agentes en caso de no existir recursos disponibles para remunerar a los agentes del sistema por razones como la no actualización de la Tarifa al Usuario. Así mismo, en los mencionados contratos del SITP se establece claramente, no

solo la obligación del Distrito, sino el mecanismo y la periodicidad por medio del cual el Distrito responde en caso de presentarse el incumplimiento.

Como verán **ESTAS SOLUCIONES PROPUESTAS** son bastante distintas a lo expresado actualmente en el proyecto de contrato de concesión de Transcaribe donde simplemente se hace una alusión y descripción del Riesgo de la Variación de las Tarifas por parte de la Autoridad Distrital Competente sin que en el contrato quede expresamente establecida la obligación de compensación por parte del Distrito y los mecanismos para hacerlo en caso de materializarse el riesgo.

RESPUESTA: 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)

Así, conforme a lo dicho se tiene que TRANSCARIBE ha adoptado las medidas que resultan pertinentes para mitigar los efectos del riesgo de tarifa.

OBSERVACION No. 48.

d).- Riesgo en el recorrido de kilómetros en vacío: Es el riesgo derivado del incremento en el número de kilómetros en vacío recorridos por los vehículos de los operadores, ante posibles variaciones en los diseños operacionales del sistema, demoras en entrega de infraestructura o en programaciones ineficientes realizadas por el ente gestor. En el pasado se ha observado que en varios de los sistemas de transporte existentes en Colombia, han existido demoras en la entrega de la infraestructura y/o en los patios y talleres, que han obligado a que los vehículos de esos sistemas **TENGAN QUE RECORRER MAYORES KILÓMETROS EN VACÍO** a los previstos inicialmente en la estructuración.

Dado que estos kilómetros en vacío no son remunerados a los concesionarios, pero si representan unos mayores costos de operación, en el evento que los kilómetros en vacío recorridos resulten mayores a los previstos en la estructuración del sistema, afectará la estructura financiera del concesionario sin que estos puedan desarrollar ningún tipo de mecanismo de mitigación para este riesgo.

Como una solución que permite mitigar este riesgo a los concesionarios, estaría la de **DEFINIR UN NÚMERO MÁXIMO DE KILÓMETROS EN VACÍO** que estarían incluidos en la estructuración inicial del sistema y los cuales no serían remunerados, pero que en caso que los kilómetros en vacío efectivamente recorridos llegaran a superar dicho número, se le remuneraran al concesionario esos kilómetros en exceso de tal forma que los concesionarios no lleguen a verse afectados por decisiones o hechos que afecten la programación de los kilómetros en vacío y sobre los cuales ellos no van a tener ningún tipo de injerencia.

RESPUESTA: En la cláusula 43 del Contrato de Concesión, se especifica que los contratos de concesión serán remunerados semanalmente por los kilómetros recorridos por los vehículos, de acuerdo a su tipología.

Por lo anterior, el pago se realizará por la cantidad de kilómetros recorridos, independientemente si estos son recorridos en vacío o no, aunque Transcaribe implementara mecanismo para controlar los kilómetros programados.

Observaciones al Pliego de Condiciones

OBSERVACION No. 49.

AMABLEMENTE SOLICITAMOS SE RECONSIDEREN LOS VALORES que se están exigiendo para acreditar la experiencia en consecución de financiación incluida en la **sección 4.2.1.3** del Proyecto de Pliego de Condiciones. Consideramos que son **DEMASIADO ONEROSAS Y PRÁCTICAMENTE IMPOSIBLES DE CONSEGUIR POR LAS EMPRESAS INTERESADAS EN EL PROCESO.**

A pesar que se incluya la opción de que un Asistente Financiero las acredite, es muy difícil que en el mercado una entidad asesora esté dispuesta a asumir solidariamente el riesgo de consecución de recursos más que todo cuando existe un panorama de escepticismo tan alto en las entidades financieras colombianas para financiar nuevos sistemas de transporte masivo dada **LOS CONTINUOS FRACASOS VIVIDOS EN LAS OTRAS CIUDADES DEL PAÍS** y cuando lo propuesto hasta la fecha en los presentes pre-pliegos es prácticamente la repetición de los errores evidenciados en los otros sistemas.

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 a 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,

Observaciones al Contrato de Concesión:

OBSERVACION No. 50.

Favor especificar cómo va a ser calculada la remuneración asociada a los costos que tendrán que asumir los operadores por la entrega y las inversiones asociadas al Patio Temporal.

RESPUESTA: Como se indicó en el Apéndice 6 del prepliego de condiciones, existen unos parámetros bajos los cuales se deben adecuar los patios temporales donde se ubicarán los vehículos que corresponden a la Fase 3 del proceso de implantación del Sistema. La remuneración está definida por un valor que no hace parte de la tarifa del CONCESIONARIO. Los criterios para el cálculo de esa tarifa fueron los siguientes:

1. Adecuación del lote de terreno
2. Pago de un canon de arriendo mensual por el terreno
3. Pago de vigilancia para la seguridad de los vehículos

OBSERVACION No. 51.

En la definición de “**Riesgo de variación de las Tarifas por Orden de la Autoridad Competente**” se establece que esta corresponde a “**Es la contingencia que consiste en el detrimento que en los ingresos del Sistema TRANSCARIBE pueda causar una modificación en la tarifa al usuario, provocada por un acto de autoridad**”. Consideramos que la materialización del riesgo no es únicamente la modificación de la Tarifa al Usuario. La materialización del Riesgo y por tanto su definición debe estar asociada a la no actualización de la Tarifa al Usuario, por parte de la autoridad competente, de acuerdo a las fórmulas contractuales establecidas en el Contrato de Concesión.

RESPUESTA: Se ajustarán los anexos del pliego de condiciones definitivo, así como la minuta del contrato de concesión, haciendo la precisión solicitada por el observante.

OBSERVACION No. 52.

En la **Cláusula 4** del Contrato de Concesión se incluye que el **ENTE GESTOR PODRÁ PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA** y que esto es aceptado y conocido por el Concesionario. Al respecto manifestamos que esta disposición significa un riesgo grande para la sostenibilidad y financiabilidad del Sistema, en el sentido que los operadores enfrentan con esta disposición el riesgo que en cualquier momento el mismo ente gestor del Sistema pueda entrar a competir con los privados en la operación del Sistema lo cual no es razonable desde ningún punto de vista. **SOLICITAMOS AMABLEMENTE ELIMINAR ESTA DISPOSICIÓN.**

RESPUESTA: La CLÁUSULA CUARTA de la minuta del contrato de concesión, señala lo siguiente: “*De acuerdo con los estatutos de TRANSCARIBE S.A., el ente gestor podrá prestar el servicio de transporte masivo en Cartagena, cuando las necesidades del servicio así lo demanden, de acuerdo con los términos previstos en los documentos de creación de TRANSCARIBE S.A.. Esta situación es aceptada y conocida por el CONCESIONARIO*”.

En ese orden, se tiene que TRANSCARIBE sólo prestará el servicio de manera excepcional, cuando las necesidades del servicio así lo demanden. Esa alternativa no significa que existe un riesgo frente a la posibilidad de que el ente gestor entre a competir con los particulares, sino que su intervención se prevé de manera residual para garantizar la prestación del servicio en caso de que se presenten circunstancias que así lo demanden.

OBSERVACION No. 52.

En la **sección 7.7.** se establece el pago de unos derechos de entrada de los operadores a ser pagados a TRANSCARIBE. **SOLICITAMOS RESPETUOSAMENTE QUE ESTE REQUERIMIENTO SEA ELIMINADO CON EL OBJETO DE QUITAR PRESIÓN SOBRE LA TARIFA AL USUARIO.** Ha quedado claro que gran parte de los fracasos de los sistemas de transporte licitados en el país están relacionados con el hecho que los ingresos del sistema no son suficientes para remunerar a los agentes del sistema y esto ha pasado ya que han querido incluirle costos no asociados estrictamente a la operación a la tarifa al usuario.

