

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS No. 3
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-
TRANSCARIBE**

- **DOCUMENTO DE OBSERVACIONES PRESENTADO POR HECTOR BLANCO PORTACCIO en representación de CARTAGENA EXPRESS S.A., mediante entrega física en las instalaciones el 29 de julio de 2013 a las 4:00 p.m.**

OBSERVACION No. 93.

Apéndice 2 Especificaciones técnicas de autobuses Numeral 3.2.16.12 Acondicionador de Aire. La experiencia en el país con proyectos que incluyen buses de mediana y baja capacidad con aire acondicionado ha demostrado que operar estos buses por vías secundarias o en rutas complementarias o alimentadoras es supremamente costoso y pone en riesgo la estabilidad financiera y operacional del proyecto, por lo tanto solicitamos se reconsidere el requisito del aire acondicionado para los busetones de 50 pasajeros.

RESPUESTA: Se respeta su sugerencia, pero es importante informarle que el sistema de aire acondicionado y los costos relacionados con la operación del mismo, se encuentran incluidos dentro de modelo financiero de las concesiones.

OBSERVACION No. 94.

Apéndice 7 – Metodología para La Evaluación del Nivel de Servicio. Listado de fallas operacionales - Tabla No. 5: Listado de Fallas Operacionales. Solicitamos se revisen el número máximo de eventos para las siguientes faltas operacionales, pues la experiencia nos dice que en una operación de este tipo, y sobre todo con buses rodando por tráfico mixto es probable que se alcance estos niveles y más cuando no hay definido un mecanismo de investigación de accidentes que identifique al responsable en cada caso. Sugerimos que este número para los accidentes leves sea de 8.

Asimismo y aunque lo ideal es que se cumplan con el 100% de la programación, van a existir diferentes circunstancias en los que no se pueda cumplir con algún servicio, y consideramos que 3 fallas como máximo es un número que muy probable ningún operador vaya a cumplir por las diferentes externalidades o situaciones con los buses o conductores, por esto, sugerimos que este número de fallas sea máximo del 2% del total de viajes que se programen y no las que el prepliego presenta.

RESPUESTA: Se acepta su sugerencia y se procederá a realizar el ajuste en los documentos.

OBSERVACION No. 95.

Apéndice 7 Metodología para la evaluación del nivel de servicio. Periodo de Prueba. Solicitamos a Transcaribe reconsiderare el periodo de prueba de un (1) mes, por tres (3) meses a partir del inicio de la etapa de operación regular.

RESPUESTA: Se considera su sugerencia pero o en su plenitud, se realizar un ajuste de uno a dos meses.

OBSERVACION No. 96.

Apéndice 9 Protocolo de solicitud de incorporación de flota. Se requieren 612 vehículos para atender la demanda actual del sistema, pero al parecer no se tienen en cuenta las siguientes situaciones:

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

RESPUESTA: Se aclara que por esa circunstancia es que la flota se solicita por fase y con unas condiciones para su cumplimiento, lo que se quiere es que no se pida flota que no se necesita.

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

RESPUESTA: El mismo contrato prevé la incorporación de la flota por necesidades de servicio, razón por la cual se hará la solicitud oficial de la flota al concesionario.

OBSERVACION No. 97.

Apéndice 9 Protocolo de solicitud de incorporación de flota - Tabla No 1. Flota requerida en la fase 2 del SITM. No está claro el escenario de la vinculación de la flota pues en esta tabla se adicionan los vehículos solicitados en la etapa pedagógica. Solicitamos aclarar.

RESPUESTA: Se aclara que los vehículos de la fase pedagógica hacen parte de los vehículos de la fase No 2.

OBSERVACION No. 98.

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

RESPUESTA: Se aclara que el plan de implantación del sistema será entregado una vez se firmen los contratos de operación, para que cada concesionario realice la revisión respectiva y emita sus comentarios si así lo considera.

OBSERVACION No. 99.

Apéndice 12 Protocolo Programación de Servicios de Operación PSO. Procedimiento para la elaboración del PSO. En el paso 7, se menciona que los concesionarios deben presentar a Transcaribe la asignación de buses y conductores con al menos 72 horas de anticipación; Sin embargo, se pueden presentar casos en que se necesiten hacer cambios de última hora, por lo que solicitamos este plazo no se fije en al menos 72 horas sino en 24 horas, de tal manera que tanto el concesionario como el ente gestor tengan la flexibilidad de hacer cambios sobre la asignación y el sistema de ayuda a la explotación respectivamente.

RESPUESTA: Se acepta su recomendación pero con una variación y es que el tiempo se fija en 48 horas, se procederá a realizar el ajuste del documento.

OBSERVACION No. 100.

Anexo 5 Riesgo Demanda, Evento: *Impacto en la demanda por medios de transporte alternativo informal o no regulado.*

Consideramos que al no haber regulación o al omitir acciones de control sobre este tipo de transporte, no se puede asignar a los concesionarios este evento para el riesgo de demanda, dado que la competencia y responsabilidad de tomar acciones o políticas respecto al particular es exclusivamente del Distrito de Cartagena de Indias. Si bien los operadores de buses pueden hacer sus mejores esfuerzos para brindar un servicio eficiente y confiable a los pasajeros, las disminuciones de demanda ocasionadas por factores externos que escapan totalmente al control y/o ámbito de gestión de los concesionarios y que son directamente responsabilidad de las autoridades Distritales, el riesgo de este impacto negativo no puede ser asumido en su totalidad por los Concesionarios.

El hecho que Transcaribe en las respuestas a las inquietudes de la cancelada licitación TC-LPN-002-2013 haya indicado:

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

Consideramos esto una respuesta evasiva, no acorde con lo reglado en el Decreto 734 de 2.012 y que no contempla la gravedad de los impactos que el transporte informal puede generar en el sistema. Cabe recordar que según el contrato de concesión, guardando similitud con lo que ocurre en otros sistemas de transporte en Colombia, incluye como derechos de Transcaribe:

“...11.1. El derecho a mantener la titularidad sobre el Sistema Transcaribe, y por tanto, a que dicha titularidad sea reconocida y respetada por el CONCESIONARIO.
11.2. El derecho a realizar la planeación estructural y expansión del Sistema Transcaribe.

11.3. *El derecho a determinar, la planeación de la operación diaria de transporte del Sistema y los servicios de la actividad transportadora que desempeñará el CONCESIONARIO.*

11.4. *El derecho a realizar el control de la operación del Sistema Transcaribe.*

11.5. *El derecho a modificar, en cualquier momento y a su sola discreción, la frecuencia, cantidad, longitud y recorrido de las rutas articulados y alimentadoras, atendiendo a las necesidades de la operación.*

11.6. *El derecho a impartir al CONCESIONARIO y a sus empleados, agentes, dependientes, contratistas o subcontratistas, las instrucciones operativas que considere necesarias para garantizar la operatividad, seguridad, calidad, y funcionalidad del Sistema....”*

Visto y leído lo anterior, no se entiende por qué Transcaribe asegura que “...El riesgo de demanda corresponde al CONCESIONARIO dado que se encuentra en mejor posición de promover acciones tendientes a incentivar el uso de los vehículos que integran el Sistema...”, cuando es claro que la titularidad, así como toda la planeación y control de la operación del sistema son un derecho y una responsabilidad de Transcaribe en su calidad de ente gestor.

Solicitamos hacer las correcciones correspondientes a la matriz de riesgos.

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 requieren 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.

OBSERVACION No. 101.

Anexo 5. Matriz de Riesgo. Riesgo Flujo de Caja - Evento: Efecto económico que ocasiona el fraude en la utilización del sistema de recaudo por el ingreso de pasajeros al Sistema, sin pago o ingreso a las estaciones y vehículos sin medio de pago, medio de pago falso o dañado o uso fraudulento de medios legítimos.

De la misma manera y según el caso, este riesgo para este evento no puede estar asignado a los concesionarios si el fraude o la evasión se dan como resultado de falta de control de parte de otros agentes del sistema y no del operador de transporte y sus conductores. En sus respuestas anteriores, Transcaribe ha indicado que:

“...**Respuesta 165:** El CONCESIONARIO tiene la obligación de velar porque los usuarios del sistema accedan a los vehículos, previo el pago de la tarifa que corresponde. Bajo ese supuesto, el riesgo sí le corresponde al futuro CONCESIONARIO...”

Sin embargo, como factor de mitigación en la matriz Transcaribe indica que las acciones o factores de mitigación son: “...Transcaribe S.A. debe adoptar junto con el concesionario de Recaudo los procedimientos y mecanismos para el control del fraude, identificar y controlar las fuentes de fraude internas y externas...”. Como es claro, la misma entidad está reconociendo su responsabilidad en el control y en ese orden de ideas.

Solicitamos considerar que Transcaribe asuma el riesgo conjuntamente con los concesionarios de Transporte.

RESPUESTA: Se revisará la matriz de riesgos para redactar el riesgo y el factor de mitigación de modo que responda a las condiciones de ejecución del futuro contrato.

OBSERVACION No. 102.

Anexo 5. Matriz de Riesgo - Riesgo implantación del sistema - Evento: *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 para la instalación de los equipos.*

Sugerimos que en este evento se consideren no sólo la falta de disponibilidad de patios y equipos sino de cualquier otro tipo de infraestructura y tecnología que condicione la entrada de la operación y que no sea por causa del concesionario de operación.

Adicionalmente, Transcaribe ha indicado:

“...**Respuesta 166:** TRANSCARIBE S.A., encuentra que el riesgo se encuentra adecuadamente tipificado en tanto la infraestructura que impediría lograr la implantación del Sistema está directamente relacionada con la infraestructura del patio y la instalación de los equipos. La infraestructura vial no tiene la potencialidad de afectar el inicio de operación del Sistema...”

No se entiende como la infraestructura, que es un factor fundamental para lograr la eficiencia operacional del sistema por lo tanto la satisfacción y aceptación de los pasajeros no tiene la potencialidad de afectar el inicio del sistema. Un mal arranque del sistema es un factor negativo irreversible en la atracción y aceptación de pasajeros al sistema.

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, 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. Esta infraestructura contará con los requerimientos necesarios para que se presete una operación sin traumatismo pues se construirán primero los carriles segregados y las estación de las delicias, así como la construcción de la glorieta de ese tramo y por último se deberá construir los carriles mixtos es decir tiene prelación en la construcción la infraestructura para la operación del sistema.

OBSERVACION No. 103.

Anexo 6. Minuta del Contrato Numeral 1.3 Accidente Leve. “Cualquier suceso que, provocado por una acción violenta o involuntaria repentina ocasionada por un conductor, salvo excepciones por culpa no compartida, no ocasiona muertes”.

