

DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PLIEGOS No. 7
LICITACIÓN 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

➤ OBSERVACIONES PRESENTADAS POR PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN.

OBSERVACIÓN 1.

1. EXPEDICIÓN DE ADENDAS

El artículo 8º de la Ley 1150 de 2007 señala:

“De la publicación de proyectos de pliegos de condiciones, y estudios previos. Con el propósito de suministrar al público en general la información que le permita formular observaciones a su contenido, las entidades publicarán los proyectos de pliegos de condiciones o sus equivalentes, en las condiciones que señale el reglamento. La información publicada debe ser veraz, responsable, ecuaníme, suficiente y oportuna.

La publicación de los proyectos de pliegos de condiciones o sus equivalentes no genera obligación para la entidad de dar apertura al proceso de selección.

Junto con los proyectos de pliegos de condiciones se publicarán los estudios y documentos previos que sirvieron de base para su elaboración.

Las Entidades deberán publicar las razones por las cuales se acogen o rechazan las observaciones a los proyectos de pliegos.”

En igual sentido establece el Decreto 734 de 2012:

“Artículo 2.2.6. Publicidad del proyecto de pliego de condiciones y del pliego de condiciones definitivo(...) El pliego de condiciones definitivo podrá incluir los temas planteados en las observaciones, siempre que se estimen relevantes. En todo caso, la aceptación o rechazo de tales observaciones se hará de manera motivada, para lo cual la entidad agrupará aquellas de naturaleza común
“(Resaltos fuera de texto)

La entidad ha argumentado en los considerandos de las ADENDAS expedidas, que las mismas se publican al no existir regla para ello en el Decreto 734 de 2012.

Tal como se indica en las normas arriba citadas, la publicación del proyecto de pliego de condiciones tiene como propósito asegurar, que los interesados en el proceso conozcan con suficiente antelación y en forma integral el proceso de contratación, de suerte tal que se encuentren en posibilidad de formular las observaciones correspondientes y obliga a la entidad a responderlas exponiendo las razones que justifican la aprobación o rechazo de las mismas.

Es igualmente claro que la publicación del proyecto de pliego de condiciones no obliga a la entidad a dar apertura al proceso de contratación y este solamente inicia una vez se expide el acto administrativo correspondiente.

Así las cosas, TRANSCARIBE deberá para futuras contrataciones, revisar la pertinencia de expedir “ADENDAS” con anticipación a la fecha de apertura del proceso de contratación.



RESPUESTA: Señala el organismo de control que “La entidad ha argumentado en los considerandos de las ADENDAS expedidas, que las mismas se publican al no existir regla para ello en el Decreto 734 de 2012”.

Respecto ésta observación es importante realizar las siguientes precisiones:

Ni la ley 80 de 1993, ni la Ley 1150 de 2007, ni el Decreto aplicable – 734 de 2012 – establecen denominación alguna a las modificaciones que se realicen a los “Proyectos” de Pliego de Condiciones. La regulación contenida en dicha normatividad se refiere a las modificaciones que se realicen a los “Pliegos” de Condiciones. Así las cosas ésta entidad por analogía, a falta de denominación – se reitera – ha denominado a las modificaciones a los Proyectos de Pliegos de Condiciones: Adendas, las cuales contienen las modificaciones a los proyectos de Pliegos de Condiciones, producto de las observaciones presentadas por los interesados en el proceso.

Ahora bien, respecto las respuestas a las observaciones presentadas por los interesados, ésta entidad procede a agruparlas, y a renglón seguido darle respuesta a las mismas, explicando y/o motivando si serán acogidas o no lo serán. Estos documentos de respuestas a las observaciones, se publican en el link del proceso.

Conforme lo anterior, una cosa es el tratamiento que se le da a las observaciones y respuestas presentadas, las cuales se agrupan y se elabora un documento de respuestas, el cual finalmente se publica conforme lo establecido legalmente; y, otra cosa son las modificaciones realizadas a los proyectos de pliegos producto de observaciones, lo cual ésta entidad ha denominado adendas, trayendo el término establecido legalmente para las modificaciones a los Pliegos; que finalmente se insertan en los Pliegos de Condiciones Definitivos, lo cual permite dar publicidad y conocimiento a los interesados con la antelación necesaria.