En el caso del Sistema TRANSCARIBE está pasando lo mismo, se le quiere incluir a la tarifa, costos de infraestructura, costos de la eliminación total de la sobreoferta, costos asociados a tecnologías de combustible más costosas y adicional a esto costos de derechos de entrada. **NO TIENE SENTIDO QUE NO SE PUEDA APRENDER DE LAS EXPERIENCIAS VIVIDAS EN OTROS SISTEMAS** y en vez de estar buscando esquemas para quitarle costos a la Tarifa les estamos incluyendo mayores costos.

RESPUESTA: No se acepta su solicitud. Transcaribe requiere de dichos ingresos para poder llevar a cabo el correcto funcionamiento del Sistema. Es así como 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 es remunerado como parte del Ingreso Esperado de éste.

La estructuración financiera ha tenido en cuenta todos los costos asociados a infraestructura, eliminación de sobreoferta, tecnología de combustible y derechos de entrada, de tal forma que el Sistema sea auto-sostenible y que la demanda jalone su crecimiento.

OBSERVACION No. 53.

3.- UTILIZACIÓN FLOTA A GAS:

Amablemente les solicitamos especificar los supuestos de costos de flota y supuestos de consumo utilizados para la estructuración financiera del proyecto con la utilización de vehículos a **GAS**.

RESPUESTA: No se acepta su solicitud los concesionario deberán realizar su propio estudio de mercado y establecer los valores correspondiente y utilizar los supuesto que crea conveniente para el cálculo de su propuesta económica.

Sin embargo se les informa que Transcaribe realizó visitas y reuniones con operadores de Sistemas de Transporte de flota a gas y con fabricantes de dichos vehículos. Los supuestos en cuanto a la inversión en flota y los costos asociados son:

- Costos de importación
- Precio por vehículo Articulado a gas
- Precio por vehículo Padrón a gas
- Precio por vehículo Busetón a gas

- Consumo combustible según especificaciones suministradas por el/los fabricante de los vehículos
- Costos de mantenimiento, lubricación, llantas, aire acondicionado y aseo
- Gastos administrativos y operacionales

La estructuración financiera se encuentra debidamente sustentada, en base a cotizaciones de proveedores. Dichos proveedores son de fácil acceso por lo que el concesionario puede realizar las cotizaciones y negociaciones que requiera para preparar su oferta.

OBSERVACION No. 54.

Definición de Egresos del Sistema en el cálculo de la Tarifa Técnica: En el **Capítulo 4** del proyecto de contrato de concesión se establecen los aspectos económicos del contrato de concesión. En la **Cláusula 23** de este capítulo se establece la fórmula de ajuste de la Tarifa al Usuario la cual está relacionada con la Tarifa Técnica (TT).

Sin embargo, en la fórmula de ajuste se incluyen unos máximos de ajuste anual de \$100, independiente que la Tarifa Técnica establezca que el equilibrio del Sistema implique un incremento mayor de tarifa. Con esta decisión se está incluyendo un riesgo adicional a los operadores que no se ha incluido en ningún otro de los Sistemas en Colombia. El primer principio económico del Sistema es de **AUTO-SOSTENIBILIDAD** y con esta restricción se está amenazando este principio.

Si el municipio quiere poner un límite al incremento de tarifa está bien y es potestad de la autoridad competente hacerlo, pero el efecto económico en el desequilibrio financiero del sistema no debe trasladarse al operador y **DEBERÍA SER ASUMIDO POR EL ESTADO** tal cual está establecido en todos los otros sistemas de transporte masivo licitados en Colombia.

RESPUESTA: Su apreciación no es correcta ya que como se estipula en la cláusula del contrato, dicho ajuste aplica una vez se encuentre implementada la Fase 3 del Sistema. En este sentido, si el Sistema tiene menos ingresos que egresos, no se puede atentar contra la auto-sostenibilidad del Sistema por cuanto un incremento desmedido en la tarifa para cubrir esa falta de ingresos tendría como consecuencia una disminución en la demanda y por ende en los ingresos del Sistema. Una menor cantidad de ingresos frente a los egresos del Sistema, una vez éste ya se encuentre 100% implementado, puede ser el resultante de una caída de demanda o de un incremento endémico de los egresos del Sistema. Solucionarlo mediante un incremento exagerado de tarifa no es la solución y el problema debe ser abordado mediante un ajuste operacional.

OBSERVACION No. 55.

Solicitamos aclarar que en la fórmula incluida en la cláusula 23 del Contrato de Concesión:

$$TT_{i-1} = (ESC_{i-1}/PV_{i-1})$$

Los ESC_{i-1} corresponden a los Egresos del Sistema Calculados para cada Beneficiario de Pago en el periodo $i-1$ **de acuerdo a la fórmula de pago de cada Beneficiario**. Es decir en el caso de los operadores de transporte a la multiplicación de sus kilómetros recorridos por las tarifas por kilómetros para cada tipología de flota, ajustadas.

RESPUESTA: Su apreciación es incorrecta ya que cuando se habla del periodo $i-1$, se refiere al periodo anterior. Es decir en el caso de los operadores de transporte, a la multiplicación de sus kilómetros recorridos por las tarifas por kilómetros para cada tipología de flota correspondientes al periodo anterior.

OBSERVACION No. 56.

4.- Resulta preocupante que Transcaribe insista en mantener los mismos errores en los que han incurrido las otras ciudades, sin proponer ninguna estrategia o hecho concreto que mitigue los riesgos reales que se han presentado en las otras ciudades. El pasado viernes 19 de julio del año en curso, se realizó en la ciudad de Medellín, con presencia de la Ministra de Transporte, un “Foro de Movilidad y Política Pública de Transporte en Colombia”, en el que se analizaron los diferentes sistemas de transporte que funcionan en el País y la conclusión fue clara, **QUE SE DEBEN “RESCATAR”**, los diferentes sistemas.

El Gobierno Nacional y el Congreso de la República ya son conscientes y concedores de las graves dificultades por las que atraviesan los Sistemas de Transporte Masivo de las ciudades de Barranquilla, Pereira, Cali, Bucaramanga y Bogotá; por lo que nuevamente nos preguntamos, ¿qué está haciendo Transcaribe para que la situación no se repita en el SITM de Cartagena?. En el anterior proceso (Licitación TC-LPN-002-2013), las respuestas a nuestras observaciones fueron vagas y en la actual trasladaron los riesgos al operador como si éste fuera autoridad para tomar determinaciones. Por lo anterior **RESPECTUOSAMENTE SOLICITAMOS** una respuesta concreta sobre las medidas que se están adoptando para no repetir los graves errores de las otras ciudades.

RESPUESTA: Primero que todo vale la pena aclarar que en ningún momento las respuestas dadas por la entidad a las diferentes observaciones de los oferentes han sido vagas y siempre sean caracterizado por ser concretas.

Habiendo hecho la anterior aclaración me permito informar que efectivamente en la fecha señalada por usted se presente el mencionado foro, al cual la entidad también participo en el Ministerio tomo atenta nota de todas las dificultades por las que pasan los diferentes sistemas en el País, y desde el Ministerio deberán plantear las posibles alternativas para esta problemática, por el momento desde Transcaribe se están adoptando las medidas que permitan mitigar las dificultades que puedan presentarse.

Por otro lado la Administración de TRANSCARIBE ha desarrollado acciones tendientes a generar un proceso que permita la implantación del Sistema en la ciudad de Cartagena, contando con factores técnicos, financieros y jurídicos que le dan viabilidad. Para el efecto, se ha ideado un modelo de implantación que supone la exigencia de flota solamente en la medida que el proceso de desvinculación y desintegración se vaya

cumpliendo, generando una mitigación en el riesgo de requerir vehículos sin que exista la demanda de usuarios para ocuparlos

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

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

OBSERVACION No. 57.

5.- En un cambio intempestivo, luego de siete (7) u ocho (8) años de estar trabajando con combustibles líquidos, se establece que **EL GAS ES EL ÚNICO COMBUSTIBLE** que se puede utilizar, el plazo de la licitación no permite hacer un estudio serio de mercado sobre esta tipología de vehículos. Se destaca que los Diez (10) proveedores interesados que ha manifestado Transcaribe, en realidad es **UNO SOLO** ya que todos quienes han intervenido usan motores Cummins.