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

Adicionalmente Transcaribe S.A. contestó en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS NO. 7 el Proceso TC-LNP-002 2013 lo siguiente, lo cual no fue tenido en cuenta en la nueva minuta del contrato de concesión de la licitación:

“Respuesta 213: *Se revisará la definición y será aclarado el pliego de condiciones”.*

RESPUESTA: La definición contenida en la minuta del contrato establece lo siguiente: “Cualquier suceso que, provocado por una acción violenta o involuntaria repentina ocasionada por un conductor, salvo excepciones por culpa no compartida, no ocasiona muerte o lesión grave a particulares”. Como se advierte, se trata de una definición que no implica la imputación de responsabilidad a cargo del CONCESIONARIO. La competencia para imputar responsabilidad frente a la ocurrencia de un incidente que se enmarque en la definición, es del resorte del juez de conocimiento.

OBSERVACION No. 104.

Anexo 6. Minuta del Contrato Numeral 1.5 Acta de Entrega provisional de la infraestructura de soporte. “Acta que se firma al momento de efectuarse la entrega parcial o provisional de las áreas de los Patios y Talleres, por parte de TRANSCARIBE S. A. al CONCESIONARIO, a título de tenedor”

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

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

Transcaribe S.A. contestó en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS NO. 7 el Proceso TC-LNP-002 2013 lo siguiente, lo cual no fue tenido en cuenta en la nueva minuta del contrato de concesión de la licitación:

*“**Respuesta 214:** Se realizara el ajuste en la redacción para que la entrega de infraestructura se haga una vez este culminada.*

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

RESPUESTA: Por un lado se aclara que la definición del numeral mencionado del contrato dice lo siguiente “Acta que se firma al momento de efectuarse la entrega de las áreas de los Patios y Talleres, por parte de TRANSCARIBE S. A. al CONCESIONARIO, a título de tenedor. Cada CONCESIONARIO recibirá y será responsable respecto de la porción de la infraestructura que le sea entregada a título de tenedor.”, esta definición habla de la porción de infraestructura la que se refiere en la definición es a la porción del patio que le corresponde a cada concesionario. Ya se mencionó en la respuesta que ustedes menciona que cada porción de patio contara con todas las áreas para que cada concesionario pueda realizar sus actividades.

OBSERVACION No. 105.

Anexo 6. Minuta del Contrato numeral 1.19 Vehículo Articulado (rutas troncales). “Se entiende por articulado, el vehículo de dos (2) cuerpos, con una capacidad de ciento sesenta (160) pasajeros y que circula por rutas troncales movilizand o pasajeros con operación y tarifas integradas con las de la Operación de Transporte del Sistema Transcaribe”

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

RESPUESTA: Se aclara que la definición está en el numeral 1.162 y dice “Se entiende por articulado, el vehículo de dos (2) cuerpos, con una capacidad máxima de ciento sesenta (160) pasajeros y que circula por rutas troncales y pretroncales movilizandopasajeros con operación y tarifas integradas con las de la Operación de Transporte del Sistema Transcaribe. Los buses articulados operarán las rutas troncales con una capacidad máxima de 140 pasajeros y algunas rutas pretroncales con una capacidad máxima de 130 pasajeros”. Es claro en la definición que los vehículos articulados se utilizaran en dos tipos de servicios.

OBSERVACION No. 106.

Entre las dificultades que esto presenta están:

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

RESPUESTA: Se aclara que los tiempos e parada están contemplados dentro de la estructura del modelo de transporte y por consiguiente el tiempo de ciclo arrojado ya contempla los tiempos de parada.

OBSERVACION No. 107.

- b. Accesibilidad y nuevas puertas al lado derecho: se requerirá la instalación de puertas derechas en los buses articulados, teniendo al menos una de ellas que tener elementos que garanticen la accesibilidad (rampas, elevadores, etc.).

RESPUESTA: Dicho elementos se encuentran contemplado dentro de los dispositivos de los vehículos.

OBSERVACION No. 108.

- c. Se requerirán la instalación de más elementos de control de acceso (torniquetes, validadores): Todo esto en su conjunto quita capacidad a los vehículos, dado que el citado Anexo Técnico hace los cálculos de flota con la máxima capacidad homologada en las normas colombianas, tendremos que desde el inicio, la flota no va a ser suficiente para cubrir la demanda del modelo operativo planteado.

RESPUESTA: Se aclara que el diseño de las rutas se hace con una capacidad menor del vehículos articulado como es caso, para los servicios troncales capacidad de diseño 140 pasajeros y para las rutas pretroncales con una capacidad de diseño de 130 pasajeros.

OBSERVACION No. 109.

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

RESPUESTA: Nuevamente se aclara que todas las demoras están contempladas dentro del tiempo de ciclo de los diferentes servicios.

OBSERVACION No. 110.

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

RESPUESTA: Se aclara que se han realizado pruebas sobre las vías en donde operaran los servicios pretroncales con articulado y estos presentaron un buen desempeño.

OBSERVACION No. 111.

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

RESPUESTA: Se les aclara que cada vehículo de las rutas pretroncales está provisto de un validador de medio de pago en su parte interna, lo que representa al interior del vehículo la zona paga que usted menciona.

OBSERVACION No. 112.

- g. La Infraestructura por donde están diseñados los trazados de estas rutas servidas con Articulados solamente esta dimensionada para vehículos privados y paso de Busetas y microbuses; Preguntamos: Cómo se tiene considerado el refuerzo de esta infraestructura, especialmente en los pasos a desnivel y en los puentes de estas vías?

Favor aclarar cómo se tiene considerado la solución de todas estas dificultades (numerales del a. al f.)

Manifestamos que todos estos puntos fueron expuestos a Transcaribe en las reuniones efectuadas, por convocatoria de dicha entidad los días 15 y 16 de Mayo del presente año, sin que hasta la fecha el Ente Gestor haya dado respuestas claras y consistentes al respecto.

RESPUESTA: Se aclara que sobre las vías donde operaran los servicios pretroncales, ya sean realizado inversiones en rehabilitación las cuales deberán seguir haciéndose en la medida en que la via a si lo exija.

OBSERVACION No. 113.

Anexo 6. Minuta del Contrato Numeral 1.25 Compromiso de Reducción de la Capacidad Transportadora. “Es el compromiso que adquirió el CONCESIONARIO en relación con cada una

de las empresas de Transporte Público Colectivo y propietarios, que sean miembros de los mismos, de permitir la reducción de la capacidad transportadora de las Empresas de Transporte Público Colectivo del Distrito de CARTAGENA”.

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

La reducción de la capacidad transportadora de las empresas de transporte público colectivo de la ciudad se realizará de acuerdo al plan de implantación del sistema, ya que no se pueden dejar zonas desatendidas y es claro que éste deberá estar de acuerdo con la demanda que se espera movilizar en cada fase.

Transcaribe S.A. contestó en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS No. 7 el Proceso TC-LNP-002 2013 lo siguiente, lo cual no fue tenido en cuenta en la nueva minuta del contrato de concesión de la licitación:

“Respuesta 219: *Se aclara que la capacidad transportadora de la ciudad se hará a medida que se implemente la nueva flota del sistema”.*

RESPUESTA: Se acepta su sugerencia y se ajusta el mencionado numeral.

OBSERVACION No. 114.

Anexo 6. Minuta del Contrato Numeral 1.53 Explotaciones Colaterales del Sistema. “Son las actividades lucrativas, comerciales o institucionales que se reserva TRANSCARIBE S. A. y que pueden desarrollarse dentro del marco de la ley, a partir del valor agregado o de los usos comerciales alternativos de la infraestructura del Sistema, y de los activos o valores intangibles que se derivan de la actividad ordinaria del Sistema Transcaribe”.

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

Transcaribe S.A. contestó en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS No. 7 el Proceso TC-LNP-002 2013 lo siguiente:

“Respuesta 220: *se aclara que los recursos de la explotación colateral del sistema, ingresarán a Transcaribe y este decidirá en su momento que destinación le dará a dichos recursos. Por lo que no se acepta su solicitud.”*

Favor responder sobre el segundo párrafo, ya que en su respuesta no se da claridad al mismo.

RESPUESTA: Los contenidos y los formatos de la publicidad que sea implementada por TRANSCARIBE, mediante el concurso de un tercero, serán definidos por el ente gestor quien, a su vez, establecerá según la normatividad vigente los formatos, contenidos y la titularidad de la propiedad intelectual. En todo caso, no debe perderse de vista que los

derechos morales sobre los derechos de autor de la publicidad son propiedad de su desarrollador.

OBSERVACION No. 115.

Anexo 6. Minuta del contrato Numeral 1.56 Etapa de Operación Regular. Solicitamos de forma comedida ampliar la fecha de duración de la concesión de 16 años hasta 24 años, para lograr ajustar el modelo financiero.

RESPUESTA: El plazo de la concesión se determina entre otros, a partir del diseño operacional y la vida útil de los vehículos, tomando en cuenta que durante el plazo de concesión no se prevee reposición de flota. Aumentar el plazo a 24 años, supondría una mayor inversión por parte de las concesiones que no se tienen en cuenta en la presente licitación. Adicionalmente, el modelo financiero no necesita ajustes, ya que las tarifas establecidas en la cláusula 43 del contrato, la duración máxima establecida, y el mecanismo de Ingreso Esperado han sido evaluados a partir de múltiples escenarios y sensibilización de variables críticas que arrojan índices y resultados financieros adecuados para los concesionarios.

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

OBSERVACION No. 116.

Anexo 6. Minuta del Contrato Numeral 1.58 Fecha de Vinculación Efectiva. “Es la fecha programada por Transcaribe S.A., para la vinculación de los automotores por parte de los concesionarios de operación de acuerdo al plan de implementación respectivo. Debe precisarse que el riesgo de la flota, en el evento en que se pida la misma y ésta no pueda empezar a operar por causas no imputables al CONCESIONARIO lo asume TRANSCARIBE S.A., El riesgo de demora en la implementación del Sistema es del CONCESIONARIO, siempre que no se haya pedido la flota por parte de TRANSCARIBE S.A.”

Solicitamos confirmar mediante comunicación escrita que el Ente Gestor asume el riesgo que se deriva de requerir los vehículos en caso que la fecha efectiva de implementación se retrase por causas ajenas al concesionario de transporte.

RESPUESTA: La asignación en los términos indicados en la observación es clara en la minuta del contrato de concesión, por lo que no se encuentra necesario remitir una comunicación en ese sentido.

OBSERVACION No. 117.

Anexo 6. Minuta del Contrato Numeral 1.65 Fondo de Contingencia (FC). “...Es una subcuenta de la fiducia de los recursos del Sistema cuya finalidad es acumular los excedentes del sistema resultantes de la diferencia entre los ingresos y egresos del sistema a fin de absorber las contingencias específicas relacionadas con la estructura de la tarifa al usuario, que puedan poner en riesgo la estabilidad y viabilidad del Sistema Transcaribe. Este Fondo permitirá diferir el incremento de la tarifa al usuario en el tiempo por razones de conveniencia, sin que se afecte la estabilidad del Sistema Transcaribe. Adicionalmente, este fondo permitirá afrontar situaciones que

se deriven de eventos que puedan ser considerados catastróficos que afecten al Sistema Transcaribe o alguno de sus componentes y que representen riesgos para la continuidad de la prestación del servicio y acumular recursos que permitan la implementación de estrategias que fomenten el uso del Sistema Transcaribe...”