Cuando TRANSCARIBE S.A., se refiere a que las adendas “se publican al no existir regla para ello en el Decreto 734 de 2012”, se refiere a las modificaciones a los Proyectos de Pliegos de Condiciones, que no tienen denominación específica ni regulación específica. La ley sólo se refiere a dar respuesta a las observaciones, agruparlas y a consignarlas en los Pliegos Definitivos cuando la entidad lo considere pertinente.

En conclusión, la explicación de no existir regulación para las adendas, se refiere a las ADENDAS REALIZADAS A LOS PROYECTOS DE PLIEGO DE CONDICIONES, y que se expiden con anterioridad a la apertura del proceso como tal. Se acoge la observación de la Procuraduría, precisando que esa mención formal no afectó el desarrollo del proceso ni incidió o generó confusión en los interesados, en tanto las etapas del proceso se han cumplido de manera estricta y apegada a lo señalado en las normas que rigen la contratación estatal.

OBSERVACIÓN 2

2. RESPECTO DE LA AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y DE RIESGOS

Establece el artículo 4 de la Ley 1150 de 2007:

“De la distribución de riesgos en los contratos estatales. Los pliegos de condiciones o sus equivalentes deberán incluir la estimación, tipificación y asignación de los riesgos previsibles involucrados en la contratación.

En las licitaciones públicas, los pliegos de condiciones de las entidades estatales deberán señalar el momento en el que, con anterioridad a la presentación de las ofertas, los oferentes y la entidad revisarán la asignación de riesgos con el fin de establecer su distribución definitiva.”

Esta Delegada ha revisado lo consignado en el acta de audiencia de aclaraciones y de asignación de riesgos, así como las respuestas dadas por Transcaribe que han sido publicadas en el SECOP, habiendo extractado algunas, respecto de las cuales se formulan las siguientes recomendaciones:

RIESGO	ASIGNADO A	OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS	RECOMENDACIÓN DE LA PROCURADURIA FRENTE A RESPUESTAS PROPORCIONADAS POR TRANSCARIBE
RIESGO DE DEMANDA	CONCESIONARIO	<p>El riesgo debe ser compartido en razón al origen del mismo.</p> <p>Los mecanismos de mitigación deben ser claros, expuestos y exigibles.</p> <p>No hay como estimar la demanda porque no existe un Plan de Implementación.</p> <p>Para esta licitación no está clara la puesta en operación de la fase III y en los contratos de recaudo y patios se establece llegar al 100% de la demanda.</p>	<p>Se solicita revisar y justificar la calificación como riesgo previsible a cargo del concesionario la informalidad e ilegalidad actual que se estima en el 25% de la demanda de transporte público.</p> <p>Se recomienda sustentar cómo la entidad mitigará el riesgo de demanda con la celebración de un convenio interadministrativo que tiene por propósito que otras entidades distritales coadyuven en el control de la ilegalidad.</p> <p>Se recomienda justificar el medio de mitigación la provisión de estaciones de compra de tiquetes por parte del operador de recaudo.</p>
RIESGO FINANCIERO	CONCESIONARIO	<p>Las entidades financieras consultadas no están dispuestas a financiarlos en razón a la ausencia de un PLAN DE IMPLEMENTACIÓN, la inexistencia de un FONDO DE CONTIGENCIAS.</p>	<p>Se recomienda a TRANSCARIBE dar una respuesta precisa a los interesados de todas las observaciones presentadas, de forma tal que se justifiquen plenamente las exigencias financieras establecidas así como definir y publicar en forma oportuna el PLAN DE IMPLEMENTACIÓN.</p>