Luego no existe una **PLURALIDAD DE OFERENTES** que permitan una sana competencia entre proveedores, por fuera quedan marcas reconocidas como Volvo, Mercedes Benz, Mann, etc., y nos veremos abocados a comprar vehículos que no están suficientemente posicionados en los sistemas masivos del país, ni representan hasta ahora una garantía probada de funcionamiento, por lo que solicitamos un plazo razonable para poder realizar un estudio de mercado serio que permita evaluar si realmente existen en el mercado proveedores que a precios razonables **SUMINISTREN VEHÍCULOS DEDICADOS A GAS**. Caso concreto de Scania que ofrece unos chasis a gas, de un precio considerable, pero no incluye los tanques de almacenamiento ni la carrocería, por lo que se requiere de un tiempo más que prudencial para evaluar el real valor de los vehículos con este combustible.

RESPUESTA: Se aclara que efectivamente en mercado existen variedades de proveedores que ofrecen los vehículos a gas, no es cierto que porque la gran mayoría de los fabricantes de vehículos confíen en un componente del vehículo "Motor ", que sea suministrado por un fabricante esto corresponda a un solo proveedor, de hecho existen fabricantes como Daewoo, Navitrans a través de Iveco y otros que utilizan un motor diferente al que usted menciona.

La entidad considera que el tiempo dado para el estudio de los documentos considerando el proceso anterior que incluía también la opción del gas es suficiente para que los posibles oferentes puedan preparar su oferta.

OBSERVACION No. 58.

6.- En el contrato se ha adicionado el numeral 1.118 denominado Riesgo de Abastecimiento, que “Es 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”, en la matriz de riesgos, este riesgo se lo asignan al concesionario; **RESULTA INCREÍBLE** que la ciudad escoge un combustible que tiene un único proveedor, que su almacenamiento es muy costoso, que no tiene garantía de precio, que no es un referente mundial y las consecuencias de todo lo anterior los tiene que soportar el concesionario. Este es un riesgo que **DEBE ASUMIR QUIEN TOMÓ LA DETERMINACIÓN** de señalar un único combustible que sólo es suministrado por un proveedor. **TRANSCARIBE CREÓ EL RIESGO Y NO PUEDE TRANSFERIRLO AL CONCESIONARIO.**

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. 59.

7.- Es claro que en el patio portal sólo existe espacio para parquear 400 vehículos, con la determinación de utilizar el gas como único combustible, se debe aumentar el espacio para un **MAYOR NÚMERO DE SURTIDORES** que permitan dispensar el gas a todos los vehículos. Por lo que nos preguntamos, (i) ¿Ya se hicieron los ajustes a los diseños de los patios? y (ii) Como quiera que se sacrificará espacio por el mayor número de surtidores y las áreas de circulación, ¿dónde parquearán los vehículos que ya no caben en el patio?.

RESPUESTA: Se aclara que la entidad va a notificar al concesionario de portal patio sobre la operación del sistema con gas natural, para que este realice el ajuste a los diseños si esto tiene lugar, para con esto darle cavidad a los diferentes surtidores del sistema a gas, una vez se cuente con dicho ajustes los mismo le serán suministrados a los concesionarios de operación o a quien los solicite.

OBSERVACION No. 60.

8.- Consideramos de la mayor importancia que los errores que en otras ciudades se ha incurrido no se repitan en la ciudad, es el caso concreto de la doble fiducia, una del sistema y otra del concesionario, no solo incrementan los costos, se duplican los impuestos, contadores, revisores fiscales, etc., sino que implica una traba significativa para el desarrollo del negocio dado que la

fiducia se convierte en coadministrador sin ninguna responsabilidad, por lo que **SOLICITAMOS SE SUPRIMA LA FIDUCIA DEL CONCESIONARIO**, quedando únicamente la fiducia del sistema.

RESPUESTA: No se acepta su solicitud. Al igual que ustedes también consideramos que los errores de otros sistemas no se pueden repetir. Es así como se debe contar con mecanismos de transparencia y control de los recursos provenientes del Sistema. Para las entidades financieras y el Ente Gestor es de suma importancia que los recursos se encuentren debidamente dirigidos a cubrir la operación y los pagos de la deuda adquirida y exigen mecanismos como encargos fiduciarios para el manejo de los recursos. Esta equivocado en afirmar que esto genera doble tributación y doble costo de revisoría ya que los impuestos de la sociedad concesionaria son uno sólo y las fiduciarias no exigen revisores fiscales diferentes para cada uno de sus encargos. Transcaribe ha tenido en cuenta los costos y comisiones fiduciarias en la estructuración del negocio.

OBSERVACION No. 61.

9.- El Presidente de la República expresó en septiembre de 2012, que había reservas de gas hasta el año 2017, ¿ Que pasará a partir del año 2018?.

RESPUESTA: Se aclara que de acuerdo a la resolución No 124430 del 25 de octubre de 2012, las reservas de gas se calcularon en su momento en 14.2 años, por lo que lo expresado por presidente en su momento se justifica con esta resolución en donde el número de años de reservas es mucho mayor a los expresado en el discurso.

OBSERVACION No. 62.

10.- Como quiera que Transcaribe insiste en cancelar únicamente lo que se recaude, y no existe ningún límite para la programación de los kilómetros, y se asocia equivocadamente el riesgo de demanda con el unitario licitado por kilómetro, **PROPONEMOS** que el valor a cancelar al concesionario comprenda: (i) **Una suma por kilómetro recorrido.** (ii) **Una suma por la tipología del bus que recorre el kilómetro** y (iii) **Un valor por cada pasajero transportado.**

De esta forma el riesgo del operador sería efectivamente la demanda de pasajeros, y Transcaribe como Ente Gestor, debe hacer una programación de la operación acorde con las necesidades reales y si programa un mayor número de kilómetros o unos vehículos que no se requieren **DEBE CANCELAR ESTOS VALORES.**

En todas las ciudades la demanda de pasajeros tiene una tendencia decreciente. En los SITM de las ciudades que están operando, la demanda que representa la fuente de ingresos, es insuficiente en relación con la demanda estimada para la viabilidad del proyecto.

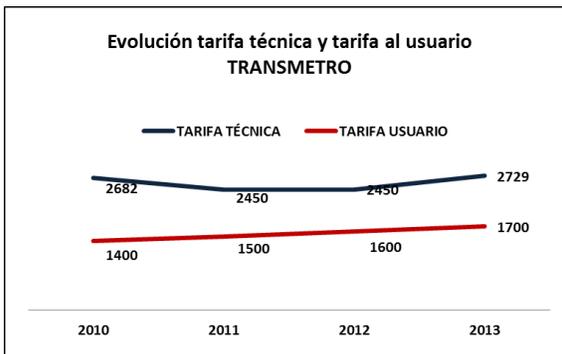
Sistema	Demanda proyectada	Demanda real	Cumplimiento demanda
Transmilenio - Bogotá	1,500,000	1,934,000	129%
Megabús - Pereira	140,000	92,000	66%
MIO - Cali	441,600	265,000	60%
Transmetro - Barranquilla	305,000	92,000	30%
Metrolínea - Bucaramanga*	220,000	150,000	68%
Metroplus - Medellín	249,200	43,000	17%

Fuente: Ministerio de Transporte y entes

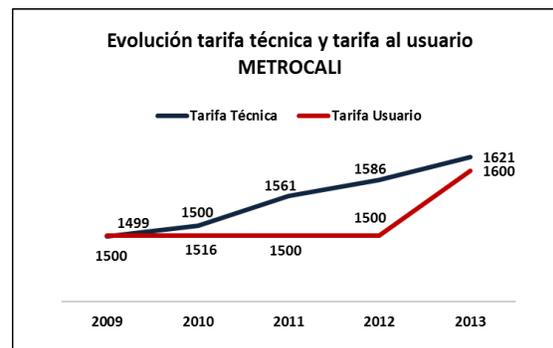
¿CAUSAS?:

- a).**- Imprecisión en los estudios iniciales, **b).**- Falta de reestructuración de transporte tradicional,
- c).**- Crecimiento de la motorización, **d).**- Informalidad/ilegalidad, **e).**- Falta de integración con transporte regional, **f).**- Baja calidad del servicio y **g).**- Barreras de acceso en medios de pago.