Se solicita que este fondo incluya fuentes de financiación externas al sistema, que podrán ser recursos públicos, tanto del orden distrital como nacional; Esto con el fin de mitigar los problemas que se han presentado en otros sistemas los cuales ha utilizado Transcaribe como guía para estructurar la presente licitación.

RESPUESTA: Se acepta su solicitud en el sentido en que el fondo estará habilitado para recibir recursos públicos tanto del orden distrital y nacional, si se llegan a contar en algún momento con dichos aportes.

OBSERVACION No. 118.

Anexo 6. Minuta del Contrato Numeral 1.66 Fondo de Mantenimiento y Expansión del Sistema (FMES) “...Es una subcuenta de la fiducia de los recursos del Sistema cuya finalidad es acumular recursos que permitan la implementación de proyectos, estrategias, desarrollos u otras acciones que fomenten el uso, mantenimiento y desarrollo del Sistema Transcaribe, siempre y cuando las acciones relacionadas con estos procesos no formen parte de las obligaciones y responsabilidades de los diferentes agentes o concesionarios del Sistema Transcaribe...”

Solicitamos confirmar e incluir en el texto precitado, que este fondo recibirá recursos provenientes o tramitados por el municipio de Cartagena, con origen municipal y/o nacional.

RESPUESTA: El FMES acumula recursos provenientes de la tarifa. En el caso en que el sistema reciba recursos públicos para infraestructura o el mantenimiento de esta, serán administrados de acuerdo a las condiciones que dicha entidad disponga.

OBSERVACION No. 119.

Anexo 6. Minuta del Contrato Numeral 1.67 Fondo de Pasajes no Utilizados (FPNU) “...Es una subcuenta de la fiducia de los recursos del Sistema cuya finalidad es acumular el valor de los pasajes vendidos que no han sido utilizados o validados. Los valores acumulados en este fondo con una vigencia superior a doce (12) meses pasaran a formar parte del FMES...”

Preguntamos: ¿A dónde van los recursos provenientes de los rendimientos financieros que genere este fondo?

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

OBSERVACION No. 120.

Anexo 6. Minuta del Contrato Numeral 1.70 Fondo de Respaldo para Viajes Crédito (FREVIC) “...Es una subcuenta de la fiducia de los recursos del Sistema que se conformará con los recursos provenientes de la venta del medio, cuya destinación específica, es respaldar el ingreso de los

usuarios a crédito, en rutas alimentadoras y en horarios y lugares de difícil acceso a los puntos de venta externo...”

Solicitamos la redefinición de este fondo pues, aunque se entiende su filosofía, en la práctica deriva en incentivar la falta de gestión del operador de Recaudo en cuanto a la implementación de una eficiente red de ventas y recargas.

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

Nota: *Transcaribe en el Proceso TC-LPN-002 2013 dio como respuesta:*

“Respuesta 225: *se tiene en cuenta su observación y en caso de requerirse se realizarán los ajustes necesarios”*

No se observa en los nuevos documentos de esta nueva convocatoria ningún cambio con relación a la misma.

RESPUESTA: Después de evaluar la observación la entidad considera que el fondo se encuentra correctamente definido y los rendimientos de dicho fondo los ingresará el mismo.

OBSERVACION No. 121.

Anexo 6. Minuta del Contrato numeral 1.88 Operación Pretroncal: “Es la actividad de transporte de pasajeros desarrollada por el CONCESIONARIO sobre las rutas pretroncales, que permitan ingresar al corredor troncal a través de las estaciones de parada con plataforma alta y que también puedan dejar y recoger pasajeros en paraderos a nivel de andén.”

Como fue mencionado, en el Anexo Técnico se plantea un diseño con 66% de los articulados operando rutas pre troncales, es decir, por fuera de los carriles exclusivos.

Se solicita realizar las aclaraciones y correcciones correspondientes en los pliegos.

Transcaribe en el Proceso TC-LPN-002 2013 respondió:

“Respuesta 230: *se acepta su solicitud y se procederá a realizar la respectiva aclaración.”*

Sin embargo en los nuevos documentos no se observa ningún ajuste, favor aclarar.

RESPUESTA: Se acepta su solicitud y se ajustan los documentos

OBSERVACION No. 122.

OBSERVACION No. 121.

Anexo 6. Minuta del Contrato Numeral 1.147 Tarifa al Usuario. “Es el precio del pasaje que se cobrará los usuarios por la utilización del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros del Distrito de CARTAGENA”.

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

Se solicita un documento en el cual se suscriba un Sponsor Agreement - donde la tarifa sea técnica y no política (fijada o no actualizada arbitrariamente por un alcalde) y, en base al mismo se inserte en el cuerpo del contrato de Concesión al Operador la respectiva cláusula determinadora de sus alcances y responsabilidades.

RESPUESTA: Para fijar la tarifa al público se deberán tener en cuenta los criterios expuestos en la cláusula 23 del Control de Concesión, cuyo objetivo es mantener un Sistema auto-sostenible bajo criterios netamente técnicos.

De otro lado, tal y como se menciona en la cláusula 22 del documento en mención, según lo previsto en las normas aplicables, corresponde al Alcalde Distrital de Cartagena de Indias o a la entidad en quien se delegue esta función, establecer la tarifa al usuario. Por lo anterior, Transcaribe cuenta con un acuerdo firmado con la Alcaldía del Distrito de Cartagena para ajustar la tarifa al público, cuando la tarifa técnica así lo requiera. En el caso en que una autoridad como el Alcalde de la ciudad decida no hacer un ajuste a la tarifa al público, deberá contar con los recursos que soporten o compensen los posibles faltantes.

OBSERVACION No. 123.

Anexo 6. Minuta del Contrato Numeral 1.157 Toma de Posesión de la Concesión. “Es el procedimiento excepcional mediante el cual TRANSCARIBE S. A., opta por asumir las obligaciones y derechos que el presente Contrato confiere a los proponentes adjudicatarios del presente proceso licitatorio directamente o a través del garante de los mismos de conformidad con la Ley 80 de 1993, habiendo dado cumplimiento a los requisitos establecidos para el efecto en el presente Contrato de Concesión”.

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

Transcaribe S.A. contestó y aceptó en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS NO. 7 el Proceso TC-LNP-002 2013 lo siguiente, lo cual no fue tenido en cuenta en la nueva minuta del contrato de concesión de la licitación:

“Respuesta 237: *Cualquier actuación administrativa adelantada por TRANSCARIBE S.A., deberá estar precedida por el agotamiento del procedimiento previsto tanto en el contrato, como en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo para garantizar el derecho de defensa y contradicción del CONCESIONARIO. Sin perjuicio*

de lo anterior, se acogerá la observación y se incluirá la precisión en la minuta del contrato de concesión que se publique con el pliego de condiciones definitivo”.

RESPUESTA: La definición que actualmente está contenida en el numeral 1.150 de la minuta del contrato de concesión señala que: “Es el procedimiento excepcional mediante el cual TRANSCARIBE S.A., opta por asumir las obligaciones y derechos que el presente Contrato confiere a los proponentes adjudicatarios del presente proceso licitatorio directamente o a través del garante de los mismos de conformidad con la Ley 80 de 1993, habiendo dado cumplimiento a los requisitos establecidos para el efecto en el presente Contrato de Concesión”.

La minuta del contrato también establece el procedimiento que se debe seguir para efectos de tomar posesión de la concesión. Ese procedimiento garantiza el debido proceso y el derecho de contradicción del CONCESIONARIO. Sin perjuicio de lo anterior, se revisará la redacción para efectos de establecer si procede hacer la precisión solicitada.

OBSERVACION No. 124.
Fondo de Estabilización de la Tarifa (FE).

Se ha eliminado el Fondo de Estabilización de las definiciones; Sin embargo a lo largo del contrato se sigue haciendo referencia a este fondo.

Solicitamos incluir en el glosario la definición del Fondo de Estabilización ya que en lo largo del contrato se hace referencia a este fondo.

RESPUESTA: El Fondo de estabilización no existe en el presente proceso por lo que cualquier referencia a este será eliminada.

OBSERVACION No. 125.
2.3 Listado de fallas operacionales

Solicitamos se revise el número máximo de eventos para las siguientes faltas operacionales, pues la experiencia nos dice que en una operación de este tipo, y sobre todo con vehículos rodando por tráfico mixto es probable que no se alcancen estos niveles y más cuando no hay definido un mecanismo de investigación de accidentes que identifique al responsable en cada caso.

Sugerimos que este número para los accidentes leves sea de 8.

Asimismo - y aunque lo ideal es que se cumplan con el 100% de la programación- van a existir diferentes circunstancias en las que no se pueda cumplir con algún servicio, y consideramos que 3 fallas como máximo es un número que muy probablemente ningún operador pueda cumplir (favor revisar las operaciones de los demás sistemas en Colombia y notarán que incluso en Transmilenio no se alcanza con ese número máximo de servicios programados y no prestados) por las diferentes externalidades o situaciones con los vehículos o conductores, por esto, insistimos que este número de fallas sea máximo del 1% del total de viajes que se programen y no las que el prepliego presenta.

Fallas Operacionales	Símbolo	Nivel (N)	Número Máximo de Fallas del Sistema de Operación (#MaxFe)
Accidentes leves originados por el operador	Fop12	Moderada	7
Servicio programado y no prestado.	Fop23	Grave	3

RESPUESTA: Se aclara que dicha observación se respondió en puntos anteriores en este mismo documento.

OBSERVACION No. 126.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Numeral 6.8 El derechos a obtener información del Sistema de Recaudo, insistimos en solicitar modificar este numeral de la siguiente forma: "El derecho a obtener por parte del Concesionario de Operación la información del Sistema de Recaudo sobre el dinero recaudado en un periodo de tiempo determinado y con una periodicidad diaria, con por lo menos la siguiente discriminación:

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

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

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

RESPUESTA: Se aclara que la información de recaudo solicitada por los concesionarios diferentes a la incluida dentro de dicha obligación será autorizada por transcaribe previo análisis de las solicitudes. Por lo que no se acepta su solicitud.

OBSERVACION No. 127.

Anexo No. 6 Minuta del Contrato numeral 7.1.18 "...Vincular personal operativo registrado ante TRANSCARIBE S.A. como Actuales Trabajadores del Sistema de Transporte Público Colectivo, a su estructura organizacional ya sea como personal vinculado directa y/o indirectamente. El

CONCESIONARIO acreditará el cumplimiento de la presente obligación con la presentación de los respectivos contratos ante TRANSCARIBE S.A ...”

