

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PLIEGOS No. 4
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

- **OBSERVACION PRESENTADA POR ENRIQUE ENRICH, Gerente General de SCANIA. Recibida mediante correo electrónico del 14 de agosto de 2013 a la 1:57 p.m.**

OBSERVACION 1.

Ref: Sugerencia técnica sobre niveles de emisiones para Cartagena

Tras evaluar, el decreto número 0862 del 5 de julio del 2013 en el que se decide adoptar al Gas Natural como único combustible a ser utilizado por los operadores del Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena , y el Apéndice 2 (Especificaciones técnicas de los buses del sistema) de la licitación TC-LPN-002-2013 para la concesión del sistema de operación del Sistema de Transporte Masivo, Transcaribe S.A; Scania Colombia S.A.S se permite sugerir que los niveles mínimos de emisiones del sistema de transporte masivo de Cartagena no sean los mismos vigentes por la resolución 2604 del 2009 que rige para todos los sistemas de transporte del país (Euro IV).

Aprovechando las ventajas ambientales que este combustible puede ofrecer, sugerimos que el nivel de emisiones no sea el mismo que los demás sistemas que operan a diesel, y si un nivel superior, sea EEV (Norma que existente entre Euro V y Euro VI – en adjunto), Euro V o hasta Euro VI. Para mayor información adjuntamos a esta carta estadísticas y normativas de niveles de emisiones.

Teniendo en cuenta que una de las prioridades del Sistema de Transporte Masivo de Cartagena es la disminución de emisiones causadas por el transporte urbano, y sabiendo que las nuevas tecnologías de motores a gas nos permitirían reducir estas emisiones considerablemente, nos parece apropiado hacer esta sugerencia.

Esta medida podría hacer de Transcaribe el Sistema de Transporte Urbano más ambientalmente amigable de Latinoamérica.

Cuenten con nosotros para aclarar cualquier duda sobre este tema de emisiones o cualquier otro que podríamos ser de apoyo para el sistema de transporte urbano de Cartagena.

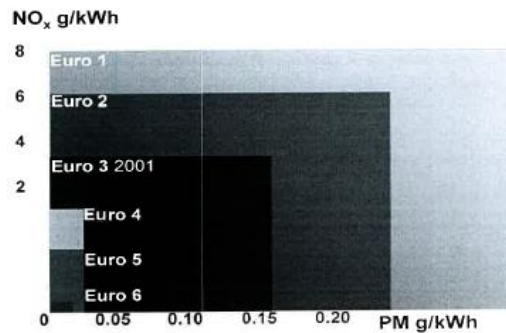
Normativa Europea de emisiones

La norma europea sobre emisiones es un conjunto de requisitos que regulan los límites aceptables para las emisiones de gases de combustión de los vehículos nuevos, la tabla a continuación muestra los niveles máximos permitidos dependiendo la normativa que se aplique.

Limitaciones a las emisiones para vehículos nuevos con motor diésel					
	CO (g/km)	HC (g/km)	NOx (g/km)	HC+NOx (g/km)	PM
Euro I	3,16	-	-	1,13	0,14
Euro II	1,00	0,15	0,55	0,70	0,08
Euro III	0,64	0,06	0,50	0,56	0,05
Euro IV	0,50	0,05	0,25	0,30	-
Euro V	0,50	0,05	0,18	0,23	0,005
Euro VI	0,50	0,09	0,08	0,17	0,005

Actualmente, los niveles de emisiones permitidos en Colombia se rigen por la resolución 2604 del 2009 en el que se decreta el Euro IV como el nivel máximo de emisiones. Desde que se decretara dicha resolución nuevas tecnologías se han desarrollado permitiendo niveles bastante menores de emisiones para los vehículos a gas tales como el Euro V, EEV y el Euro VI.

Las graficas que a continuación nos muestran información un poco más detallada sobre niveles de emisión en los diferentes tipos de motor.



Las graficas que se muestran arriba nos indican los niveles de emisiones de NOx y material particulado (PM). Podemos notar la gran diferencia entre las emisiones Euro IV y las EEV o Euro VI, especialmente en material particulado el cual es el que más afecta la salud pública.