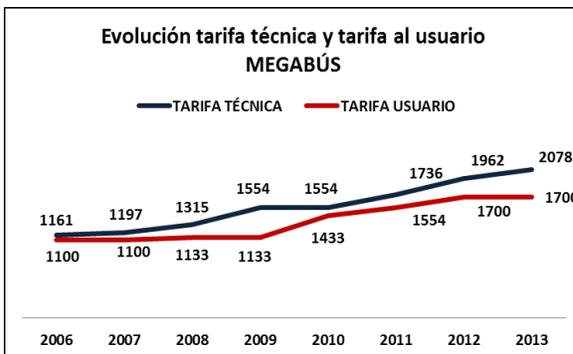
Así mismo, en los SITM de las ciudades que están operando, los costos de operar el servicio de transporte son cada vez mayores. Los costos del sistema, dados por la Tarifa técnica, siempre han estado por encima de la tarifa al usuario. Veamos algunos ejemplos:



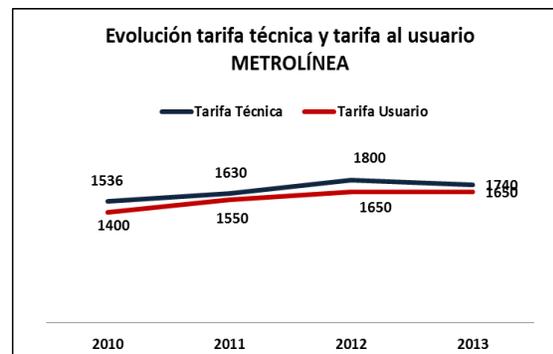
Tarifa media. Fuente: Ministerio de Transporte - UMUS.



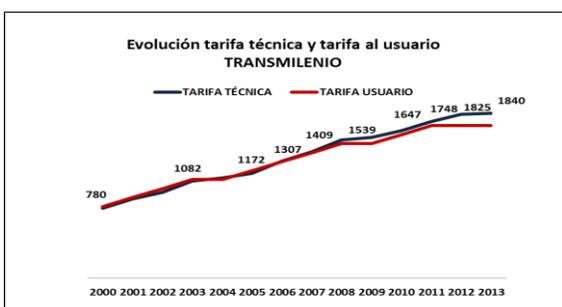
Tarifa media. Fuente: Ministerio de Transporte - UMUS.



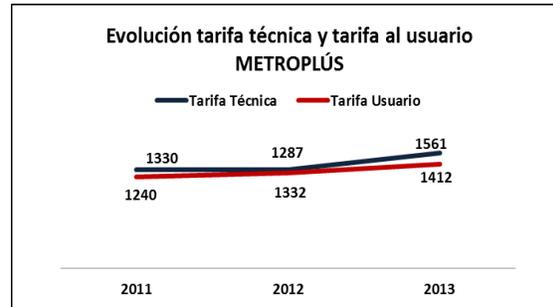
Tarifa media. Fuente: Megabús. Ministerio de Transporte - UMUS.



Tarifa media. Fuente: Ministerio de Transporte - UMUS.



Tarifa media. Fuente: Ministerio de Transporte - UMUS.



Tarifa media. Fuente: Ministerio de Transporte - UMUS.

Las autoridades nacionales y locales no han estado preparadas para abordar los retos de la integración operativa, física y tarifaria de los SITM del País, debido a que:

- ❖ La Nación, responsable de la política pública, tiene la gobernabilidad de las juntas directivas, pero no asume la responsabilidad sobre el avance de las estrategias
- ❖ No existe claridad jurídica sobre las competencias locales y nacionales en ciudades con SITM
- ❖ No existe coordinación y coherencia entre los niveles de la Nación para la reorganización de los servicios de transporte.

RESPUESTA: Su observación no es aceptada, partiendo del hecho que el Sistema no cuenta con recursos fijos para pagarle a los concesionarios, todos los ingresos provienen de la demanda del Sistema, y en ese sentido darles otro nombre como suma por tipología de bus o valor por cada pasajero, no cambia la realidad de que siempre se pagará a los concesionarios sobre los recursos disponibles en la bolsa del Sistema. El pago por kilometro recorrido, se encuentra asociado implícitamente a la demanda de pasajeros, en el sentido que es ésta es la que determina los recursos disponibles para realizar los pagos a los diferentes actores del Sistema.

OBSERVACIONES A LOS DOCUMENTOS LICITATORIOS

OBSERVACION No. 63.

11.- Al Revisar los Pre-Pliegos, no se encontró por ninguna parte los plazos o periodos de la Concesión, lo cual si aparece en el Contrato y se mantienen los 16 años y 2 meses. Confunde que en **la pag.18 en el Numeral 1.15** se plasma el “Estado actual de los Contratos relacionados con el sistema”, iniciando con el Contrato de Recaudo, que define la etapa de operación regular con una duración de 18 años y siguen con el Contrato de Patios y Talleres y terminan con el Contrato de Obras Faltantes del Tramo 5A. Al respecto es necesario que se asegure la **CONSISTENCIA EN LOS PLAZOS DE LA CONCESIÓN** en todos los documentos del proceso licitatorio.

RESPUESTA: La mención a los plazos y periodos de la concesión fueron incluidos en los estudios previos y en la minuta del contrato de concesión en tanto son los sitios en los cuales se debe regular, de acuerdo con el entendimiento que se tiene del proceso licitatorio. En nuestro entendimiento, el pliego de condiciones regula los aspectos generales del proceso licitatorio y esboza algunas consideraciones en relación con el futuro contrato. Por su parte, las condiciones de ejecución son incluidas en el proyecto de acuerdo de voluntades que suscribirán las partes como consecuencia de agotarse el trámite de selección.

Sin perjuicio de lo anterior, para mayor claridad se transcribe a continuación el aparte correspondiente a este asunto:

En relación con el plazo del contrato de concesión:

CLÁUSULA 13.- PLAZO DEL CONTRATO

El plazo del contrato de concesión se definió de acuerdo con los estudios realizados en el Informe Financiero contenido en el **ANEXO 4** del estudio previo. De acuerdo con los parámetros definidos en el documento mencionado, se concluyó que el plazo del contrato será indeterminado, pero determinable según el término en el que se agoten las siguientes etapas:

- **La etapa pre-operativa**

Esta etapa inicia con la suscripción del acta de inicio y termina en la fecha de iniciación de la etapa de operación pedagógica del Sistema.

Esta etapa tendrá una duración máxima de **DOCE (12) MESES** contados desde la firma del acta de inicio del contrato. Durante este término el CONCESIONARIO llevará a cabo todas las actividades previstas para la puesta en funcionamiento de la operación del sistema.

Durante este término el CONCESIONARIO no percibirá ingresos.

- **La etapa de operación pedagógica**

Esta etapa tendrá una duración de **TREINTA (30) DÍAS**, contados a partir de la fecha en la cual TRANSCARIBE S.A. imparta la orden de inicio de la etapa de operación pedagógica, previo recibo a satisfacción por parte de la entidad contratante de los vehículos que deban ser vinculados en esta etapa. Estos serán utilizados para educar a los usuarios en la utilización del sistema.

Durante este término el CONCESIONARIO no percibirá ingresos.

- **La etapa de operación regular**

La etapa de operación regular empezará a partir del día siguiente a la terminación de la etapa de operación pedagógica y tendrá una duración en función de la fecha en que cada concesionario obtenga el ingreso esperado ofertado en el proceso licitatorio. En todo caso, la etapa de operación regular tendrá un plazo máximo de dieciséis (16) años y dos (2) meses.

De acuerdo con las anteriores consideraciones, el plazo de operación regular iniciará al finalizar la etapa de operación pedagógica y terminará cuando primero se cumpla cualquiera de las siguientes dos condiciones:

1. Que el CONCESIONARIO logre obtener el ingreso esperado, de acuerdo con la propuesta presentada.

2. Que termine el plazo máximo de dieciséis (16) años y dos (2) meses, correspondiente a la etapa de operación regular.

Durante este término el CONCESIONARIO podrá recibir ingresos.