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

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

RESPUESTA: 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. TRANSCARIBE no solicitará la vinculación ni permanencia de personal, salvo en lo que refiere a la verificación del cumplimiento de la obligación señalada en el contrato de concesión relacionada con la vinculación de personal.

Debe aclararse que la redacción actual del numeral 7.1.18., de la minuta del contrato, está prevista en los siguientes términos: *“Por lo menos el cincuenta por ciento (50%) del personal con el que el CONCESIONARIO preste el servicio público de transporte masivo, deben ser actores indirectos o directos del Sistema de Transporte Público Colectivo, al momento de suscripción del contrato de concesión. Esa condición deberá ser verificada por el CONCESIONARIO al momento de la vinculación del personal a la estructura organizacional para la prestación del servicio”*.

Como se ve, se trata de una carga del CONCESIONARIO verificar, al momento de la vinculación del personal, el cumplimiento de la condición de actores directos o indirectos actuales del Sistema, mediante el instrumento que resulte idóneo para esos efectos.

OBSERVACION No. 128.

Anexo No. 6 Minuta del Contrato Obligaciones con respecto al pago Derecho de Entrada
“...El proponente adjudicatario de la presente Licitación Pública deberá realizar un aporte de dinero a TRANSCARIBE S.A. igual a 17.300.000 MILLONES DE PESOS por cada uno de los vehículos articulados, de 10.500.000 MILLONES DE PESOS por cada uno de los vehículos Padrones y de 6.100.000 MILLONES DE PESOS por cada vehículo busetón que le corresponda vincular, denominado “Derecho de Entrada”, pagaderos de la siguiente manera:...”

Consideramos que este requisito es un sobre costo arbitrario e injustificado.

Vehículos Sistema Transcaribe TC-LPN-003			
	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Articulados	71	0	0
Padrones	0	81	62
Busetones	160	122	116
Total	231	203	178
Valor Derecho de Entrada Por Concesión			
T. Vehículo	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Articulados	\$ 1.228.300.000,00	\$ -	\$ -
Padrones	\$ -	\$ 850.500.000,00	\$ 651.000.000,00
Busetones	\$ 976.000.000,00	\$ 744.200.000,00	\$ 707.600.000,00
Total	\$ 2.204.300.000,00	\$ 1.594.700.000,00	\$ 1.358.600.000,00

TOTAL: \$ 5.157.600.000.000,00

Solicitamos la supresión del mismo debido a que no está establecido ni sustentado en los estudios previos de la licitación.

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.

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. 129.

Según el Documento Respuesta a Observaciones a Prepliegos N° 7 de la Licitación Pública TC-LPN-002-2013, la observación N° 248 se solicitó a la Entidad que hiciera claridad del numeral 7.1.41

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

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

Dicha solicitud fue aceptada **“Respuesta 248: Se acepta su sugerencia”** y debió ser modificada en los actuales pliegos de la licitación TC-LPN-003-2013, pero los cambios no fueron realizados.

Solicitamos plasmar dicha aceptación en el texto correspondiente.

RESPUESTA: Se aclara que dicha solicitud será ajustada en el documento respectivo.

OBSERVACION No. 130.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Numeral 7.1.45

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

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

- 1-La compra de la Flota.
- 2-La consecución de los recursos de Financiación de Chatarrización.
- 3-Un derecho de entrada.

Compra de la Flota	\$ 220.000.000.000,00
Consecución de los recursos de Financiación de la Chatarrización	\$ 227.179.990.750,00
Derecho de Entrada	\$ 5.157.600.000,00
Total	\$ 452.337.590.750,00

En atención al monto de las inversiones y el riesgo tan elevado que ello representa se reitera nuestra solicitud de eliminar el llamado Derecho de Entrada.

Transcaribe S.A. contestó en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PREPLIEGOS NO. 7 del proceso TC-LPN- 002-2013 lo siguiente, lo cual no fue tenido en cuenta en la nueva minuta del contrato de concesión de la licitación:

*“**Respuesta 250:** El entendimiento es correcto. El derecho de entrada que se debe pagar por cada vehículo a la entidad ha sido calculado como parte de las inversiones totales del concesionario y será remunerado como parte del ingreso esperado de éste. El cierre financiero para cada concesionario, contempla estos tres aspectos, por lo que no se acepta su solicitud.”*

RESPUESTA: Como bien se menciona en la respuesta 250, dada por Transcaribe S.A. en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PREPLIEGOS NO. 7 del proceso TC-LPN- 002-2013, no se acepta su solicitud, por lo que no se realizará ningún cambio en la minuta del contrato y se ratifica la respuesta.

OBSERVACION No. 131.

Anexo No 6 Minuta del Contrato. Obligaciones respecto de los equipos y dispositivos a bordo de los Vehículos 6.3.1 En el numeral 7.4.1

Por favor dar claridad a las siguientes observaciones:

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

Solicitamos suprimir este literal ya que esta obligación es del Concesionario de Recaudo.

RESPUESTA: Se aclara que el texto es claro en identificar como responsable de la instalación y el mantenimiento de los equipos a su cuenta y riesgo es del concesionario de recaudo.

- b. Se menciona la instalación de Equipamientos a Bordo en vehículos del Sistema Colectivo.

Si los vehículos de sistema Colectivo van a ser sometidos a un proceso de desintegración y reemplazados por flota nueva, ¿que sentido tiene incluir esto?

Favor dar claridad al respecto.

Transcribe en el Proceso TC-LPN-002 2013 respondió:

“Respuesta 253 literal b: Se aclara que los equipos serán instalados en los buses nuevos, se ajustara el documento en la cláusula mencionada.”

Sin embargo en los nuevos documentos no se observa ningún ajuste, favor ajustar.

RESPUESTA: Se acepta su solicitud y se procederá a realizar ajuste en los documentos.

OBSERVACION No. 132.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Numeral 7.4.6

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

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

Transcribe en el Proceso TC-LPN-002 2013 respondió:

“Respuesta 255: se acepta su solicitud. Se realizara el respectivo ajuste en los documentos.”

Sin embargo en los nuevos documentos no se observa ningún ajuste, favor ajustar.

RESPUESTA: Se acepta su solicitud.

OBSERVACION No. 133.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Clausula 10. Administración de los Recursos – Fideicomiso.

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

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

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

Transcaribe S.A. contestó en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS NO. 7 del proceso TC-LPN- 002-2013 lo siguiente, lo cual no fue tenido en cuenta en la nueva minuta del contrato de concesión de la licitación:

“Respuesta 266: se tendrá en cuenta su sugerencia”.

Solicitamos pronunciarse sobre el particular.

RESPUESTA: Los aportes mínimos de capital al fideicomiso son los que están establecidos en la Cláusula 8 de Contrato.

La entidad no acepta su propuesta de limitar la administración de los recursos ni los bienes fideicomitados ya que con el fin de no repetir errores de otros sistemas de transporte, se debe garantizar el buen manejo y transparencia de todos los recursos del sistema. Esto además, por sugerencia de las entidades financieras, y con el fin de garantizar el cierre financiero, las cuales exigen la constitución de fiducias en donde los recursos necesarios para cubrir el servicio de la deuda este blindado de cualquier manejo por parte del concesionario. Los costos de la administración de la fiducia fueron tenidos en cuenta para la estructuración financiera.

OBSERVACION No. 134.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Numeral 11.16 “El derecho a obtener, propiciar y hacer suyos de cualquier manera los eventuales derechos, participaciones o asignaciones que en su calidad de titular del Sistema le correspondan o puedan corresponder por los mecanismos actuales o futuros como resultado derivados del Protocolo de Kioto y la ejecución de proyectos de Mecanismos de Desarrollo Limpio (MDL) derivados del Protocolo de Kioto. En consecuencia, el CONCESIONARIO renuncia a cualquier participación de carácter económico que pudiera derivarse de la implementación de un Mecanismo de Desarrollo Limpio en el Sistema Transcaribe, la cual corresponderá íntegramente a TRANSCARIBE S.A.”

A fin de facilitar la sostenibilidad del sistema en especial en su etapa de implementación se sugiere que los recursos que se deriven de este derecho de Transcaribe S.A. puedan utilizarse para la sostenibilidad de la operación a fin de garantizar el pago de la tarifa ofertada por parte del operador.

Se propone que los recursos hagan parte del fondeo del Fondo de Contingencias por un periodo mínimo de 3 años.

RESPUESTA: Transcaribe agradece su sugerencia, pero aclara que en el evento que el proyecto sea seleccionado como un proyecto MDL, la entidad tomara la decisión en su momento la destinación de los recursos que ingresen por este concepto.

OBSERVACION No. 135.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Sobre la Duración

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

Se solicita extender el plazo de la duración del Contrato a un mínimo de 24 años.

En el escenario actual actual es muy posible que con el modelo operativo planteado por Transcaribe sea necesario la renovación de la flota luego del año 12, lo cual trae como consecuencia que no sea viable y sostenible el sistema.

RESPUESTA: Como se mencionó anteriormente, el plazo de la concesión se determina a partir del diseño operacional y la vida útil de los vehículos, tomando en cuenta que durante el plazo de concesión no se prevé reposición de flota.

Aumentar el plazo a 24 años, supondría una mayor inversión por parte de los concesionarios que no se tiene en cuenta en la presente licitación.

De llegarse al final de la vida útil de la flota operativa en un plazo de 12 años como usted menciona, será porque esta recorrió el número de kilómetros máximo y por ende se llegó al ingreso esperado del contrato lo cual termina el contrato de concesión.

OBSERVACION No. 136.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Clausula 14 Ampliación del Plazo

“...Durante el término de ejecución del presente contrato, podrá ampliarse su plazo cuando ocurra la suspensión total del Contrato o en la medida en que se presenten situaciones que afecten de manera relevante las condiciones de ejecución del contrato, de forma que sea necesaria tal extensión para la preservación de la ecuación contractual.

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

Se solicita ajustar la redacción de la cláusula, aclarando qué circunstancias se consideran exclusivamente imputables a Transcaribe; Adicionalmente, se debe aclarar que en caso de que las demoras sean atribuibles a entidades Distritales, para efectos del contrato se entenderán como

imputables a Transcaribe y en ese orden de ideas aplicará la extensión de los contratos u otras alternativas de restablecimiento del equilibrio económico de los concesionarios.

Un ejemplo de esto es lo que puede pasar por la proliferación de medios informales de Transporte, factor que está por fuera del ámbito de control de los operadores y directamente bajo el control de entidades Distritales diferentes a Transcaribe.

Asimismo, y dado el diseño operacional del Ente Gestor, es muy posible que los vehículos articulados y padrones alcancen su vida útil antes de los 16 años y 2 meses, por lo que la vinculación de flota extra y su valor de salvamento debe ser compensada a los concesionarios de transporte como bien puede ser con la aplicación de extensiones al contrato como alternativa de restablecimiento del equilibrio económico.