RESPUESTA: Se acepta su sugerencia y se ajustaran los documentos con la norma Euro V, a través de una adenda.

- **OBSERVACIÓN PRESENTADA POR ERNESTO CASTIBLANCO ROZO, Director Comercial de FIDUAGRARIA. Recibida físicamente el 21 de agosto de 2013 a las 9:20 a.m. Rad. Interno 000906.**

OBSERVACION 2.

Respetados señores:

Es para nosotros de gran interés participar activamente y acompañarlos en la conformación del Patrimonio Autónomo para la administración de los recursos provenientes del recaudo de la venta de pasajes del Sistema Transcaribe del Distrito de Cartagena de Indias.

En este sentido observamos que el convocatoria público en el numeral 1.5.1.6 Fiducia Mercantil de desvinculación y desintegración física de los vehículos, señalan que la selección de la sociedad fiduciaria se hará de conformidad con lo previsto en el protocolo de desvinculación y desintegración de contenido en el apéndice 13, en el cual determina el cumplimiento de los siguientes términos:

"5. Certificación de representante legal de la sociedad fiduciaria que acredite el monto de recursos administrados en la Cartera Colectiva de alta liquidez antes fondo común ordinario, el cual no deberá ser inferior a Dos Billones de pesos \$2.000.000.000.000.00. Dicho monto deberá acreditarse a 31 de diciembre de 2012."

"6. Experiencia en negocios fiduciarios de cuantía similares (Fiducia Pública o Fiducia Mercantil modalidades de Administración y Pagos, recaudo y administración, administración de fuentes de pago o de inversión y Administración de Tesorerías), celebrados con entidades públicas o privadas para lo cual, deberá relacionar experiencia de al menos (2) contratos que involucren administración y manejo de recursos, igual o superior cada uno a Doscientos Mil Millones (\$200.000.000.000.00) en un periodo de tiempo no mayor a dos años. Dicha acreditación debe ser en un lapso desde el 01 de Enero de 2004 hasta la fecha de apertura de la convocatoria."

De acuerdo a lo anterior, una vez revisados los parámetros determinados para la selección de la Sociedad Fiduciaria encontramos que sólo podrían participar en la convocatoria un número limitado de Sociedades Fiduciarias, y en este sentido creemos que se vulneran los principios consagrados de transparencia, imparcialidad e igualdad de oportunidades consagrados en el artículo 24 de la Ley 80 de 1993 y artículo 209 de la Constitución Política Colombiana.

Por lo cual creemos oportuno llamar la atención para que se tenga en cuenta en la convocatoria y se amplíe el espectro de participantes al momento de seleccionada la Fiduciaria en la administración de los Encargos Fiduciarios para cada proyecto.

RESPUESTA: De acuerdo con la verificación de los requisitos de orden financiero y de las necesidades de administración de recursos, TRANSCARIBE S.A. encuentra que el parámetro definido para establecer los criterios de selección de la Sociedad Fiduciaria que administrará los recursos se adecúa a las necesidades mínimas de respaldo, en cuanto a experiencia en administración de recursos, que permite dar tranquilidad a TRANSCARIBE frente a la administración de los recursos afectos a la operación del Sistema.

En ese orden de ideas, no se acepta la observación y se mantiene el requisito en los términos fijados en el pliego de condiciones.

- **OBSERVACION PRESENTADA POR HECTOR BLANCO PORTACCIO, Representante legal de CARTAGENA EXPRESS. Recibida mediante correo electrónico el 21 de agosto de 2013 a las 12:54 p.m.**

OBSERVACION 3. En atención a lo anterior reformulamos las siguientes observaciones:

1. 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.

Según su respuesta a observación No. 99 del documento de respuesta a observaciones a Prepliegos No. 3. *“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.”*

Solicitamos realizar la corrección correspondiente, ya que en los pliegos no se refleja ningún cambio.

RESPUESTA: Se revisara el mencionado documento y si corresponde a lo indicado en la observación procederemos a realizar el ajuste respectivo.