- **La etapa de reversión**

Comprendida entre la fecha en la que se verifique el vencimiento de la etapa de operación regular, conforme a lo previsto en el numeral anterior, y la fecha en que TRANSCARIBE S. A. le comunique al CONCESIONARIO la recepción a satisfacción de los bienes revertibles y de aquellos a cuya restitución estará obligado de acuerdo a las disposiciones del contrato a celebrar. Todo lo cual debe surtirse en un término máximo de **SESENTA (60) DÍAS**.

En relación con el proceso de desvinculación del transporte público colectivo y entrada en operación de la flota del sistema TRANSCARIBE:

“CLÁUSULA 63.- PROCESO DE DESVINCULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO Y ENTRADA EN OPERACIÓN DE LA FLOTA DEL SISTEMA TRANSCARIBE

El proceso de desvinculación y entrada en operación de la flota inicia una vez obtenido el cierre financiero y tendrá una duración máxima de ciento veinte (120) MESES desde el inicio de la operación regular. El objetivo fundamental de este proceso es la desvinculación de la totalidad de los vehículos del sistema colectivo y la entrada en operación de la flota requerida por el sistema TRANSCARIBE. Este proceso tendrá tres (3) fases y una eventual fase intermedia, así:

(i) **FASE 1.** El objetivo fundamental de esta fase es iniciar el proceso de desvinculación de los vehículos del sistema de transporte público colectivo. De esta manera, en esta fase se desvincularán, como mínimo, 620 vehículos del total del transporte público colectivo, incluyendo parte de los que están vinculados con los CONCESIONARIOS. El número de vehículos a desvincular que corresponda a cada uno de los concesionarios será definido por TRANSCARIBE en función de la cantidad, la tipología y la vida útil de los vehículos del sistema colectivo vinculados a su propuesta.

Durante esta fase no entrará a operar flota del Sistema Transcaribe.

Esta fase tendrá una duración de ocho (8) meses, contados desde el cierre financiero y hasta el inicio de la etapa de operación pedagógica.

(ii) **FASE 2.** Los objetivos fundamentales de esta fase son:

a. Continuar el proceso de desvinculación de los vehículos del sistema de transporte público colectivo. En tal sentido, en esta fase se desvincularán, como mínimo, la cantidad de vehículos que establezca TRANSCARIBE del total del transporte público colectivo. El número de vehículos a desvincular que corresponda a cada uno de los

concesionarios será definido por TRANSCARIBE en función de la cantidad y tipología de vehículos que debe vincular del Sistema Transcaribe y la cantidad, la tipología y la vida útil de vehículos del sistema colectivo vinculados a su propuesta.

b. Iniciar la operación de los vehículos del Sistema Transcaribe. En esta etapa, el CONCESIONARIO deberá entrar a operar la flota mínima inicial requerida de conformidad con el **APÉNDICE 9** del Pliego de Condiciones (Protocolo de solicitud de incorporación de flota).

Esta fase comenzará cuando inicie la etapa de operación pedagógica y terminará cuando se cumplan las condiciones que dan lugar al inicio de la fase 3 o cuando transcurra un plazo de UN (1) AÑO, lo que primero ocurra.

(iii) **FASE INTERMEDIA.** Esta fase se activará si y sólo si, una vez finalizada la Fase 2, no ocurren las condiciones previstas para el inicio de la fase 3.

En esta fase se iniciará una reducción progresiva del remanente de la oferta del transporte público colectivo, a través de la desvinculación programada que para el efecto determine TRANSCARIBE. Esa desvinculación supondrá una redistribución de los vehículos de transporte masivo en las rutas diseñadas para cada contrato de concesión, de modo que suplan la cobertura de los vehículos de transporte colectivo que se desvinculen.

Durante esta fase no entrará a operar nueva flota del sistema TRANSCARIBE.

Esta fase terminará cuando se cumplan las condiciones que dan lugar al inicio de la fase 3. Si en un plazo máximo de XX (X) AÑOS no se han cumplido las condiciones que activan la fase 3, la fase intermedia terminará y TRANSCARIBE no solicitará más flota a los concesionarios.

(iv) **FASE 3.** El inicio de esta Fase se activará cuando ocurra alguna de las siguientes dos (2) condiciones: a) que la cantidad de pasajeros pagos sea igual o superior al setenta y cinco por ciento (75%) de la capacidad equivalente de los vehículos vinculados en la Fase 2 y el diseño operacional correspondiente, o b) que TRANSCARIBE SA requiera flota en virtud de las necesidades del servicio.

Los objetivos fundamentales de esta fase son:

a. Culminar el proceso de desvinculación de los vehículos del sistema de transporte público colectivo. En tal sentido, en esta fase se desvincularán, el remanente de vehículos del total del transporte público colectivo. El número de vehículos a desvincular que corresponda a cada uno de los concesionarios será definido por TRANSCARIBE en función de la cantidad y tipología de vehículos que debe vincular del Sistema Transcaribe y la cantidad, la tipología y la vida útil de vehículos del sistema colectivo vinculados a su propuesta.

b. *Completar y operar la flota requerida por TRANSCARIBE de conformidad con el Apéndice 9 del Pliego de Condiciones (Protocolo de solicitud de incorporación de flota).*

Esta Fase culminará cuando el CONCESIONARIO obtenga el ingreso esperado o se cumpla el plazo de la etapa de operación regular, lo que primero ocurra.

Ahora bien, frente al plazo contenido en el contrato de recaudo, debe aclararse que si bien se trata de concesiones relacionadas, no necesariamente el plazo del contrato de recaudo, debe coincidir con los contratos de operación del Sistema, en tanto refieren a condiciones de estructuración diferentes

OBSERVACION No. 64.

12.- En los pliegos, se precisan fases que hablan específicamente de estimaciones de “demanda paga estimada” con porcentajes específicos. Esto no parece consistente, pues no se habla en ninguna parte de demanda paga y así mismo se hace referencia al transporte público. La definición incluida en la propuesta de pliegos supone un cambio en la implementación que **DEBE SER PRECISADA Y AJUSTADA EN TODOS LOS DOCUMENTOS.**

RESPUESTA: Se hará la revisión de los documentos de modo que todos ellos guarden relación con la mención incluida como “demanda paga”. En todo caso debe aclararse que la demanda que se tiene en cuenta para efectos de determinar las Fases de implementación del proyecto es aquella que paga la tarifa al usuario.

OBSERVACION No. 65.

13.- Las fases definidas hablan claramente de períodos de tiempo; qué pasa con eventuales problemas para la disposición de infraestructura; ¿cómo se afectan las fases?

RESPUESTA: La modelación de las fases está sustentada en condiciones normales de ejecución. En el evento en que se presenten problemas con la disposición de la infraestructura, se deberá determinar cómo se afectan las Fases previstas en el contrato.

OBSERVACION No. 66.

14.- Las definiciones de los periodos de la concesión que deben estar incluidas en los pliegos y en el Contrato no implica que deben ser congruente contra el valor del ingreso esperado calculado. Pueden existir contingencias en el desarrollo de la operación que permita el **CUMPLIMIENTO DEL PERIODO Y NO HABER ALCANZADO EL INGRESO ESPERADO CALCULADO**, lo cual sería un detrimento económico para el concesionario, que adquirió una Flota para la operación y siempre estuvo frente a una disminución de la demanda de pasajeros. Igualmente no parece conveniente incluir o acotar los plazos a un período específico; es necesario asegurar la consistencia frente al período de concesión en todos los documentos licitatorios.

RESPUESTA: La estructura del proceso señala con claridad los periodos en los cuales se surten distintas actividades para efectos de lograr la implementación adecuada del Sistema. Bajo esa estructura de plazo, etapas y fases de la concesión, se espera que el CONCESIONARIO alcance a obtener el ingreso esperado dentro del plazo previsto para la etapa de operación regular: dieciséis (16) años y dos (2) meses. Esta estructuración refiere a condiciones normales de ejecución, bajo el supuesto de cumplimiento de las variables que activan las diferentes etapas y fases que se tiene previstas. En caso de presentarse situaciones que alteren esas condiciones deberá verificarse para efectos de establecer si se altera equilibrio económico del contrato y las causas que generan esa situación.