RESPUESTA: Desde el punto de vista jurídico, la cláusula resulta clara en términos de establecer las condiciones bajo las cuales se podrá dar la extensión del plazo de la concesión. La tipificación de esas situaciones no puede preverse desde ya porque podría dejarse por fuera circunstancias que pueden activar la cláusula, sin que hayan sido previstos desde ahora. Lo relevante es que el contrato prevé la posibilidad de ampliación del plazo en el evento en que las condiciones de ejecución se alteren y sea necesaria esa medida para preservar la ecuación contractual. Esa tipificación amplia representa mayores garantías para el CONCESIONARIO.

En relación a la inclusión de las acciones de terceros como razón para justificar la ampliación, no se acepta la observación en tanto que la cláusula es clara al indicar que se activa: "*(...) en que se presenten situaciones que afecten de manera relevante las condiciones de ejecución del contrato, de forma que sea necesaria tal extensión para la preservación de la ecuación contractual*".

Como se indicó, resulta claro que la entidad tiene la carga de revisar las circunstancias que se presenten en la ejecución contractual y, si éstas tienen la potencialidad de afectar las condiciones de ejecución del contrato, podrá tomar la decisión de extensión del plazo para preservar la ecuación contractual.

OBSERVACION No. 137.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Clausula 20 Principios Básicos del Marco Económico del Contrato

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

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

RESPUESTA: Se aclara que el numeral es preciso al referir a la autosostenibilidad del sistema en sus flujos, por lo que no es necesario bajo este concepto que el Distrito se comprometa con la garantía de los recursos, lo que si es cierto es que a través del acuerdo de respaldo al sistema el Distrito deberá colocar los recursos faltante con ocasión de la aplicación de subsidios no amparados en la tarifa, así como el no incremento de la tarifa al usuario cuando sean necesario su ajuste.

OBSERVACION No. 138.

Anexo No 6 Minuta del Contrato en su defecto, sobre la Autosostenibilidad. Numeral 20.1

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

Transcaribe en el Proceso TC-LPN-002 2013 respondió:

“Respuesta 275: se atenderá la observación.”

Sin embargo en los nuevos documentos no se observa ningún ajuste, favor atender la observación.

RESPUESTA: Se acepta su solicitud.

OBSERVACION No. 139.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Cláusula 21. Ingresos del Sistema Transcaribe “El Sistema Transcaribe tiene como fuente principal de ingresos el recaudo de dinero correspondiente a los viajes realizados por los usuarios que constituyen pago por el uso del Sistema de transporte, según la tarifa al usuario que sea aplicable conforme a lo previsto en el presente Contrato de Concesión. La tarifa al usuario estará integrada dentro del Sistema, independientemente del número de servicios que utilice, la longitud de los trayectos, y la zona en donde se utilice el servicio. Sin embargo la tarifa podrá tener ajustes en su estructura de acuerdo con lo previsto en el presente Contrato de Concesión, tal como en caso de que se establezcan alternativas para la implementación de tarifas diferenciales al usuario”.

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

RESPUESTA: Los recursos de los fondos serán utilizados siempre y cuando el Sistema los requiera tal y como se menciona en el numeral 1.65 del Contrato de Concesión.

Como se mencionó anteriormente no se cuenta con los recursos para dotar un fondo de contingencias para ser utilizado especialmente en la Fase I.

Cabe mencionar que el fondo de contingencia se nutre exclusivamente de los excedentes del sistema, y de los eventuales aportes ya sea del Distrito, la Nación o cualquier ente dispuesto a hacerlo.

OBSERVACION No. 140.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Cláusula 23 Tarifa al Usuario

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

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

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

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

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

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

RESPUESTA: Dado que el valor del contrato está determinado por un ingreso esperado, éste valor se puede alcanzar durante el plazo máximo del contrato, independientemente que en un periodo los ingresos sean menores a los egresos, por lo cual no se acepta su solicitud.

Los ponderadores solicitados, serán publicados en la versión definitiva del contrato.

OBSERVACION No. 141.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Cláusula 25 Administración de Recursos del Sistema Transcaribe.

Se sugiere que este fideicomiso se fusione con el fideicomiso previsto en la cláusula 10, debido a los costos financieros que implica para el operador ser el fideicomitente de tres (3) contratos de fiducia, en particular el costo del 4 x 1000 que causa las transferencias de los recursos de un fideicomiso a otro.

Solicitamos a Transcaribe aclarar o defina exactamente: ¿Qué son recursos públicos dentro del sistema Transcaribe?

RESPUESTA: No se acepta la sugerencia de fusionar la fiducia ya que cada una cumple con funciones diferentes y son constituidas por entidades independientes.

En la cláusula 25 no se encuentra la frase recursos públicos dentro del sistema Transcaribe. Le solicitamos que aclare su pregunta.

OBSERVACION No. 142.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Cláusula 32 Condiciones para Disposición de Recursos del Fondo de Contingencias. “Los rendimientos generados por el Fondo de Contingencias, serán trasladados al Fondo de Mantenimiento y Expansión del Sistema Transcaribe”.

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

Transcaribe S.A. contestó en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS NO. 7 del proceso TC-LPN-002-2013 lo siguiente, lo cual no fue tenido en cuenta en la nueva minuta del contrato de concesión de la licitación:

“Respuesta 280: Se tomará en cuenta su observación”.

Agradecemos ser consecuentes con su respuesta.

RESPUESTA: El Fondo de Contingencias tiene un valor máximo. Cualquier excedente será trasladado al FMES. Si el fondo no ha llegado su tope máximo, los rendimientos serán ingresados al mismo fondo.

OBSERVACION No. 143.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Cláusula 41. Beneficiarios

No se entiende por qué la Entidad Fiduciaria está incluida en la relación de beneficiarios del Fideicomiso del Sistema Transcaribe.

La sociedad fiduciaria tiene la calidad de fiduciario dentro del contrato y no la de beneficiario del mismo; Esta calidad de beneficiario la pueden tener los fideicomitentes e incluso terceros como es el caso de los acreedores, pero no la sociedad fiduciaria.

Transcaribe S.A. contestó en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS NO. 7 del proceso TC-LPN-002-2013 lo siguiente, lo cual no fue tenido en cuenta en la nueva minuta del contrato de concesión de la licitación:

“Respuesta 281: Atendiendo a la observación, se ajustará la redacción de la minuta del Contrato de Concesión”.

Agradecemos ser consecuentes con su respuesta.

RESPUESTA: Se realizarán los ajustes en la redacción.

OBSERVACION No. 144.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Cláusula 43 Valor de los derechos de participación del concesionario

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

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

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

RESPUESTA: El ingreso por periodo se calcula de acuerdo a las formulas establecidas en la cláusula 43. El valor percibido en el periodo se va sumando hasta llegar al ingreso esperado ofertado por el concesionario, aplicando la conversión necesaria para mantener la equivalencia a pesos de diciembre de 2012.

OBSERVACION No. 145.

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

Transcaribe S.A. contestó en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS NO. 7 del proceso TC-LPN- 002-2013 lo siguiente, lo cual no fue tenido en cuenta en la nueva minuta del contrato de concesión de la licitación:

“Respuesta 282: Los descuentos se cubrirán con los fondos del sistema, una vez se determine que es posible cubrir los costos totales. En caso que una autoridad como el Alcalde imponga descuentos, éste deberá contar con los recursos necesarios para cubrir la diferencia”.

Solicitamos precisar, consecuentes con su respuesta, que los descuentos ofrecidos al usuario deberán ser a cargo de Transcaribe y en ningún caso con cargo a los ingresos del concesionario.

RESPUESTA: Transcaribe no se hará cargo de los posibles faltantes generados por descuentos ofrecidos a los usuarios. Tal y como se precisa en la Respuesta 282, aquella autoridad que imponga descuentos, deberá contar con los recursos necesario para cubrir cualquier diferencia que pueda surgir.

OBSERVACION No. 146.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Numeral 21.2 Establece que “TRANSCARIBE S.A. realizará la entrega del Patio y Taller al CONCESIONARIO en las condiciones que los reciba por parte del Concesionario del Portal, siendo responsable el CONCESIONARIO de su administración y mantenimiento, ejerciendo como encargado hasta su reversión al final del presente Contrato de Concesión”

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

Nota: Transcaribe en el Proceso TC-LPN-002 2013 respondió:

“Respuesta 284: Se acepta su solicitud y se procederá a su ajuste.”

Sin embargo en los nuevos documentos no se observa ningún ajuste, favor indicar.

Se solicita en base a su respuesta proceder a dicho ajuste.

RESPUESTA: Se acepta su solicitud.

OBSERVACION No. 147.

Anexo No 6 Minuta del Contrato. Según el Documento Respuesta a Observaciones a Prepliegos N° 7 de la Licitación Pública TC-LPN-002-2013, la observación N° 285 se pregunta a Transcaribe S.A. sobre la capacidad del patio taller, pues según los diseños actuales el patio no puede albergar la flota total del sistema. El Ente Gestor responde que antes de iniciar la fase 1.2 del proyecto existirá un patio alterno donde se albergará la flota restante. En caso de no estar listo el patio alterno, Transcaribe dijo:

“la entidad reconocerá los costos en los que incurran los concesionarios con ocasión del parqueo de los vehículos, es decir pago del valor del estacionamiento durante el tiempo en el que se construye le patio alterno. Para tal fin los sitios de parque de la flota deberán estar ubicado a una distancia no mayor de 5 kilómetros del portal de integración”.

Sin embargo, en el apéndice 6 de la Licitación TC-LPN-003-2013 no se ve reflejado este cambio, pues la Entidad indica que se debe contar con sitios de parqueo provisional, pero no es claro quién asume los costos de estos lugares (Transcaribe SA o el Concesionario de Operación).

Solicitamos en base a su respuesta insertar el texto aclaratorio correspondiente.

RESPUESTA: 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.

Con 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.

OBSERVACION No. 148.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Clausula 57 Provisión de Vehículos “El concesionario deberá realizar las actividades necesarias para trasladar a los funcionarios del área de operaciones de TRANSCARIBE S.A., a las instalaciones (fábrica) del proveedor de vehículos seleccionado por el Concesionario,.....El concesionario deberá asumir la totalidad de los costos del traslado lo cual incluye transporte, alojamiento, alimentación y demás viáticos necesarios para llevar a cabo la actividad por parte de los funcionarios designados por TRANSCARIBE S.A.”

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

RESPUESTA: Se aclara que es necesario que el personal que designe Transcaribe para realizar el seguimiento a la fabricación de la flota solicite y que estos puedan verificar en planta que efectivamente la fabricación se está llevando a cabo de acuerdo a las especificaciones del contra. Y determinar también si se está cumpliendo con los plazos establecidos para la entrega de los vehículos.

OBSERVACION No. 149.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Clausula 58 Tipología inicial de los vehículos

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

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

Transcribe en el Proceso TC-LPN-002 2013 respondió:

“Respuesta 287: se realizara el ajuste respectivo en la mencionada clausula.”