OBSERVACIÓN 4.

2. 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.

Según su respuesta a observación No. 143 del documento de respuesta a observaciones a Prepliegos No. 3. “Se realizaran los ajustes en la redacción”

Nuevamente se solicita ser consecuentes con su respuesta.

RESPUESTA: Se ajustará el ANEXO 6 – Minuta del Contrato de Concesión precisando quiénes son beneficiarios de pago y quiénes beneficiarios del fideicomiso. Al respecto, resulta relevante señalar que, en efecto, existe diferente entre uno y otro concepto, en tanto los beneficiarios de pago no necesariamente son beneficiarios del fideicomiso. Es respecto de estos últimos frente a quienes se cumple la finalidad del negocio fiduciario. Los beneficiarios de pagos son quienes reciben desembolsos por cumplir prestaciones al fideicomiso.

OBSERVACIÓN 5.

3. 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.

Según su respuesta a observación No. 158 del documento de respuesta a observaciones a Prepliegos No. 3. Manifiestan que “Se procederá a revisar el pliego de condiciones para precisar este aspecto.”

Nuevamente solicitamos realizar la aclaración respectiva acorde a su respuesta.

RESPUESTA: Se revisará y, en caso de resultar procedente, se hará el ajuste solicitado.

OBSERVACION 6.

4. 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.

Según su respuesta a observación No. 159 del documento de respuesta a observaciones a Prepliegos No. 3. Manifiestan que “se procederá a revisar el pliego de condiciones para precisar este aspecto”

Solicitamos realizar la aclaración pertinente, ya que no se manifiesta en los pliegos ningún cambio en el ítem mencionado.

RESPUESTA: Se revisará y, en caso de resultar procedente, se hará el ajuste solicitado.

OBSERVACIÓN 7.

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

Según su respuesta a observación No. 160 del documento de respuesta a observaciones a Prepliegos No. 3. Manifiestan que “se procederá a revisar el pliego de condiciones para precisar este aspecto”

Nuevamente solicitamos realizar la aclaración pertinente, ya que no se manifiesta en los pliegos ningún cambio en el ítem mencionado.

RESPUESTA: Se revisará y, en caso de resultar procedente, se hará el ajuste solicitado.

OBSERVACIÓN 8.

6. 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.

Según su respuesta a observación No. 162 del documento de respuesta a observaciones a Prepliegos No. 3. Manifiestan que *“se procederá a revisar el pliego de condiciones para precisar este aspecto”*

Nuevamente solicitamos realizar la aclaración pertinente, ya que no se manifiesta en los pliegos ningún cambio en el ítem mencionado.

RESPUESTA: Se revisará y, en caso de resultar procedente, se hará el ajuste solicitado.

OBSERVACIÓN 9.

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

Según su respuesta a observación No. 163 el segundo punto del documento de respuesta a observaciones a Prepliegos No. 3. Manifiestan que “se procederá a revisar el pliego de condiciones para precisar este aspecto, en caso de que resulte procedente.”

Nuevamente solicitamos realizar la aclaración pertinente, ya que no se manifiesta en los pliegos ningún cambio en el ítem mencionado.

RESPUESTA: Se aclara que la respuesta dada por la entidad en el proceso anterior, correspondía a la realidad del momento en que fue formulada. Ya el DATT hizo es ajuste sobre el inventario, el cual es conocido por Ustedes.

Ahora bien, es oportuno aclarar que el inventario contenido en el decreto de adopción del mismo, lo que estaba congelando era el número de vehículos a tener en cuenta para el proceso de licitación; no está limitando de manera alguna la libre disposición de un bien privado, razón por la cual no se acepta su sugerencia y el pliego de condiciones se mantiene como esta.

OBSERVACIÓN 10.

8. Pre Pliegos - 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.

Según su respuesta a observación No. 165 del documento de respuesta a observaciones a Prepliegos No. 3. Manifiestan que “se procederá a revisar el pliego de condiciones para precisar este aspecto”

Nuevamente solicitamos realizar la aclaración pertinente, ya que no se manifiesta en los pliegos ningún cambio en el ítem mencionado.