OBSERVACION No. 67.

15.- Se mantiene la preocupación con respecto a la entrada eventual de otros modos de transporte por los efectos sobre las presentes concesiones de operación; con seguridad la mayor parte de la demanda hará parte de la que está contemplada por Transcaribe y por tanto afectará económicamente a los operadores. Deben precisarse mecanismos claros que eviten la afectación económica en el caso de que un nuevo modo opere en la ciudad.

RESPUESTA: Se aclara que hasta el momento no existe ninguna propuesta válida para un modo de transporte diferente al que ya conocemos transporte masivo de pasajeros. Por lo que al no existir en este momentos dicha condición no se puede proveer que pueda suceder, en dado caso que esto ocurra durante la ejecución de los contratos de operación deberá inicialmente medir el impacto que dicho modo de transporte produce sobre la operación de ese momento, y con base a esto realizar los ajuste necesarios en los contratos de concesión, no sin antes haber realizado adelantado los estudios técnicos, financieros y jurídicos que den viabilidad a esa alternativa para efectos de no afectar el equilibrio del contrato de los operadores del Sistema.

OBSERVACION No. 68.

16.- Permanecen **RIESGOS ASOCIADOS CON LA INFRAESTRUCTURA** y el impacto que tiene sobre la implementación del Sistema; esto debe ser considerado y debidamente incorporado para que los riesgos no sean asumidos directamente por los concesionarios.

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

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. 69.

17.- Siguen sin ser claros los **MECANISMOS DE COMPENSACIÓN** si se presenta una reducción en la flota de un operador por la entrada de otros modos (Por ejemplo el Tranvía) o por condiciones propias de la operación de transporte. Debe precisarse con claridad este tema.

RESPUESTA: De acuerdo con lo indicado en la minuta del contrato de concesión, en caso de integrarse otros modos de transporte deberán adelantarse los estudios técnicos, financieros y jurídicos que den viabilidad a esa alternativa para efectos de no afectar el equilibrio del contrato de los operadores del Sistema.

OBSERVACION No. 70.

18.- El esquema de remuneración al concesionario **DEPENDIÉ EXCLUSIVAMENTE DE LA UTILIZACIÓN DE LA FLOTA**; sin embargo es necesario analizar el impacto que tiene sobre el Concesionario una baja utilización de los vehículos, como ha sucedido en otras ciudades, como Pereira. Es importante tener ingresos asociados a la vinculación del vehículo, independientemente de su utilización; este esquema fue utilizado en Bogotá en la implementación del SITP.

RESPUESTA: El esquema de implantación prevé la disminución correlativa de la oferta de transporte público colectivo, como medida para incentivar el uso del transporte masivo. La estructuración del proyecto no tiene previsto la creación de esquema de ingresos asociados que mitiguen el riesgo de bajo uso del Sistema. Para contrarrestar ese riesgo se hace necesario que el CONCESIONARIO implemente medidas que hagan eficiente el Sistema.

Como se indicó en una respuesta anterior, para lograr que el sistema funcione de manera eficiente y de acuerdo con las estimaciones iniciales realizadas por el concesionario, es necesario que éste haga una adecuada evaluación y estimación de la demanda precisando su margen de variación, y, sobre todo que realice las gestiones necesarias para prestar un servicio eficiente, incentivando así al usuario en la utilización del sistema. En efecto, el riesgo de demanda se asigna al CONCESIONARIO dado que se encuentra en mejor posición de promover acciones tendientes a incentivar el uso de los vehículos que integran el Sistema. El riesgo de demanda guarda relación con el manejo actual de demanda de pasajeros y las acciones del futuro CONCESIONARIO tendientes a mantener esa demanda e incrementarla a través de los niveles de servicio que presta

Diferentes serán las acciones de política pública que adopte el Distrito para sancionar el transporte ilegal, el cual, finalmente, redundará en mejorar la situación de demanda del transporte. Ese es el compromiso Distrital y la carga que le corresponde.

OBSERVACIONES AL CONTRATO

OBSERVACION No. 71.

19.- Como el Contrato de Concesión es un documento que se suscribe entre Transcaribe S.A, como Ente Gestor del Proyecto SITM y los Concesionarios que resulten adjudicatarios de las Concesiones, mediante el cual las partes se comprometen al cumplimiento de su contenido en el desarrollo de la Operación del Sistema, **RECOMENDAMOS** se estudie la viabilidad de insertar en el mismo, el contenido del “Acuerdo de Respaldo Celebrado entre el Distrito de Cartagena de Indias y Transcaribe S.A” de fecha Marzo de 2012, mediante el cual se acuerda entre otros “Que el adecuado funcionamiento del Sistema, requiere de la adopción de compromisos institucionales por parte de la Administración Distrital de manera que se asegure la participación de Operadores Privados y se garantice de manera permanente la autosostenibilidad del sistema”

Este acuerdo fue firmado por los siguientes funcionarios Públicos del Distrito:

- Alcalde - Campo Elías Terán Dix (Q.E.P.D)
- Gerente de Transcaribe - Enrique Chartuni González
- Secretario de Hacienda – Gustavo Adolfo Mayo
- Director del DATT – Edilberto Mendoza Goez
- Gerente de Espacio Público; Movilidad y Transporte Masivo – Adolfo Doria Franco.

Así mismo, se inserte el **OTRO SI** Modificatorio No.001 al “Convenio interadministrativo para la Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo para Cartagena de Indias – Suscrito entre el Distrito de Cartagena, Gerencia de Espacio Público y Movilidad Urbano y Transcaribe S.A.” de Mayo 10 de 2013, mediante el cual acuerdan “Modificar el texto del Clausulado contenido en el Capítulo II Operación del SITM”, de la siguiente manera:

- Cláusula 4: Operadores del Servicio Público de transporte masivo, Permiso de Operación
- Clausula 8: Aspectos Tarifarios
- Clausula 10: Régimen de Transición del Convenio para la Operación del SITM.

Este **OTRO SI** fue firmado por los siguientes funcionarios Públicos del Distrito:

- Alcalde (D) – Carlos Otero Gerdts
- Gerente de Transcaribe – José López Amarís
- Director del DATT – Edilberto Mendoza Goez
- Gerente de Espacio Público; Movilidad y Transporte Masivo – Adolfo Doria Franco.

De ser acogida esta **RECOMENDACIÓN** el Contrato de Concesión adquiere fuerza Jurídica para las partes y asegura que a futuro se puedan hacer las reclamaciones a que haya lugar, en evento de que algunas no se cumplan.

RESPUESTA: De aclararse que TRANSCARIBE S.A., de acuerdo con el acto que ordenó su creación es una entidad que cuenta con autonomía administrativa y personería jurídica. Para efectos del contrato de concesión se tiene que las partes que intervienen, de acuerdo con sus facultades y competencias, son: TRANSCARIBE S.A., en su condición de

ente gestor y concedente de la operación del Sistema y EL CONCESIONARIO, como ente capaz de contraer derechos y obligaciones, de acuerdo con la revisión que para el efecto haga TRANSCARIBE.

Las otras entidades si bien hacen parte del sistema de transporte del Distrito de Cartagena no pueden ser parte del contrato. Teniendo en cuenta esa situación, se previó la suscripción de un Acuerdo de Respaldo, en el cual se concretan las obligaciones que asumen las diferentes entidades en relación con el Sistema Transcaribe. Ese acuerdo tiene plena fuerza vinculante, por lo que lo allí pactado resulta de obligatorio cumplimiento para las partes que en él intervienen.

OBSERVACION No. 72.

20.- Se mantienen en el contrato la obligación de vincular trabajadores actuales al Sistema. Al respecto, como ya se había mencionado, debe precisarse el impacto que ello puede tener sobre el concesionario, luego esto debe modificarse.

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.

OBSERVACION No. 73.

21.- En los derechos y obligaciones del concesionario, **CLÁUSULA 6**, se sugiere incluir las definiciones de servicios troncales, complementarios, alimentadores y auxiliares del Sistema Transcaribe. Glosario, de manera que sea lo suficientemente claro el tema específico de los ingresos del concesionario.