RIESGO IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA	CONCESIONARIO/ TRANSCARIBE	No ha sido considerado el mecanismo de mitigación en el evento de que la flota sea requerida por TRANSCARIBE y no pueda entrar en operación por causas ajenas al concesionario.	Se recomienda a Transcaribe determinar los mecanismos de mitigación sobre este riesgo.
RIESGO TRIBUTARIO	CONCESIONARIO	Se solicita reconsiderar la asignación del riesgo tributario asignado al concesionario quien no está en capacidad de manejarlo o mitigarlo.	Se recomienda a Transcaribe revisar la respuesta dada al interesado y verificar la estructura de dicho riesgo en la matriz respectiva.
RIESGO POR OBLIGACIONES AMBIENTALES	CONCESIONARIO	Se solicita reconsiderar la asignación del riesgo ambiental por expedición de nuevas normas	Se recomienda a Transcaribe revisar la respuesta dada al interesado, así como la estructura en la matriz de riesgos de conformidad con lo previsto en el DOCUMENTO CONPES 3714 de 2011
RIESGO POR RETORNO DE LA INVERSIÓN	CONCESIONARIO	Exponen que el riesgo de retorno de la inversión está asociado a la demanda de pasajeros, situación que no encuentran clara. Solicitan verificar el modelo financiero con relación a las estimaciones de fecha de reposición de la flota y su impacto en el retorno de la inversión	Se recomienda a Transcaribe revisar las cifras de demanda de pasajeros de transporte público y los riesgos asociados a la ilegalidad e informalidad del transporte público en la ciudad y justificar técnicamente los factores que afectan la fecha estimada de reposición de las flotas de vehículos y su impacto en el modelo financiero.
RIESGO CAMBIARIO	CONCESIONARIO	No se encontraron observaciones.	
RIESGO DE VARIACIÓN DE TARIFAS	TRANSCARIBE	Argumentan que el acuerdo firmado con el Distrito no es suficiente para garantizar el equilibrio financiero del sistema.	Se recomienda a Transcaribe sustentar la viabilidad operacional y financiera del sistema.
RIESGO ESTADO DE CONMOCIÓN INTERIOR,	CONCESIONARIO/ TRANSCARIBE	Se cuestiona cómo se reconocerá el lucro cesante en caso de presentarse los riesgos	Se recomienda a Transcaribe establecer claramente cómo se estimará el PUNTO DE EQUILIBRIO.

HUELGAS Y PROTESTAS		de conmoción interior huelgas y protestas.	
RIESGO SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE	CONCESIONARIO	Se cuestiona el hecho de que TRANSCARIBE estime previsible el RIESGO de suministro de gas vehicular durante los primeros 14 años de la concesión, plazo en el que se ha estimado se contará con reservas de gas dejando sin cobertura los siguientes años de la concesión, hecho que se califica como IMPREVISIBLE.	Se recomienda a Transcaribe revisar la estructuración de este riesgo, su calificación, probabilidad y el mecanismo de mitigación, así mismo el sistema mediante el cual se estimará el punto de no pérdida.

Es menester recordar el deber de Transcaribe verificar detalladamente tanto las observaciones como las respuestas proporcionadas a los interesados, para dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 2.1.2 del Decreto Ley 734 de 2012:

*"(...) Los interesados en presentar ofertas deberán pronunciarse sobre lo anterior en las observaciones al pliego o en la audiencia convocada para el efecto, obligatoria dentro del procedimiento de licitación pública y voluntaria para las demás modalidades de selección en los que la entidad lo considere necesario, **caso en el cual se levantará un acta que evidencie en detalle la discusión acontecida.**(...)"*

Esto, por cuanto no se evidencia en el acta de audiencia de aclaración de pliegos y de asignación de riesgos previsibles, que se hubiese dado la discusión citada.

Esta Procuraduría Delegada, recomienda a Transcaribe, consultar el documento CONPES 3714 "DEL RIESGO PREVISIBLE EN EL MARCO DE LA POLÍTICA DE CONTRATACIÓN PÚBLICA" DNP: PRAP, OAJ- MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO: DGCPTN, SG del 01 de diciembre de 2011, y con base en ello, revisar estructuralmente la MATRIZ DE RIESGOS, en el propósito de verificar lo previsto en dicho documento respecto a su asignación; los mecanismos de mitigación; los eventos de ocurrencia; mecanismos específicos de manejo y valoración en términos de probabilidad, impacto y valor.