Igualmente y de acuerdo con lo solicitado por el Sr. Gerente de Transcaribe S.A., se adjuntan las observaciones formuladas por los tres pre operadores con fecha 8 de Agosto de 2.013 y radicadas el mismo día con el No. 000860 las cuales no han sido contestadas.

RESPUESTA: Se revisará y, en caso de resultar procedente, se hará el ajuste solicitado.

OBSERVACIÓN 11.

1.- TARIFA TÉCNICA

Se manifestó que la tarifa técnica propuesta por Transcaribe publicada en la minuta del contrato de concesión TC-LPN-003 de 2013 es muy baja, ver Tabla 1 Tarifa por Kilómetro que Transcaribe Pagará., solicitamos a Transcaribe validar la tarifa técnica de los demás sistemas masivos del país para que las replantee. Se hace necesario que Transcaribe se documente al respecto y al obtener los datos del valor pagado de las Tarifas Técnicas de los otros sistemas de Masivo del País, corrija su propuesta del valor del Kilómetro.

Tabla 1 Tarifa por Kilómetro que Transcaribe Pagará.

TIPO DE VEHÍCULOS	TARIFAS		
	VALOR DE KILÓMETROS EN PESOS DE DICIEMBRE 2012 PARA CONCESIONES		
	CONCESION 1	CONCESION 2	CONCESION 3
ARTICULADO	6.092,03		
PADRÓN		4.093,06	4.252,61
BUSETÓN	3.381,12	3.454,18	3.443,83

Es indispensable tener en cuenta que los riesgos que asume el operador por la utilización de tecnología a gas no está siendo remunerado, hay unos costos de inversión inicial por la compra de activos e implementación de la infraestructura para garantizar el abastecimiento de los buses a gas (estación de gas, compresores, tanques de almacenamiento), los cuales no están siendo contemplados y que hacen que la tarifa técnica sea más alta.

Se planteó a Transcaribe contemplar un modelo de remuneración a los operadores que contemple el cubrimiento de los costos fijos de la operación por medio de un valor fijo por vehículo mensual, un valor que contemple los costos variables y un valor por kilómetro recorrido, por lo cual el operador podrá cubrir el servicio a la deuda y los costos operacionales, asumiendo realmente el riesgo de la demanda.

RESPUESTA:

Remitirse al documento de Respuesta Financiera “Tarifa al Concesionario”. Se reitera que:

- 1) la tarifa por kilometro en el caso de Transcaribe no es comparable con otras tarifas por kilometro de otros sistemas, ya que cada uno tiene sus particularidades y elementos de costos cargados a la misma. Por ejemplo, en el caso de las tarifas por kilometro en el SITP, no se incluyen los costos fijos. En otros sistemas se incluyen los valores de desintegración de vehículos. En el caso de Transcaribe la tarifa por kilometro tiene considerados los elementos de costos operacionales (variables y fijos) y los costos de capital asociados a las tipologías de vehículos nuevos exigidos en el contrato (con combustible a gas).**
- 2) La tarifa por kilometro contempla los costos asociados a los vehículos con tecnología a gas. La tarifa por kilometro NO contempla los costos de inversión inicial por la compra de activos o equipos para el suministro del combustible a los vehículos, ya que estas adquisiciones no hacen parte de las obligaciones contractuales de los concesionarios.**
- 3) No se acepta la solicitud de incluir un pago mensual fijo por vehículo, toda vez que ante la falta de un aporte inicial en el fondo de contingencias no se puede garantizar el pago de la mensualidad en la eventualidad que la bolsa del sistema no sea suficiente para los pagos que hacen parte de la tarifa técnica.**

OBSERVACIÓN 12.

2.- APORTES AL FONDO DE CONTINGENCIAS.