RESPUESTA: Se aclara que los servicios a que hace mención ya se encuentran definidos en glosario del contrato sin embargo se revisarán los documentos de modo que se genere articulación entre todas las definiciones que resultan relevantes para el Sistema.

OBSERVACION No. 74.

22.- En el **NUMERAL 11.5** se debería incluir al final de la frase, “con los estudios técnicos y financieros que soporten las modificaciones sin afectar el equilibrio económico del contrato”.

RESPUESTA: Se revisará la minuta del contrato para efectos de determinar si resulta procedente la modificación solicitada.

OBSERVACION No. 75.

23.- En el **NUMERAL 58.2.1** es necesario verificar técnicamente la posibilidad que los vehículos a GNV puedan cumplir con los requerimientos de autonomía que son exigidos; en especial cuando los consumos seguramente se afectarán por la necesidad de contar con aire acondicionado.

RESPUESTA: Se aclara que de acuerdo a la reuniones realizada con diferentes fabricantes de vehículos con tecnología a gas, estos están en la capacidad de proveer vehículos que cumplan con la cantidad de kilómetros exigidos como autonomía, también se aclara que los valores establecidos en el contrato están por encima de los valores resultantes de la operación de un día del sistema.

OBSERVACION No. 76.

24.- Es necesario que se explique cómo fue construida la tabla que aparece en la **CLÁUSULA 66**, que trata del incremento a la remuneración por kilómetro.

RESPUESTA: La tabla incluida en la cláusula 66 presenta un multiplicador que se debe aplicar al valor de remuneración por kilómetro-tipología especificado en la cláusula 43 del contrato. Para hallar este multiplicador se tuvo en cuenta la vida útil remanente de cada vehículo nuevo desde el momento en que es vinculado y hasta el plazo máximo de terminación del contrato.

Adicionalmente, se tuvieron en cuenta los costos operacionales en los que incurrirían estos vehículos nuevos, durante éste plazo, y los costos de capital asociados a la adquisición de los mismos.

OBSERVACION No. 77.

25.- La tarifa al usuario incluye una modalidad de ajuste que está acotada a 100 pesos. Este límite incrementa sin soporte técnico ni financiero el riesgo del concesionario. Sin duda alguna esta limitación debe desaparecer o en su defecto ser asumida directamente por el Concedente.

RESPUESTA: Como se indicó en una respuesta anterior se revisará la matriz de riesgo para incluir el alcance relacionado con el ajuste de la tarifa.

ASPECTOS TÉCNICOS

OBSERVACION No. 78.

26.- A partir de las observaciones al diseño operacional se hicieron modificaciones que **IMPLICARON UN RECALCULO DE LA FLOTA**, en especial de las rutas que operarán con vehículos articulados; sin embargo en el nuevo diseño se incluyeron algunos cambios menores pero otros críticos que deben ser revisados, en particular en lo que se refiere a la modificación en las velocidades de operación de las rutas troncales.

- ❖ ¿Cómo y por qué se cambiaron las velocidades?.
- ❖ Si se cambian las velocidades podrían esperarse cambios en las otras variables, pero éstos no se dieron, ¿cuál es la razón?

RESPUESTA: Se aclara que el ajuste de la velocidad obedece al ajuste que se le dio al tiempo de ciclo de los vehículos que por efectos del cálculo del diseño se estaban

castigando, lo que se hizo fue tomar los datos de tiempo de ciclo provenientes de las salidas del software emme3.

Se aclara también que con el cambio de la velocidad no se afecta ninguna variable, puesta esta utiliza para su cálculo el tiempo de ciclo que ya se explicó arriba porque se ajustó, y la longitud del recorrido de los servicios que es el mismo que arroja el software emme3.

OBSERVACION No. 79.

27.- Aún se mantienen rutas con niveles de ocupación superiores al 100%, especialmente en las complementarias (c009, c010, c013, c014 y c111); esto debe revisarse y consecuentemente ajustarse. Esto es especialmente crítico pues tienen efecto directo sobre los requerimientos de flota y por consiguiente sobre las inversiones de los concesionarios.

RESPUESTA: Se aclara que de acuerdo al diseño operación el conjunto de las rutas alimentadoras tiene un índice de ocupación del 91%, lo que permitiría realizar ajuste en la flota por servicio manteniendo la flota operacional del sistema.

OBSERVACIONES AL PRE-PLIEGO

OBSERVACION No. 80.

28.- Numeral 1.2: El objeto del proceso Licitatorio es adjudicar tres ((3) contratos para otorgar en igual número de Concesiones la Operación del Sistema de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena, otorgando a la Concesión No.1 la operación de 231 vehículos, a la Concesión No.2 la operación de 203 vehículos y a la Concesión No.3 la operación de 178 vehículos, para un total de 612 vehículos entre Articulados, Padrones y Busetones que conformarán la nueva flota del Sistema Transcaribe, que remplazará el TPC de la ciudad

En el siguiente cuadro se muestra la **PROPORCIONALIDAD DE CADA UNA DE LAS CONCESIONES**, por lo cual recomendamos a Transcaribe la elaboración del proceso de Desintegración Física de los vehículos que debe constar de un Cronograma Programado, en el que se identifiquen claramente los modelos que le **CORRESPONDERÍAN A CADA UNO DE LOS CONCESIONARIOS DE MANERA EQUILIBRADA Y EQUITATIVA**

CONCESIONARIO	%	Flota Nueva	Vehículos Desintegrar
C1	38	231	602
C2	33	203	555
C3	29	178	460
Total:	100	612	1585

RESPUESTA: La entidad estudiara su propuesta, pero se aclara que la cantidad de vehículos a chatarrizar con concesionario se establecerá una vez sean adjudicados los contratos de concesión.

OBSERVACION No. 81.

29.- Numeral 1.2: OBJETO DE LA CONCESION N° 1

Párrafo 2: Dice “Para la fase 2 de operación del sistema se exige la vinculación de 118 vehículos distribuidos así: 71 vehículos Articulados y 47 Busetones”.

Debe decir “ Para....., estando incluidos los vehículos exigidos en la fase pedagógica. Esto es válido para los títulos “OBJETO CONCESION N° 2 y OBJETO CONCESION N° 3.

RESPUESTA: Se revisará el pliego de condiciones para verificar si corresponde hacer esta modificación.

OBSERVACION No. 82.

30.- Numeral 1.5.50: Vehículo Articulado: Debe definirse la cantidad de cada uno de ellos, o sea cuantos son de 130 pasajeros y cuantos de 140 pasajeros y ¿cuál es la razón técnica para no utilizar los convencionales con capacidad de 160 pasajeros?.¿Además cómo se controlaría esto?

RESPUESTA: Se aclara que la cantidad de vehículos articulados que operaran con capacidad de 130 y 140 están definidos en el anexo 1. Asistencia técnica especializada, de igual forma de aclarar que la capacidad de diseño de todos los vehículos articulados es de 160 pasajeros, la menor capacidad de estos en algunas rutas del sistema se debe a la prestación de un servicio con mejor nivel.

OBSERVACION No. 83.

Teniendo en cuenta que los vehículos Articulados y Padrones prestarán servicio por rutas Pretroncales con puertas al lado derecho ¿Cómo se evitará la evasión o fraude de los pasajeros en las paradas?, ¿En qué sitio del vehículo se instalarán los validadores para controlar el acceso con pago?, ¿Qué se tiene previsto en los paraderos, para el acceso de pasajeros si el Articulado o Padrón por tipología del sistema son “Piso alto”?

RESPUESTA: Se aclara que estos vehículos estarán provistos de torniquetes que permiten solo el paso a los usuarios que han pagado su pasaje y es responsabilidad del concesionario de recaudo adelantar las acciones que permitan evitar o mitigar la evasión. Por otro lado todos los buses si son seleccionado por el concesionario como piso alto a estos los usuarios podrán acceder a atreves de peldaños como hoy se hace con los buses del sistema transporte público colectivo.

OBSERVACION No. 84.

31.- Numeral 4.2.1.1 – Capacidad Financiera mínima requerida en función del Patrimonio Neto.