Sin embargo en los nuevos documentos no se observa ningún ajuste.

Pedimos en base a su respuesta realizar el ajuste prometido.

RESPUESTA: Su observación será tenida en cuenta.

Solicitamos a Transcaribe S.A.:

- a) Afirmar, que como responsable del SITM ha verificado que los pavimentos de las vías sobre las cuales se ha diseñado la operación cuentan con la capacidad para soportar las cargas de los vehículos del sistema y poner a disposición de los interesados los documentos que soportan los estudios respectivos, especialmente aquellos que conciernen a las rutas pretroncales y alimentadoras.

RESPUESTA: Se aclara que los pavimentos por donde circularan las rutas pre troncales han sido rehabilitados para la operación de dichas rutas, sin embargo la entidad ha contemplado el arreglo de aquellas placas de pavimento que no fueron rehabilitada y que con el paso de los vehículos se llegaron a deteriorar.

- b) Informar en detalle cuál es el plan, quién (entidad) es el responsable de su ejecución y a cuánto ascienden los recursos disponibles para la reparación y/o recuperación de las vías pretroncales y alimentadoras que utilizará el sistema.

RESPUESTA: Se aclara que el distrito de Cartagena a través de la secretaria de infraestructura se encargara del arreglo de las vías en donde operaran las rutas alimentadoras y troncales, se le requerida por escrito cual es la inversión que tiene pensado hacer en el arreglo de dichas vías y cuales serias las primeras vías que se intervendrán.

- c) ¿Cómo garantizará Transcaribe S.A. la consecución de los recursos para los planes de reparación en caso de deterioro de las mencionadas vías?

RESPUESTA: Se aclara que el Distrito realizar dichas intervenciones basadas en el plan que en su momento presente Transcaribe S.A.

OBSERVACION No. 150.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Clausula 72 Exclusión de vehículos del sistema Transcaribe

Provisión de vehículos

En el **numeral 72.1**, Dado el diseño operacional del ente gestor es muy posible que los vehículos articulados y padrones alcancen su vida útil de 1.2 Millones de Kms (articulados) y 1 Millón de Kms (padrones) antes de los 16 años y 2 meses, por lo que la vinculación de flota extra y su valor de salvamento debe ser compensada a los concesionarios de transporte, o con la aplicación de extensiones al contrato como alternativa de restablecimiento del equilibrio económico.

El contrato no contempla esta posibilidad ni tampoco define el valor de salvamento de la flota que sustituya la flota excluida.

Solicitamos definir estos valores de salvamento.

RESPUESTA: El contrato no contempla renovación de flota. Así mismo, tampoco se reconoce un valor de salvamento ya que los vehículos terminarían su vida útil por el número de kilómetros recorridos.

Por otra parte, Transcaribe no garantiza un kilometraje mínimo de kilómetros de los especificados en el numeral 73.2.1 de contrato ya que la condición para terminar el contrato es el ingreso esperado y no los kilómetros recorridos.

Todos los kilómetros recorridos programados por Transcaribe serán remunerados, incluyendo los vacíos.

Agradecemos aclarar lo siguiente:

- a) ¿Cómo garantiza Transcaribe y bajo qué parámetros establece que los articulados no recorrerán menos de 1.2 Millones de Kms y los padrones 1 Millón de Km?

RESPUESTA: Se aclara que se procurará a través de los despachos el mantenimiento de la flota con el número de kilómetros que usted menciona.

- b) Esto incluye kilómetros en vacío?,

RESPUESTA: Se aclara que dichos kilómetros ya están contemplados en los kilómetros recorridos por los diferentes vehículos.

- c) Qué cantidad de kilómetros en vacío está calculando Transcaribe teniendo en cuenta que solo habrá un patio de operaciones?

RESPUESTA: Se aclara que la entidad está trabajando con el 10% de kilómetros en vacío.

OBSERVACION No. 151.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Numeral 78.6 “Cuando se precise optimizar el uso de la flota al servicio del Sistema Transcaribe, o cuando así lo requieran las necesidades del servicio, TRANSCARIBE S.A. podrá a su criterio solicitarle al CONCESIONARIO el cumplimiento de programas de servicio de operación que involucren recorridos sobre Rutas Troncales, Pretroncales, alimentadoras y auxiliares del Sistema Transcaribe diferentes a los indicados en el P.S.O. Esto sin perjuicio del derecho de TRANSCARIBE S.A. de modificar las Rutas Troncales, Pretroncales, alimentadoras y auxiliares cuando lo estime conveniente en cualquier momento durante el presente Contrato.”

Favor responder:

¿Cuál será el criterio para adjudicación y pago (liquidación) de los servicios adicionales?

RESPUESTA: Transcaribe sustentará la adjudicación y pago de los servicios adicionales dependiendo de la viabilidad técnica, legal y financiera de cada uno de estos servicios y la capacidad de los concesionarios y el Sistema para soportarlos. En el caso en que dichos servicios adicionales superen las capacidades contractuales de los concesionarios, Transcaribe podrá incorporar al Sistema otro operador.

Tal y como se menciona en la cláusula 66 del Contrato de Concesión, una vez activada la fase 3, Transcaribe y el concesionario podrán pactar los términos de la incorporación de flota adicional. Para efectos de remuneración por kilometro, los valores consignados en la cláusula 43 se incrementará de acuerdo a la tabla que se encuentra en la cláusula 66 del mismo documento.

Teniendo en cuenta que el Contrato establece un límite de ingreso esperado, por lo que el incremento de servicios adicionales reduciría el plazo del Contrato, sugerimos que el ente gestor excluya del ingreso esperado, los ingresos por kilometros adicionales a los establecidos en los P.S.O., o por el contrario aplique la alternativa de extensión del plazo del Contrato.

RESPUESTA: En caso que se llegasen a necesitar servicios adicionales, éstos serán remunerados por kilometro recorrido y por tanto benefician al concesionario logrando más rápidamente el ingreso mínimo ofertado, lo anterior como resultado del valor del dinero en el tiempo.

De igual forma es importante tener en cuenta lo mencionado en la cláusula 66 del Contrato de Concesión, donde se estipula que en ningún caso se podrá aumentar el tamaño de la flota, después de transcurrido un plazo de 96 meses, momento a partir del cual se deberá contratar una nueva concesión que opere los vehículos adicionales.

Dado que Transcaribe no pueden prever la necesidad de kilómetros por evento deportivos o demanda extraordinaria por solo citar algunos ejemplos, preguntamos: Cómo incluirá el Ente Gestor los kilómetros que aún no sabe si serán adicionales o no?.

RESPUESTA: En el caso en que los kilómetros recorridos aumenten por eventos o demanda eventual, éstos kilómetros serán pagados de la misma manera como se pagan los kilómetros recorridos en cualquier periodo de pago. El concesionario debe tener en cuenta que el número de kilómetros recorridos no es fijo, y dependerá de la programación que Transcaribe le suministre.

OBSERVACION No. 152.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Clausula 112 Duración y modificaciones a la duración de la etapa de operación regular. “No se considerará que haya lugar a la ampliación del presente Contrato en razón de la incorporación de equipos e infraestructura adicional cuando esto se produzca por efectos del cumplimiento de los Niveles de Servicio requeridos por el contrato”.

Solicitamos excluir explícitamente de los equipos e infraestructura al material rodante (Buses Articulados, Padrones y Alimentadores) de esta cláusula.

En caso de afectar el equilibrio económico del contrato por estas modificaciones, el riesgo deberá ser asumido por Transcaribe.

Transcaribe en el Proceso TC-LPN-002 2013 respondió:

“Respuesta 299: Se atenderá la observación.”

En los nuevos documentos no se observa ningún ajuste, favor tender la observación.

RESPUESTA: Tal y como se menciona en la cláusula 66 del Contrato de Concesión, una vez activada la fase 3, Transcaribe y el concesionario podrán pactar los términos de la incorporación de flota adicional. Para efectos de remuneración por kilómetro, los valores consignados en la cláusula 43 se incrementará de acuerdo a la tabla que se encuentra en la cláusula 66 del mismo documento.

OBSERVACION No. 153.

Anexo No 6 Minuta del Contrato Cláusula 148 Tribunal de arbitramento

Se sugiere que los tres árbitros sean escogidos de mutuo acuerdo por las partes y, solo en el evento de no ponerse de acuerdo estos, sean escogidos total o parcialmente por el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Cartagena.

Transcaribe en el Proceso TC-LPN-002 2013 respondió:

“Respuesta 301: se revisará la pertinencia de incluir una cláusula en ese sentido.”

Sin embargo en los nuevos documentos no se observa ningún ajuste, favor pronunciarse.

RESPUESTA: TRANSCARIBE considera que la forma de seleccionar los árbitros que dirimirán las eventuales controversias que se presenten entre las partes, es adecuada para garantizar la imparcialidad frente a las situaciones que sean puestas en conocimiento de esa instancia. Por esa razón no se consideró necesario ajustar el documento atendiendo a la observación del interesado.

OBSERVACION No. 154.

Según el Documento Respuesta a Observaciones a Prepliegos N° 7 de la Licitación Pública TC-LPN-002-2013, la observación No. 301 Incluir clausula sobre el riesgo de fuerza mayor y caso fortuito.

Se solicita incluir una cláusula sobre la Fuerza Mayor y el Caso Fortuito como eximentes de responsabilidad del Concesionario, no únicamente como causal de terminación del contrato como está previsto en el texto actual.

Transcaribe en el Proceso TC-LPN-002 2013 respondió:

“Respuesta 301: se revisará la pertinencia de incluir una cláusula en ese sentido.”

Sin embargo en los nuevos documentos no se observa ningún ajuste, solicitamos pronunciarse al respecto.

RESPUESTA: No se considera pertinente incluir la modificación solicitada por el observante en tanto, de acuerdo con las normas contenidas en la legislación civil y comercial, cuando los incumplimientos del contrato se producen como consecuencia de la

ocurrencia de hechos de fuerza mayor o caso fortuito, se exime de responsabilidad al CONCESIONARIO, bajo las precisas condiciones que se determinan en las normas aplicables a esta tipología contractual.

OBSERVACION No. 155.

Anexo 6. Minuta del Contrato. Al formular esta pregunta en el proceso anterior TC-LPN-002-2013 Transcaribe respondió Respuesta: el numeral 8.3.".

Reformulamos la misma ya que la respuesta fue incompleta al no precisar a que documento pertenece el numeral 8.3.

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

- x102p
- x103p
- x104p

RESPUESTA: Se aclara que dicha respuesta se dio en proceso pasado pero de igual forma se les informa que las pruebas fueron realizado ne vehículos tipo padrón y articulados y que en ningún caso los vehículos tuvieron problemas de radios de giro, nuevamente se les informa que las vías para la circulación de las tutas pretroncales están rehabilitadas y cumplen con las especificaciones para la operación de este tipo de vehículo, por otro lado como se trata de una rehabilitación no todas las placas de pavimento de las vías fueron sustituidas razón por la cual se establecido que si durante la operarios las placas que no fueron intervenidas se comienza deteriorar estas serán reparadas o sustituidas.