Es importante recordar que en atención a los principios de planeación, transparencia y selección objetiva, es indispensable asegurar que los interesados en el proceso de contratación cuenten con el plazo suficiente para analizar las condiciones futuras del contrato y así realizar las correspondientes proyecciones y análisis que permitan garantizar la pluralidad de oferentes y la idónea presentación de ofertas dando cumplimiento de los fines de la contratación estatal.

RESPUESTA: Partiendo de las observaciones formuladas por los interesados en el proceso, las definiciones hechas por la Junta Directiva de TRANSCARIBE y las precisiones indicadas por la Procuraduría, la matriz de riesgos se ajustó y será reemplazada de manera integral para dar claridad a los interesados sobre la versión definitiva del documento.



Sin perjuicio de lo anterior, frente a cada observación de la Procuraduría, se tiene lo siguiente:

1. RIESGO DE DEMANDA

Comentario 1: De manera anticipada se ha tenido el castigo de la demanda estimada con la cual se hacen los cálculos del Sistema. Dentro de ese castigo se tiene que cerca del 25% de la demanda de pasajeros del sistema de transporte público de la ciudad de Cartagena lo absorbe el transporte informal. De ahí que se tenga como riesgo previsible asignado al CONCESIONARIO por cuanto en cerca de ese porcentaje se ha castigado la estimación de demanda.

Comentario 2: De acuerdo con las reuniones que se han sostenido con la Alcaldía Distrital y demás autoridades locales, se implementarán acciones articuladas entre todos los actores distritales del sistema de transporte público, de manera que se logre implementar políticas públicas que ayuden a contrarrestar la incidencia de ese flagelo. Sin embargo, es importante precisar que la demanda estimada de pasajeros se encuentra castigada, teniendo como variable un porcentaje de demanda que absorbe el transporte informal. De ahí que la entidad ha contemplado el impacto que ese factor tiene en la estimación de la demanda de pasajeros que utilizan el sistema de transporte público formal.

Se propone esta alternativa por cuanto TRANSCARIBE no es el ente competente que puede adoptar medidas en torno al control del transporte informal en la ciudad de Cartagena. Sobre ese aspecto se ha hecho especial énfasis a lo largo de todas las respuestas que se han dado sobre el control a la informalidad.

Comentario 3: Frente al mecanismo de mitigación relacionado con la provisión del medio de pago, la matriz se ajustó en el sentido de precisar que es un riesgo asignado a TRANSCARIBE en tanto tiene como instrumento de mitigación el contrato de concesión de recaudo, en el cual se prevén precisas obligaciones frente a este asunto en particular, de las cuales se destacan las siguientes:

6. DERECHOS DEL CONCESIONARIO DERIVADOS DE LA CONCESIÓN DE LAS ACTIVIDADES DE RECAUDO DEL SISTEMA TRANSCARIBE

6.7 El derecho a desarrollar estrategias, implementar mecanismos de distribución y venta de medios de pago destinados al SISTEMA TRANSCARIBE.

(...)

Clausula 9. OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO EN RELACIÓN CON LA OPERACIÓN DE RECAUDO

9.1 Garantizar el suministro, custodia, distribución y control del medio de pago que permitan el uso del Sistema.

9.2 Garantizar la integridad, veracidad y disponibilidad permanente y oportuna de la información de la Plataforma tecnológica de recaudo.

9.3 Realizar la venta de viajes y/o recarga de dinero en el medio de pago.

9.4 Realizar la consignación de la totalidad de los valores recaudados en las estaciones a su cargo, y/o en los Puntos de Venta y Carga Externos, en la cuenta señalada por el administrador fiduciario de los recursos del Sistema.

9.5 Responder por todo tipo de fraude de acuerdo con la legislación aplicable, asociado a los medios de pago así como con la ejecución del presente Contrato de Concesión.

9.6 Garantizar la prestación del servicio de recaudo, en condiciones de eficiencia, calidad y seguridad a los usuarios en los términos del presente Contrato de Concesión, con la continuidad que determine TRANSCARIBE S. A.