Es necesario que el fondo de contingencias sea fondeado por medio de recursos del estado debido a que el Viceministro Estupiñán ha manifestado la intención de hacer aportes a los sistemas de Transporte Masivo para garantizar su sostenibilidad y a que la gerencia de Transcaribe ha manifestado que el distrito no está en capacidad de hacer este aporte inicial, es bien sabido que durante los tres primeros años de operación, mientras se llega a la implementación del 100% del sistema los ingresos por efecto de la demanda no serán suficientes para que los operadores puedan cubrir sus costos de operación, por lo cual se requerirá de unos recursos adicionales que suplan los faltantes de ingresos y que cuando el sistema empiece a generar excedentes sea restablecido este aporte inicial.

Debido a que la gerencia de Transcaribe manifestó que está buscando alternativas para poder inyectar recursos a este fondo por medio del presupuesto del distrito para el año 2015, se solicitó que el pliego y la minuta del contrato tenga claramente definido que este fondo sí pueda nutrirse de fondos diferentes a los generados por el sistema. Porque nutrir el Fondo de Contingencia con los excedentes de la Tarifa no se ha dado en ninguna parte. La solución sería que el Gobierno Nacional aporte los recursos para la infraestructura y el % que afectaba la tarifa pasen al Fondo de Contingencia.

RESPUESTA: Por favor remitirse al documento de respuesta financiera “Fondeo de Contingencias”.

Se reitera lo expresado en varias respuestas a esta observación en el sentido de que en el momento no se cuentan con recursos por parte de la Nación o el Distrito para realizar un aporte inicial al fondo de contingencias, y en este sentido hemos sido informados por tales entidades. Ahora bien, también se ha dicho claramente que en el caso que se logren obtener recursos a futuro, estos serán destinados a descargar la tarifa técnica de estos elementos y/o a alimentar el fondo de contingencias.

El **Numeral 1.78** y la **Cláusula 42** del Contrato de Concesión, “Ingresos del Concesionario” la forma como están redactados no reconoce el pago y los verdaderos costos en que incurre el operador, lo que ha conducido al fracaso a los restantes sistemas de Transporte Masivo del País. **Por lo tanto recomendamos eliminar** “(ii) En el evento en que el recaudo sea inferior del valor que resulte de la operación prevista en el numeral anterior, se pagará de manera proporcional de acuerdo con la metodología prevista en el Contrato de Concesión”

RESPUESTA: Por favor remitirse al documento de respuesta financiera “Tarifa Tecnica”.
No se acepta la solicitud de eliminar el texto del contrato, dado que para el evento en que no haya recursos disponibles en la bolsa, ningun agente tiene prioridad sobre los demas y por lo tanto todos los agentes asumen proporcionalmente el faltante.

OBSERVACIÓN 13.

3.- INFRAESTRUCTURA.

El modelo actualmente propuesto por Transcaribe, plantea que la infraestructura de patios y talleres sea pagada por medio de la tarifa al usuario de la cual se descontarán \$99 pesos por pasajero durante los 18 años del plazo de concesión para el concesionario que construirá los patios y talleres. Solicitamos que tal y como sucederá en Barranquilla, según lo establecido en el pacto por Transmetro, donde el estado aportará el dinero necesario para que sea descargado de la tarifa el compromiso del pago a infraestructura de patios y talleres, se libere este rubro de la tarifa y que los \$99 pesos por pasajero sean destinados para fondear el fondo de contingencias.

La gerencia de Transcaribe manifestó que existe la posibilidad de liberar estos \$99 pesos de 2010, por pasajero de la tarifa por medio de recursos del estado liquidando esta parte del contrato con el concesionario que construya el patio taller y que continúen con la explotación comercial de la obra durante 50 años tal como está contemplado en el contrato ya firmado.

RESPUESTA: Remítase a la respuesta numero 12.

Con respecto a la construcción del segundo patio de operación, la minuta del contrato de concesión TC-LPN-003 de 2013 en el **Numeral 7,3** otras obligaciones de los patios y talleres, **Punto 7.3.14**, establece, ver Ilustración 1 Segundo Patio de Operación.

Ilustración 1 Segundo Patio de Operación.

El concesionario de operación tiene la obligación de suministrar una zona de parqueo para ubicación de la flota de la Fase 3. El área sólo se utilizará como zona de parqueo temporal hasta que se construya por parte de Transcaribe el segundo patio del sistema. El patio temporal deberá cumplir con lo establecido en el numeral 5 del **APÉNDICE 6**.