Párrafo 3 “Para el caso de proponentes conformados exclusivamente por pequeños propietarios, además de lo establecido en el numeral anterior, el patrimonio para el componente de operación se podrá acreditar con la sumatoria de los valores de los vehículos postulados por el oferente.....”

CONSIDERAMOS que teniendo en cuenta que en los otros proponentes también existen sociedades de propietarios transportadores, se **DEBIERA ELIMINAR** la palabra “exclusivamente” y en esta forma todos los propietarios tengan la oportunidad de acreditar patrimonio con el valor de sus vehículos.

RESPUESTA: Se acepta su sugerencia.

OBSERVACION No. 85.

32.- Numeral 4.3 – FACTORES DE EXPERIENCIA DEL PROPONENTE. (Pág. 72).

- Los vehículos que se encuentren fuera del comercio por decisión judicial y/o administrativa, no serán considerados para efectos de disponibilidad del mínimo de vehículos exigida en el presente numeral. Favor **ACLARAR CON MÁS DETALLE** el alcance de esta limitación.

RESPUESTA: Se aclara que esto se refiere a los vehículos que por decisión judicial estén por fuera del comercio no se podrán tener en cuenta para acreditar los exigido en el numeral 4.3.

OBSERVACION No. 86.

33.- Numeral 4.7 – COMPROMISOS ASUMIDOS POR EL PROPONENTE. (Pág. 77).

E.- En el caso que el valor del vehículo..... para que el mínimo el 30% de los dineros.....” Consideramos que **SE DEBE ELIMINAR** este 30% en razón a que la participación del propietario quedó libre de acuerdo a lo establecido en la Proforma 7A.

RESPUESTA: Se acepta su sugerencia y se procederá a realizar dicho ajuste.

PROFORMAS

OBSERVACION No. 87.

34.- PROFORMA 7A - VINCULACION DE LOS PROPIETARIOS PARTICIPANTES EN LA PROPUESTA CARACTERISTICAS BASICAS DEL ACUERDO

Punto 7.- Se debe agregar: “Esta inversión **QUEDARÁ CONSTITUIDA** en acciones a favor del propietario”.

RESPUESTA: Se revisará la proforma para determinar si procede la modificación.

OTRAS OBSERVACIONES

OBSERVACION No. 88.

35.- Algunos accionistas de nuestra sociedad son propietarios de vehículos, cuya vida útil se venció por ser modelos 1993, los cuales aparecen en el Decreto 1252 del 27 de Septiembre de 20011, mediante el cual “Se actualizó el Parque Automotor de Vehículos de Transporte Público Colectivo de Pasajeros de la Ciudad de Cartagena, que se tendrá en cuenta en los Pliegos de la Operación del Sistema de Transporte Masivo Transcaribe” y también aparecen en el **Apéndice 5** “Inventario del Parque Automotor” publicado por Transcaribe, en la documentación de la Licitación Pública TC-LPN-003-2013, del 15 de Julio de 2013.

Como quiera que a la fecha ya se ha designado el Ente Chatarrizador para el proceso de Desintegración Física de los vehículos del TPC de la ciudad y no existe fecha cierta para la adjudicación de los Operadores, teniendo en cuenta que no se ha hecho la Apertura de la Licitación, **PROPONEMOS LO SIGUIENTE:**

- Que los propietarios puedan solicitar la desvinculación de sus vehículos a las Empresas de Transporte, presentarlo para la Desintegración Física y realizar la Cancelación de Matrícula.
- Con la resolución en mano y agotado el procedimiento exigido en los Pliegos, es decir ; realizado el **CIERRE FINANCIERO** por los Concesionarios Adjudicados, el propietario puede acercarse a la Entidad Fiduciaria previamente constituida y reclamar el pago de su vehículo de acuerdo a la relación que aparece en el Apéndice 5.

Lo anterior se fundamenta, en que el propietario no siga pagando erogaciones económicas que le produce ese vehículo inactivo, por los conceptos de Parquero día y noche, Mantenimiento general para mantener el motor y las otras partes del vehículo funcionando en los próximos meses, cifra esta que esta alrededor de los Tres Millones Seiscientos Mil pesos (\$3.600.000).

De no permitirse lo propuesto, algunos están interesados en reponer su vehículo, amparados en el Decreto 170 de 2001, medida esta que encarece el proceso de Chatarrización del proyecto.

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 dispone 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.

APÉNDICE 13.

OBSERVACION No. 89.

36.- Numeral 3.1: Condiciones Generales: “El proceso de desvinculación y desintegración física deberá realizarse de conformidad con las fases previstas en la **Cláusula 63** del Contrato de Concesión.....” No estamos de acuerdo con el orden estipulado en los literales b, c, d y e. **CONSIDERAMOS** que en el orden de prioridades para la desvinculación y desintegración física se

debe dar preferencia a aquellos propietarios que aparezcan como accionistas de los concesionarios. Además **NINGÚN PROPIETARIO DEBE SER UNA RUEDA SUELTA EN EL PROCESO** de Designación Física, sino por el contrario estar sujeto al control del Operador que es el dueño de los recursos.

RESPUESTA: Se revisará el Apéndice 13 para determinar si resulta procedente hacer alguna modificación. En principio se encuentra que el orden propuesto refleja la lógica de necesidad de desintegración y desvinculación del proceso.

OBSERVACION No. 90.

37.- Numeral 3.2.10 Literal f: Se recomienda retirar la palabra “etc.”, y en su lugar colocar lo correspondiente a la información solicitada.

RESPUESTA: Se revisará el Apéndice para determinar si resulta procedente la modificación.

OBSERVACION No. 91.

38.- Cuál sería el valor a reconocer por la desvinculación y desintegración física de un vehículo modelo 2014, del TPC y que haya remplazado a otro vehículo que esté censado en el Decreto 1257 de 2011.

RESPUESTA: Se aclara que se estudiara el caso de este vehículo.

OBSERVACION No. 92.

39.- ANEXO No. 5 ASIGNACION DE RIESGOS

En los sistemas SITM, controlar los Factores de Riesgo es fundamental en la consecución de niveles de usuarios esperados, lo cual va de la mano del “**CUMPLIMIENTO DE LA DEMANDA PROYECTADA**” de no ser así, constituye el riesgo más importante del sistema. Transcaribe como titular del sistema y el Distrito deberán comprometerse en:

- Desarrollar acciones contra el transporte informal e ilegal, campante en la ciudad
- Realizar una implementación exitosa del programa de Desintegración Física (Chatarrización) de los vehículos del TPC
- Activar un programa consensuado con los concesionarios para la implementación de las fases de la operación del sistema.

Todo esto teniendo en cuenta que en el análisis de los riesgos, se contabilizan 11 riesgos de los cuales 8 son asignados a los concesionarios, 2 son compartidos con Transcaribe y solo 1 es asignado al Ente Gestor (Variación de las Tarifas).

Los riesgos que asumirán los concesionarios son importantes y delicados para la autosostenibilidad de la operación del sistema como son: El Riesgo de Demanda, Financiero, Tributario, Ambiental, Retorno de la Inversión, Cambiario, Flujo de Caja y Combustible.

Se solicita que se **SUSTENTE LAS ACCIONES O MEDIDAS QUE PERMITAN ERRADICAR O MITIGAR** estos riesgos, con el ánimo de empezar a crear credibilidad y confianza, para transmitirla **A TODOS LOS TRANSPORTADORES DE LA CIUDAD DE CARTAGENA**, seguros de que solo así, participaran de manera activa en este nuevo proyecto de transporte y con su participación pueda ser una realidad.

RESPUESTA: La asignación de riesgos está determinada por el criterio según el cual se asignan a quien está en mejor condición de soportarlo. Dentro de la matriz se identifican los factores de riesgo previsible y la forma de mitigación de los efectos, dentro de unos parámetros normales de ejecución contractual. Para el cumplimiento del proyecto cada una de las partes que intervienen directamente y las entidades del Distrito que deben cumplir ciertas obligaciones para el desarrollo del Sistema, deben acatar sus competencias y propender por el cumplimiento efectivo de sus deberes.

FIN DEL DOCUMENTO