9.7 Contratar, preparar y mantener debidamente capacitado y actualizado al personal de administración, de servicio y de venta en el manejo de la plataforma tecnológica de recaudo durante toda la ejecución del presente Contrato de Concesión.

9.8 Contratar directamente, preparar y mantener debidamente capacitado y actualizado al personal de venta en la atención y servicio al usuario, conforme a lo establecido en el presente Contrato de Concesión y durante toda su ejecución”.

2. RIESGO FINANCIERO

Comentario 1: El Pliego de Condiciones estipula en el numeral 4.2.1 los siguientes requisitos financieros habilitantes:

- **Patrimonio neto:** Permite al proponente demostrar que tiene capacidad financiera sólida para responder por las obligaciones del contrato;
- **Capital mínimo para el proyecto:** Permite identificar que el proponente tiene recursos disponibles inmediatos para responder por las erogaciones iniciales del proyecto;
- **Experiencia en consecución de financiación:** Permite demostrar que el proponente ha enfrentado procesos similares o cuenta con asesores que han enfrentado procesos similares de cierre financiero, en los montos exigidos.

Comentario 2: Definición y publicación del plan de implementación

El plan de implantación determina la manera como se debe incorporar la nueva flota al sistema, así como el retiro de las rutas del sistema de transporte público colectivo, esto se hace con el objetivo de ir dando cobertura progresiva a la demanda de pasajeros de la ciudad.

Este plan de implantación será complementado y publicado a través de adenda.

3. RIESGO DE IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA

Comentario 1: Frente a este aspecto se ha indicado en el evento en que se materialice que TRANSCARIBE pide la flota y esta no puede empezar a operar, debe hacerse el reconocimiento si se afecta el equilibrio económico del contrato.

4. RIESGO TRIBUTARIO

Comentario 1: De acuerdo con la solicitud, fue excluido de la matriz de riesgos previsibles.

5. RIESGO POR OBLIGACIONES AMBIENTALES

Comentario 1: La matriz de riesgos fue ajustada. Sin perjuicio de lo anterior, resulta claro que es una carga del CONCESIONARIO contar con los permisos ambientales que se requieren para operar la flota, esa es una carga del CONCESIONARIO.

6. RIESGO POR RETORNO DE LA INVERSIÓN

Comentario 1: Ese riesgo fue excluido en tanto el flujo de caja es el resultado del cumplimiento del contrato bajo las condiciones pactadas y dentro del marco de los riesgos previsibles fijados por las partes. Los eventos que le correspondían a este riesgo fueron reasignados al riesgo de demanda, por responder de mejor modo al evento que se busca mitigar.

7. RIESGO DE VARIACIÓN DE TARIFAS

Comentario 1: El acuerdo de respaldo se tiene como el instrumento idóneo que permite contar con el compromiso de la Autoridad Distrital frente a la decisión política que adopte en relación con la fijación de la tarifa al usuario por debajo de la tarifa técnica del Sistema. Depende de un tercero y la forma de mitigación se encuentra como idónea para mitigar el riesgo, en tanto refiere al compromiso del Distrito en ese sentido.

En cuanto a la tarifa de remuneración para los operadores, el contrato prevé ajustes anuales proporcionales a una canasta de costo. Este mecanismo mitiga el riesgo de desequilibrio financiero de los concesionarios al incorporar en su forma de remuneración (pago por kilómetro) las posibles variaciones presentadas en sus insumos, tales como inflación, salario mínimo y precio del combustible.

La combinación de todas las remuneraciones a los agentes del Sistema, constituyen lo que se denomina la Tarifa Técnica. A su vez la Tarifa Técnica es la base para determinar la Tarifa al Usuario, dado que por la característica de autosostenibilidad del Sistema, el pago de los operadores tiene como única fuente de recursos el pago de los pasajes por parte de los usuarios.

Al ser el Alcalde quien tiene la Autoridad Distrital, tiene la potestad de fijar la tarifa al usuario, el acuerdo de respaldo mencionado anteriormente es el mecanismo que mitiga el riesgo en el evento en que la Tarifa Técnica supere a la Tarifa al Usuario.