Los concesionarios durante el periodo que transcurre entre el inicio de la operación de la Fase 3 y la construcción del segundo patio, deben responder por adecuar, operar y mantener un espacio para la flota a su cargo en la Fase 3. Esta infraestructura no será objeto de reversión.

Para el efecto, en el ingreso del CONCESIONARIO se incluye una remuneración con cargo a tarifa, para cubrir los costos asociados a esta obligación, la cual será pagada de acuerdo con los términos fijados para los pagos al operador. Esta remuneración adicional no será tenida en cuenta dentro del cálculo del ingreso esperado.

Una vez entre en operación el segundo patio, cesará el reconocimiento al CONCESIONARIO por este concepto.

Se solicitó a Transcaribe que la fecha construcción de este patio esté definida y que además contemple un **Plan de Contingencia**, debido a que desde la implementación de la fase 1 del sistema se van a generar kilómetros en vacío por la ausencia de este, que además no están cuantificados hoy y que Transcaribe no contempla remunerar a los operadores, por lo tanto se requiere que:

Los kilómetros en vacío que realicen los operadores sean pagos por Transcaribe,

Transcaribe capte recursos para la adquisición y adecuación del segundo patio de operación por lo menos para que esté listo para el inicio de la fase 3 de operación donde ingresarán 292 Busetones al sistema.

RESPUESTA: En repetidas ocasiones Transcaribe ha manifestado que los kilometros en vacío SI estan remunerados (Ver Clausula 43 del contrato). En el momento la entidad no se puede comprometer con una fecha definida para que la nacion o el distrito realizar aportes de recursos para infraestructura o patios adicionales. En la eventualidad en que los recursos se puedan obtener a futuro, estos seran destinados a descargar la tarifa tecnica de estos elementos y/o a alimentar el fondo de contingencias.

La fecha de construccion del segundo patio depende de la fecha de entrada en operación de la Fase 3. El patio actual es suficiente para la flota que ingresara en la Fase 2 del contrato. Por lo tanto, el patio temporal solo es necesario adecuarlo para la fase 3 de operación. Se reitera que este patio solo requiere una adecuacion minima de

cerramiento y adecuación de suelos que corresponde a la nivelación del mismo de igual forma de debe definir la vigilancia para mantener seguros a los vehículos.

Tal como Transcaribe publicó en la minuta del contrato TC-LPN-003_2013 ver Ilustración 1 Segundo Patio de Operación. y respondió a las objeciones presentadas el 29 de Julio de 2013 ver Ilustración 2 Remuneración al Operador por Segundo Patio de Operación., no hay un concepto uniforme. El gerente de Transcaribe aclaró que en caso de requerirse hacer un reconocimiento económico a los operadores por el alquiler y adecuación de este, se determinará el costo y se remunerará por fuera de lo establecido en la tarifa técnica, debemos aclarar que en coherencia de todos los argumentos expuestos en este documento, este rubro no debe ser pagado por medio de los ingresos del sistema.

Ilustración 2 Remuneración al Operador por Segundo Patio de Operación.

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



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

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

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

Transcaribe contemple la utilización del terreno que colinda con la pista de aterrizaje del aeropuerto de Cartagena, con el fin que avance en la gestión para contar con un sitio bien ubicado y lo suficientemente amplio.

RESPUESTA: Ver documento de respuesta financiera “Patios Temporales”.

Adicionalmente, se reitera que el numeral 7.3.14 del contrato de concesión indica expresamente que el pago adicional por patios temporales no hace parte del cálculo del ingreso esperado del concesionario. Los recursos para este pago hacen parte de la tarifa técnica, debido a que en el momento la entidad no se puede comprometer con una fecha definida para que la nación o el distrito realizar aportes de recursos para infraestructura o patios adicionales. En la eventualidad en que los recursos se puedan obtener a futuro, estos serán destinados a descargar la tarifa técnica de estos elementos y/o a alimentar el fondo de contingencias.