OBSERVACION No. 156.

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

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

Favor confirmar si el entendimiento es el correcto.

RESPUESTA: El entendimiento es correcto.

OBSERVACION No. 157.

4.1 Términos de la propuesta Económica

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

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

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

- c) Tarifas por kilómetros según tipología de bus. Estas deben ser parte integral del pliego y del contrato.

RESPUESTA: Las tarifas por kilómetro, según tipología y concesión se encuentran en la cláusula 43 del Contrato de Concesión

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

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

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

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

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

RESPUESTA: La vida útil por tipología se encuentra en la numeral 73.2.1 del Contrato de Concesión:

Articulado: 1.200.000 Km
Padrón: 1.000.000 Km
Busetón: 800.000 Km

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

RESPUESTA: Como base de la demanda para todo el modelo financiero, se utilizaron los valores que arrojó el ajuste a la matriz origen destino, en donde la demanda de la ciudad se estimó en 452.512 pasajeros al día y la flota que se mencionada en el numeral 1.2 del Pliego de Condiciones.

- h) ¿En el caso de un aumento en la demanda de pasajeros y de niveles de servicio que obliguen al sistema a aumentar el tamaño de la flota, como se llevara a cabo este proceso?
- i) ¿En el evento de que ocurra una vinculación de flota adicional, como se renegociará el tiempo y valor del contrato inicial?

RESPUESTA: (h e i): Tal y como se menciona en la cláusula 66 del Contrato de Concesión, una vez activada la fase 3, Transcaribe y el concesionario podrán pactar los términos de la incorporación de flota adicional. Para efectos de remuneración por kilómetro, los valores consignados en la cláusula 43 se incrementará de acuerdo a la tabla que se encuentra en la cláusula 66 del mismo documento.

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

RESPUESTA: No habrá ningún valor de salvamento. Vale la pena recordar que no hay renovación de flota y que el plazo máximo para incorporar flota es de 96 meses transcurridos desde el inicio del contrato y que de incorporarse debe sustentarse el valor a pagar por kilómetro, por cada vehículo, con el fin de justificar técnica, financiera y jurídicamente la viabilidad de dicha adición.

OBSERVACION No. 158.

Pre Pliegos Numeral 4.2. Capacidad financiera del proponente. Los socios o accionistas de un proponente singular deben estar facultados para acreditar la capacidad financiera del proponente de igual forma que los integrantes de un proponente plural, por lo tanto se solicita ajustar el texto para que en todas partes donde se mencione a los integrantes del proponente plural, se adicione a los socios o accionistas del proponente singular.

El numeral 4.2 del pliego prevé lo siguiente:

“El miembro del proponente que acredite el mínimo del 40% exigido en los requisitos financieros, deberá tener una participación mínima del 40% en el proponente que presenta la oferta”.

Los socios o accionistas de un proponente singular deben estar facultados para acreditar el mínimo de 40% exigido en los requisitos financieros, siempre y cuando tenga una participación mínima del 40% en el capital social de la sociedad de objeto único que presenta la oferta.

De no permitirse que los socios o accionistas del proponente singular (sociedad de objeto único) puedan acreditar la capacidad financiera del proponente, se estaría dejando sin efecto lo dispuesto en el numeral 4.1.1.2.1 Sociedades constituidas con el único objeto de participar en la presente Licitación Pública, toda vez que estas sociedades son de papel que se constituyen para participar en la licitación, igual que un consorcio o una unión temporal o una promesa de sociedad futura, cuyos miembros son los que tienen la capacidad de acreditar la experiencia y capacidad financiera para participar en la licitación.

Adicionalmente Transcaribe S.A. contestó en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS No. 7 del Proceso TC-LNP-002 2013 lo siguiente: lo cual no fue tenido en cuenta en los nuevos prepliegos de condiciones de la licitación:

“Respuesta 175: El pliego de condiciones se aclarará en el sentido de precisar que las sociedades con objeto único podrán acreditar la experiencia de los socios para efectos de cumplir con el requisito de patrimonio neto, de modo que sea útil la inclusión de varias alternativas de presentación de ofertas”.

Lo anterior no fue tenido en cuenta en los nuevos prepliegos de condiciones de la licitación.

Solicitamos proceder a la aclaración respectiva acorde con su respuesta.

RESPUESTA: Se procederá a revisar el pliego de condiciones para precisar este aspecto.

OBSERVACION No. 159.

Pre Pliegos. Numeral 4.2.1.1 - Capacidad Financiera Mínima Requerida en Función del Patrimonio Neto.

En el mismo orden de ideas de la pregunta anterior (numeral 4.2. Capacidad financiera del proponente) se solicita que se incluya la posibilidad que los socios o accionistas del proponente singular puedan acreditar el patrimonio neto en la misma forma que lo pueden acreditar los miembros del proponente plural.

RESPUESTA: Se procederá a revisar el pliego de condiciones para precisar este aspecto.

OBSERVACION No. 160.

Numeral 4.2.1.1 - Capacidad Financiera Mínima Requerida en Función del Patrimonio Neto del Pre Pliego

Se solicita que se incluya la posibilidad de que los socios o accionistas del proponente singular puedan acreditar el capital de trabajo y/o cupo de crédito en la misma forma que lo pueden acreditar los miembros del proponente plural.

Transcaribe S.A. contestó en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS No. 7 del Proceso TC-LNP-002 2013 lo siguiente:

“Respuesta 176: El pliego de condiciones se aclarará en el sentido de precisar que las sociedades con objeto único podrán acreditar la experiencia de los socios para efectos de cumplir con el requisito de patrimonio neto, de modo que sea útil la inclusión de varias alternativas de presentación de ofertas”.

Lo anterior no fue tenido en cuenta en los nuevos prepliegos de condiciones de la licitación.

Solicitamos proceder a la aclaración respectiva acorde con su respuesta.

RESPUESTA: Se procederá a revisar el pliego de condiciones para precisar este aspecto.

OBSERVACION No. 161.

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

	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Valor Total	\$287.100.000.000	\$189.100.000.000	\$171.600.000.000

Los montos requeridos en este numeral son altos en concordancia con las inversiones que tendrán que realizar cada una de las concesiones.

Solicitamos considerar la disminución de los montos en este requerimiento.

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

OBSERVACION No. 162.

Pre Pliegos Numeral 4.2.1.3 Experiencia en Consecución de Financiación.

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

De igual forma los socios o accionistas del proponente singular.(Sociedad de objeto único), deben poder acreditar la experiencia en consecución de recursos de financiación de sus sociedades matrices, subsidiarias o subordinadas en los términos establecidos en el pliego de condiciones.

Transcaribe S.A. contestó en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS No. 7 el Proceso TC-LNP-002 2013 lo siguiente; lo cual no fue tenido en cuenta en los nuevos pre pliegos de condiciones de la licitación:

“Respuesta 181: *El pliego de condiciones se aclarará en el sentido de precisar que las sociedades con objeto único podrán acreditar la experiencia de los socios para efectos de cumplir con el requisito de experiencia en consecución de financiación, de modo que sea útil la inclusión de varias alternativas de presentación de ofertas...”.*

Lo anterior no fue tenido en cuenta en los nuevos prepliegos de condiciones de la licitación.

Solicitamos proceder a la aclaración respectiva acorde con su respuesta.

RESPUESTA: Se procederá a revisar el pliego de condiciones para precisar este aspecto.

OBSERVACION No. 163.

Pre Pliegos Numeral 4.1.1.3.2. Acreditación de la Composición de la Estructura del Proponente.

Con el fin que éste numeral comprenda situaciones adicionales que no están siendo contempladas actualmente, sugerimos se incluya los casos en que con posterioridad a la constitución de la persona jurídica proponente (Sociedad de objeto único) y con anterioridad a la fecha de presentación de la propuesta, haya variado la estructura societaria para permitir el ingreso de propietarios transportadores o empresas conformadas por propietarios transportadores se pueda adjuntar una certificación suscrita por el representante legal del proponente, por el contador y por el revisor fiscal o quien haga sus veces de ser el caso, en la que se indique la composición social actual de la empresa.

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

Transcaribe S.A. contestó en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS NO. 7 el Proceso TC-LNP-002 2013 lo siguiente:

“Respuesta 188: *El proponente y los miembros del proponente plural deben estar plenamente identificados al momento de presentar la propuesta. En todo caso, para las sociedades anónimas y en las sociedades por acciones simplificadas, se precisará la posibilidad de acreditar la composición accionaria vigente al momento de presentación de la propuesta, a través de certificación emitida por el*

representante legal o el revisor fiscal, según corresponda. Para los otros tipos societarios se requerirá del requisito exigido en el Código de Comercio”.

Lo anterior no fue tenido en cuenta en los nuevos prepliegos de condiciones de la licitación.

Solicitamos proceder a la aclaración respectiva acorde con su respuesta.

En este mismo numeral los prepliegos prevén lo siguiente:

“En los casos en que con posterioridad a la fecha de expedición del Decreto No_1252 del 27 de Septiembre de 2011 expedido por el DATT (adopción del inventario del parque automotor de transporte público colectivo de Cartagena), los vehículos listados en el Inventario del Parque Automotor contenido en este acto administrativo cambien de propietario, los proponentes deberán adjuntar a la Proforma 6, el original del certificado de tradición del vehículo con expedición no superior a noventa (90) días calendarios de antelación a la fecha de apertura de la Licitación Pública”.

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

Se solicita a Transcaribe eliminar esta opción con el fin que solamente puedan participar en este proceso licitatorio los propietarios que tenían tal calidad en la fecha de expedición del Decreto No_1252 del 27 de Septiembre de 2011 expedido por el DATT (adopción del inventario del parque automotor de transporte público colectivo de Cartagena),

Adicionalmente Transcaribe S.A. contestó en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS NO. 7 el Proceso TC-LNP-002 2013 lo siguiente, lo cual no fue tenido en cuenta en los nuevos prepliegos de condiciones de la licitación:

“Respuesta 188: El inventario de propietarios está contenido en el Decreto 1252 de 2011. Ese acto administrativo será actualizado en función de las reposiciones de vehículos que han perdido su vida útil, o han sido reemplazados por las otras situaciones que prevé el Decreto. En ese orden de ideas, dentro del proceso no se tiene previsto la inclusión de nuevo parque automotor, sino de la actualización de la información contenida en el acto administrativo, como parte del proceso que se adelantará una vez resulte adjudicado cada uno de los contratos”.

Solicitamos incluir esta aclaración y este alcance en los nuevos prepliegos de condiciones de la licitación.

RESPUESTA: Se procederá a revisar el pliego de condiciones para precisar este aspecto, en caso de que resulte procedente.