8. RIESGO ESTADO DE CONMOCIÓN INTERIOR, HUELGAS Y PROTESTAS

Comentario 1: El punto de equilibrio por este evento, corresponde al punto de no pérdida en tanto refiere a situaciones ajenas a las dos (2) partes del contrato.

9. RIESGO DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE

Comentario 1: El riesgo se tiene como previsible durante los primeros 14 años contados a partir de la expedición del Decreto. Con posterioridad a ese plazo se tiene como un riesgo imprevisible generando la obligación de reconocer el punto de equilibrio a la ausencia de pérdida por parte del CONCESIONARIO, por cuanto, como en el caso anterior, corresponde a un evento que no es atribuible a las partes contractuales. La decisión de usar tecnología a gas es de la autoridad Distrital, respecto de la cual TRANSCARIBE sólo está en posición de acatarla en tanto puso de presente las consideraciones que se debían tener en cuenta previo a adoptar esa medida.

Los concesionarios deben exigir a sus proveedores de combustible, mecanismos de cobertura para la mitigación de éste riesgo, con el acompañamiento de Transcaribe, tales como depósitos de almacenamiento, pólizas de seguro o acuerdos de respaldo de proveedores alternos.

OBSERVACIÓN 3

3. PERIODO DE TRANSICIÓN DEL DECRETO 734 DE 2012.

El artículo 162 del Decreto 1510 de 2013, señala:

“Aquellas Entidades Estatales que, por razones operativas derivadas de la necesidad de ajustar sus procedimientos internos de contratación a la nueva reglamentación, consideren necesario continuar aplicando las disposiciones del Decreto número 734 de 2012 pueden hacerlo para todos sus Procesos de Contratación durante el periodo de transición que se extiende hasta el 31 de diciembre de 2013.

Para el efecto, las Entidades Estatales deben expedir a más tardar el 15 de agosto de 2013 un acto administrativo de carácter general en el cual manifiesten que se acogen a dicho periodo de transición, el cual debe ser publicado en el Secop.”

Verificado el SECOP en el link: <https://www.contratos.gov.co/carguedocs/ConsultaDecreto.do>, se observa que Transcaribe no ha publicado el acto administrativo correspondiente. Por lo expuesto, se recomienda verificar el cumplimiento de tal disposición.

RESPUESTA: Señala la observación que “verificado el secop, se observa que Transcaribe no ha publicado el acto administrativo correspondiente.

Transcaribe S.A. en efecto expidió la Resolución No. 099 de 2013, por la cual “se ordena la aplicación transitoria del Decreto 734 de 2012 en la contratación de TRANSCARIBE S.A. hasta el 31 de diciembre de 2013”, de fecha 25 de Julio de 2013, la cual se encuentra publicada tanto en la página web de la entidad como en el Secop, hecho que se puede verificar en las respectivas paginas.

Es importante precisar que el Decreto 1510 de 17 de julio de 2013, en su artículo 162, señala un LÍMITE TEMPORAL – esto es *hasta 15 de agosto de 2013* – para la EXPEDICIÓN DEL ACTO ADMINISTRATIVO, más no para la publicación.

OBSERVACIÓN 4.

4. ESTIMACIONES DE DEMANDA

En el formulario de observaciones publicado en el SECOP como: DOCUMENTO RESPUESTA OBSERVACIONES PLIEGOS NÚMERO UNO, PREGUNTA No. 5 se indica:

OBSERVACION 5. Disminución de la demanda de transporte público urbano:

• **Se presenta como beneficio (y ventaja para los postores) que no se ha incluido crecimiento de la demanda desde los estudios del 2002.** Sin embargo la realidad es que la demanda no ha crecido por la proliferación de medios informales de transporte, incluyendo pero sin limitarse a Mototaxis, Taxi colectivo y Buses Informales. **De hecho, según mas cifras del DANE, la demanda ha venido disminuyendo.** (Resaltos fuera de texto)

TRANSCARIBE proporciona la siguiente respuesta:

RESPUESTA: Se aclara que la entidad siempre ha tenido claro el impacto que el transporte informal está teniendo sobre el transporte público colectivo hasta el punto de disminuir la demanda de pasajeros pagos en el actual sistema. La entidad es consciente de esa disminución de demanda de pasajeros pagos y es por eso que se está trabajando con la cifra de demanda de pasajeros que se mueven hoy en día en transporte público colectivo la cual está dada por las mediciones que se han hecho de la misma. **Sería irresponsable que la entidad utilizara para su cierre financiera la totalidad de usuarios de transporte de pasajeros incluyendo en ese total a los que se movilizan en el transporte informal.** De ahí que el riesgo de demanda es reestructurado a partir de la información de ilegalidad e informalidad que actualmente captura demanda del sistema de transporte colectivo. (Resaltos fuera de texto)

Continúa la **OBSERVACIÓN 5:**

*El tema del deficiente control a la informalidad, que ha sido un factor importante en la crisis que actualmente tienen otros SITM de Colombia. **Es un tema completamente bajo el control de los entes de la ciudad, sin embargo el riesgo es asignado totalmente a los operadores, para quienes es un riesgo que no tienen forma, ni técnica ni jurídica, de controlar.** (Resaltos fuera de texto)*

***RESPUESTA:** El riesgo de demanda se ajustará señalando que lo relacionado con medios de transporte ilegal o informal se ajustará en el sentido de **precisar que se traslada al CONCESIONARIO la informalidad e ilegalidad actual que se estima en un 25% de la demanda total de usuarios del transporte público en la ciudad de Cartagena.** (Resaltos fuera de texto)*

Esa modificación obedece a que actualmente los interesados en el proceso conocen que la demanda estimada de pasajeros pagos se encuentra castigada con la afectación que tiene en el Sistema de transporte los medios de transporte ilegal o informal en la ciudad de Cartagena. Ese es el riesgo previsible que se traslada.

En el evento en que esa medición inicial de transporte ilegal o informal se aumente, se trata de un riesgo imprevisible que deberá ser manejado en el evento en que se presente.

Como medidas para contrarrestar el riesgo imprevisible de aumento del uso de medios de transporte ilegal o informal, se tiene pensado proponer la celebración de un convenio interadministrativo, mediante el cual las diferentes autoridades distritales coadyuvan en el control de esos medios ilegales o informales, de modo que se mantenga y disminuya la estimación actual que se traslada al CONCESIONARIO.

***Se propone lo anterior, en tanto TRANSCARIBE no es competente para ejercer acciones autónomas de control de la ilegalidad o informalidad en el transporte público de la ciudad de Cartagena.** (Resaltos fuera de texto)*

Por lo anterior, se solicita a la entidad informar en forma detallada, respecto de los estudios y documentos técnicos que sustentan la operación de Transcaribe:

- Origen y fecha de elaboración de los estudios y documentos técnicos de movilidad y de demanda de pasajeros del SITM TRANSCARIBE y fecha de actualización.
- Se encuentran dichos documentos disponibles para consulta de los interesados en el proceso licitatorio? Existe un cuarto de datos?

Así mismo, respecto a la estructuración financiera del SITM TRANSCARIBE, se solicita informar:

- Origen y fecha de elaboración del modelo financiero del SITM TRANSCARIBE y fecha de actualización.
- Cuáles fueron los estudios de demanda y movilidad tenidos en cuenta para la estructuración financiera de la operación del SITM TRANSCARIBE

RESPUESTA: La elaboración del modelo financiero ha estado a cargo de Ikon Banca de Inversión y ha tenido las siguientes actualizaciones:

- **Actualizaciones 2013:**
 - Prima actualización: 26 de Abril de 2013;
 - Segunda actualización: 15 de Julio de 2013;
 - Tercera actualización: Agosto 9 de 2013;
 - Cuarta actualización: Septiembre 18 de 2013.

Los estudio de demanda y movilidad utilizadas como insumo para el modelo financiero son los que están relacionados en el punto anterior, elaborados por Transcaribe y el Ingeniero Wilmer Pipicano.