OBSERVACION No. 164.

Pre Pliegos Requerimientos de Capital de trabajo

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

4.2.1.2 Capacidad Financiera en función del capital mínimo para el proyecto

El proponente deberá acreditar una capacidad mínima para cada una de las concesiones así:

Componente	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Operación	33.200.000.000	21.840.000.000	19.830.000.000
Desvinculación y desintegración	33.100.000.000	21.780.000.000	19.770.000.000
TOTAL	66.300.000.000	43.620.000.000	39.600.000.000

Cabe mencionar que el capital solicitado para Desintegración es prácticamente el mismo solicitado para la operación.

Hay una razón específica para detallar lo requerido para Operación y para Desintegración?.

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

Se evidencia un importante incremento del valor de la Desintegración producto de las negociaciones de Transcaribe con representantes de los propietarios de la ciudad.

Cómo se garantizará el balance económico del sistema al surgir estos grandes aumentos en la inversiones sin que se note cambio importante alguno en la movilización de los pasajeros o en la tarifa del sistema?

RESPUESTA: El resultado de la negociación con los representantes de los propietarios impacta la tarifa al público tal como se les expuso durante éstas. El hecho de subir a más del doble el valor de desintegración y estar ésta a cargo de los operadores, obliga un compromiso más grande por parte de éstos para cubrir las inversiones con los ingresos proyectados del Sistema. El balance económico dependerá en gran medida del cumplimiento de las obligaciones de desvincular flota y de incorporar la flota nueva a la que se comprometieron los representantes.

Adicionalmente, existe un incremento en la tarifa destinada de 50 pesos en el año 2016, como se menciona en el numeral 1.156 del Contrato de Concesión.

OBSERVACION No. 165.

Pre Pliego Numeral 4.3.1.1 Descripción de la Experiencia Operativa del Proponente. Señala lo siguiente: "Para acreditar la Experiencia en Operación de Transporte de los Proponentes deberá tener en cuenta los siguientes aspectos:

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

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

Adicionalmente Transcaribe S.A. contestó en el DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS NO. 7 el Proceso TC-LNP-002 2013 lo siguiente:

“Respuesta 189 parte 2 de la observación: Atendiendo a su observación se ajustará el numeral 4.3.1.1 del pliego de condiciones indicando que, para las sociedades anónimas y en las sociedades por acciones simplificadas, se precisará la posibilidad de acreditar la composición accionaria vigente al momento de presentación de la propuesta, a través de certificación emitida por el representante legal o el revisor fiscal, según corresponda. Para los otros tipos societarios se requerirá del requisito exigido en el Código de Comercio”.

Solicitamos proceder al ajuste respectivo acorde con su respuesta.

RESPUESTA: Se procederá a revisar el pliego de condiciones para precisar este aspecto.

OBSERVACION No. 166.

Pre Pliegos Numeral 4.5.1 Acreditación de la propuesta económica “El proponente determinará para la operación de Transporte en el sistema el ingreso esperado por cada concesión...el valor de ingreso esperado no podrá superar los siguientes valores.”

Preguntamos:

- a. ¿Cuál sería el valor esperado máximo?

RESPUESTA: El valor máximo del ingreso esperado se encuentra en el numeral 4.5.1 en mención.

- b. ¿Cómo se establecerá la mejor propuesta?

RESPUESTA: La evaluación de la propuesta se realizará según los criterios de calificación que encontrará en los requisitos ponderables en el Pre pliego de Condiciones, y tiene que

ver con la diferencia entre la oferta de cada concesionario y el valor máximo de Ingreso Esperado establecido en el Prepliego.

OBSERVACION No. 167.

4.6 Tarifa Piso y Techo

- a. Solicitamos publicar la información de la tarifa, el piso y el techo, ya que ésta información es indispensable para trabajar el modelo financiero.
- b. Solicitamos que se establezca en los pliegos una tarifa mínima que garantice que no se puedan presentar propuestas irresponsables que tengan como único propósito obtener la adjudicación de la licitación pero que no brinden las mínimas garantías de ser sostenibles en el tiempo.

Es responsabilidad de Transcaribe garantizar la razonabilidad de las propuestas.

RESPUESTA: Se reitera que en este proceso el proponente no está obligado a ofertar una tarifa, sino que deberá utilizar las tarifas indicadas en la Cláusula 43 del contrato de concesión para calcular el Ingreso Esperado a ofertar.

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

OBSERVACION No. 168.

Pre Pliegos Observaciones Generales 8.1 Transcaribe afirma en su respuesta Observación 199:

“...la demanda atraída de transporte público o transporte informal sería una ganancia para el sistema...”

Se está aceptando de entrada la informalidad, y esto es supremamente peligroso para la sostenibilidad del proyecto, por lo tanto insistimos en que el riesgo de demanda para este caso no debe ser asignado en sus totalidad al concesionario dado que el distrito es quien tiene la capacidad para gestionar, controlar, administrar y mitigar este riesgo por causa de la informalidad que embarga la ciudad.

RESPUESTA: El proponente debe tener en cuenta todas las variables que inciden para calcular la demanda con la cual estructurará la propuesta.

Sin perjuicio de lo anterior, 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 requieren 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.

La estrategia de implantación del Sistema supone que se atraen usuarios que demanden el servicio de transporte público colectivo y demás potenciales usuarios del Sistema.

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.

OBSERVACION No. 169. Pre Pliegos Observaciones Generales 8.4

El dimensionamiento de flota donde se obtuvo un total de 612 vehículos se realizó por parte de Transcaribe teniendo en cuenta las siguientes capacidades:

- Articulado: 140 y 130 pasajeros.
- Padrón: 90 Pasajeros
- Busetón: 50 pasajeros

Se generan las siguientes inquietudes:

- a) En el caso de la capacidad de los articulados se presentan dos (2) capacidades distintas, lo cual si bien desde el punto de vista de cálculos es viable, en la realidad no es posible hacerlos en la medida que para lograr la mayor efectividad de la flota los articulados no se pueden tener unos con dedicación únicamente a rutas troncales y otros diferentes a rutas alimentadoras, por cuanto por las bajas cantidades de vehículos haría que se perdieran las economías de escala y por tanto se presentarían sobrecostos para el sistema.

RESPUESTA: Se aclara que la capacidad de diseño de vehículos articulado es de 160 pasajeros, pero la capacidad del vehículos en la flota es menor con el fin de mejorar el nivel de servicios de las rutas donde operaran vehículos articulados duales esto considerando la misma configuración del vehículo que por su operación es necesario tener mayor número de puertas., por lo que los vehículos articulados se podrán utilizar tanto en rutas troncales como en rutas pretroncales.

- b) Se observa que si bien se modificaron las capacidades, también se han aumentado - y NO se presenta ninguna justificación - las velocidades comerciales, lo cual neutraliza matemáticamente el seguro aumento de la cantidad de buses que se requiere; Consideramos que al no hacer justificación ni soporte de este

aumento de velocidades es necesario que Transcaribe revise nuevamente las cantidades de vehículos, las cuales consideramos son muy inferiores a las requeridas por el sistema.

Consideramos que Transcaribe debe ser muy cuidadoso en tomar las cantidades reales que se requieren para brindar un buen servicio de transporte a los usuarios y que estas sean las que se incluyan en sus cálculos financieros y a través de los cuales se definen las tarifas sobre las que se basa la licitación.

RESPUESTA: Se aclara que Transcaribe es muy cuidadoso y muy juicioso con los cálculos de la flota del sistema, el aumento de la velocidad de las rutas corresponde a ajustes en los tiempos de ciclo de los servicios esto se ve reflejado en el incremento de velocidad y esto se debe a que efectivamente estamos utilizando el dato de salida del modelo emme3 correspondiente al tiempo de ciclo.

OBSERVACION No. 170.
Sobre Costos de Combustible

Solicitamos poner a disposición de los proponentes los estudios técnicos (diferentes a las consideraciones ambientales) que el Ente Gestor hubiere aportado al Distrito o que éste último hubiere aportado al Ente Gestor para soportar e impulsar la decisión tomada por la autoridad distrital a constreñir al SITM de Cartagena, mediante Decreto, al uso exclusivo de combustible GNV para la Operación del mismo.

Solicitamos se nos informe cual es el valor de metro cubico de GNV utilizado por Transcaribe para modelar costos y cómo se garantiza dicho valor.

Solicitamos a Transcaribe nos informe - teniendo en cuenta los altos costos que implican las instalaciones de las EDS para suministro de GNV (con tecnología y características especiales de llenado rápido) en el Patio Portal - si estos últimos se tuvieron en cuenta en el modelo financiero y a cuánto asciende su valor según estimativo de Transcaribe.

RESPUESTA: Se aclara que la justificaciones de la toma de decisión de que el sistema fuera 100% a gas esta consignada en el decreto 862 del 5 de Julio de 2013.

- El valor del metro cubico a sumido para la estructuración financiera de las concesiones es de \$950 por metro cubico que es precio que se conseguiría como negociación con los proveedores de gas del País,
- El valor de las inversiones a realizar para la instalación de las centrales de operación de la estación de gas están incluidos dentro del precio dado por los suministradores es decir dentro de \$950 están incluidos el valor de las inversiones.

OBSERVACION No. 171.

Pago de Concesionario. Solicitamos informar cómo será el pago a los concesionarios en el caso en que por nivel de servicio o por cualquier otra razón se requiera vincular más flota al sistema.

RESPUESTA: Como se mencionó anteriormente, y según lo consignado en la cláusula 66 del Contrato de Concesión, una vez activada la fase 3, Transcaribe y el concesionario podrán pactar los términos de la incorporación de flota adicional.

Para efectos de remuneración por kilómetro, los valores consignados en la cláusula 43 se incrementarán de acuerdo a la tabla que se encuentra en la cláusula 66 del mismo documento.

OBSERVACION No. 172.

Pago de Concesionario y Protocolo de Vinculación. ¿Cómo será el protocolo o procedimiento de vinculación de más buses al sistema si se tiene en cuenta que el contrato termina cuando se alcance el ingreso esperado?

Transcaribe en el Proceso TC-LPN-003 2013 dio como respuesta:

“Respuesta 204: Tanto el pliego de condiciones, como la minuta del contrato se ajustarán incluyendo el procedimiento y variables a tener en cuenta para estos efectos”

Sin embargo observamos que en los nuevos documentos de esta nueva convocatoria no han sido modificados los puntos señalados.

Solicitamos se realice el ajuste correspondiente.

RESPUESTA: Según lo consignado en la cláusula 66 del Contrato de Concesión, en ningún caso se podrá aumentar el tamaño de la flota, después de transcurrido un plazo de 96 meses, momento a partir del cual se deberá contratar una nueva concesión que opere los vehículos adicionales. De igual forma el concesionario debe tener en cuenta que el contrato termina una vez se alcance el valor del ingreso esperado.

FIN DEL DOCUMENTO