Es importante aclarar que cuando se hable de demanda paga del sistema se refiere al valor obtenido de los estudios de demanda que sean realizado en el proyecto en varios oportunidades, dicho valor a fecha de hoy corresponde a 452.000 pasajeros pagos, estos pasajeros son los movilizadados solo en transporte público colectivo legalmente constituido, es decir esta cifra no incluye lo que hoy está movilizadando el transporte informal que en respuestas anteriores hemos dicho que corresponde a un 25% de la demanda de transporte público de hoy. La información de demanda paga de pasajeros que se está utilizando para el cálculo operativo y para el cálculo financiero es de 452.000 pasajeros pagos al día. Dicho lo anterior procedemos a describir los diferentes estudios que ha realizado la entidad durante el pasar de los tiempos.

A través de los años sean realizado diferentes estudios de actualización de la demanda de pasajeros del proyecto Transcaribe, dichas actualización se relacionan a continuación:

1. Estudio de matriz origen y destino elaborada por la Universidad Nacional de Colombia en el año 2002 (Se encuentra disponible en Transcaribe en el cuarto de datos).
2. Elaboración del diseño conceptual del proyecto donde se actualiza la matriz origen y destino por conteos, dicho diseño se realizó en el año 2003 (Se encuentra disponible en Transcaribe en el cuarto de datos).
3. Ajuste del diseño operacional a través de conteos en campo este estudio fue elaborado por ITDP, dicho ajuste se realizó en el año 2005 (Se encuentra disponible en Transcaribe en el cuarto de datos).
4. Ajuste del diseño operacional a través de conteos en campo este estudio fue elaborado por ITDP, dicho ajuste se realizó en el año 2007 (Se encuentra disponible en Transcaribe en el cuarto de datos).
5. Ajuste de la matriz origen y destino a través de encuestas a bordo de los buses de transporte público colectivo este estudio fue realizado por ITDP, dicho ajuste se realizó en año 2011 (Ajuste del diseño operacional a través de conteos en campo este estudio fue elaborado por ITDP, dicho ajuste se realizó en el año 2011 (Se encuentra disponible en Transcaribe en el cuarto de datos).
6. Ajuste de la matriz origen y destino a través de conteos en campo este estudio fue realizado por Movilidad Sostenible, dicho estudio fue realizado en el año 2012 (Se encuentra disponible en Transcaribe en el cuarto de datos).

Consideramos oportuno agregar, que todos estos documentos han sido solicitados por los interesados en el proceso de contratación, y de los mismos se ha suministrado copia para su conocimiento y observaciones.

OBSERVACIÓN 5

5. REQUISITOS FINANCIEROS

Este Despacho recomienda a Transcaribe que en el estudio previo se justifique las exigencias financieras plasmadas en el Pliego de Condiciones, toda vez que verificado el dicho documento no se encontró tal sustento.

RESPUESTA: Se atiende la recomendación y se ampliará en el documento mencionado la justificación de dichos requisitos.

OBSERVACIÓN 6

6. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN

Esta Procuraduría Delegada solicita a la administración informar la justificación PLAN DE IMPLEMENTACIÓN; informar cuándo será publicado

Se advierte que el desarrollo de la actuación preventiva integral en materia de contratación estatal no puede implicar en modo alguno la coadministración o injerencia en las decisiones administrativas, financieras, técnicas o jurídicas de las entidades públicas o de los particulares que ejercen funciones públicas o administran recursos públicos. En tal medida, no se expiden conceptos, avales o aprobaciones frente a documentos o actuaciones desplegadas por los sujetos de la vigilancia y acompañamiento.

Quedamos a la espera de la respuesta de la entidad a su digno cargo a la mayor brevedad.

RESPUESTA: Es importante informar a este ente de control que el plan de implantación está disponible en Apéndice No 9 del presente proceso, en él se estable las diferentes etapas de entrada de la flota en sistema; dicha entrada de flota esta discriminada por concesión y por tipo de vehículo, sin embargo para complementar dicho plan estamos agregando en el Anexo No 1. Asistencia técnica especializada de Transcaribe el numeral 6.1 donde establecemos de manera más precisa la entrada de nueva flota y la forma como deben ser retiradas las rutas del sistema de transporte público colectivo. Este cambio se realizara a través de la publicación de una adenda.

FIN DEL DOCUMENTO