Queda pendiente por discutir el plan de contingencias que se aplicará si la infraestructura de Bazarto no está lista para la entrada de la fase 1 de la flota.

RESPUESTA: Se está trabajando para que dicha infraestructura esté lista para el inicio de operaciones, sin embargo le recordamos que el riesgo de implantación relacionado con este evento debe ser asumido por Transcaribe.

Por otro lado se les informa que el contrato para la ejecución de las obras del Tramo de obra del mercado de Bazarto ya está iniciado y se encuentra en la etapa de actividades preliminares; esta etapa tendrá una duración de 2 meses contados a partir de la suscripción de acta de inicio y la segunda etapa que es la de construcción tiene una duración de 7 meses contados a partir de la terminación de la etapa preliminar, esto significa que la obra mencionada tendrá una duración de 9 meses. Teniendo en cuenta las etapas antes mencionada la obra deberá estar terminada en el mes de Mayo de 2014, es decir 7 meses antes del inicio de operación pedagógica del sistema.

Dentro de las actividades que deberán desarrollarse con la ejecución de la obra del tramo del mercado de Bazarto, está la construcción de los carriles solo bus, demolición del puente de Bazarto y la construcción de la glorita en ese punto, así como la construcción de un vagón de la estación de para de las delicias. Esto significa que para el inicio de operaciones se contará con los carriles exclusivos del sistema y el primer vagón de la estación de las delicias, el sistema puede operar sin dificultades durante la primera fase del sistema, en este sector la operación de las rutas troncales se harán en la estación del Prado y la estación de las delicias y los servicios pretroncales podrán operar en la estación de las delicias y con puerta derecha en el tramo comprendido entre la estación del mercado de Bazarto y las delicias.

OBSERVACIÓN 14.

4.- REQUISITOS HABILITANTES FINANCIEROS.

Se hizo énfasis en que los requerimientos de experiencia en consecución de recursos financieros que solicita el pre pliego están muy altos, tomando como ejemplo la concesión N° 1, que tendrá un costo total con desintegración y adquisición de flota de \$180.000 millones de pesos con una operación de 231 vehículos, se requiere acreditar \$287.100 millones de pesos en experiencia crediticia. No hay una relación equivalente con procesos similares y más grandes que se han realizado en otras ciudades como el del SITP en Bogotá, donde una concesión como la de Fontibón que es un 360% más grande ya que cuenta con 833 vehículos, requiere una experiencia en consecución de recursos financieros del 29% con respecto a la mencionada concesión de Transcaribe, ver Tabla 2 Requisitos Financieros Concesiones SITP Bogotá.

Tabla 2 Requisitos Financieros Concesiones SITP Bogotá.

REQUISITOS FINANCIEROS SITP BOGOTÁ					
ZONA	Garantía	Patrimonio	K de trabajo	Exp. Financiación	Flota a operar
Usaquén T	\$ 44.952	\$ 90.326	\$ 15.247	\$ 120.920.000.000	1460
San Cristóbal T	\$ 35.654	\$ 74.903	\$ 25.041	\$ 86.102.000.000	777
Suba Centro	\$ 37.220	\$ 82.258	\$ 7.391	\$ 88.921.000.000	1424
Fontibón T	\$ 33.310	\$ 63.436	\$ 9.755	\$ 82.797.000.000	833
Bosa	\$ 32.683	\$ 63.938	\$ 4.946	\$ 80.952.000.000	1260
Engativá T	\$ 28.197	\$ 57.657	\$ 25.857	\$ 72.382.500.000	745
Kennedy	\$ 27.061	\$ 63.646	\$ 4.984	\$ 62.093.000.000	1075
Usme	\$ 19.769	\$ 45.982	\$ 5.271	\$ 37.179.000.000	726
Ciudad Bolívar	\$ 19.024	\$ 21.618	\$ 2.325	\$ 47.650.500.000	708
Calle 80	\$ 12.599	\$ 30.507	\$ 3.665	\$ 28.588.000.000	473
Suba Oriental	\$ 7.571	\$ 16.329	\$ 1.181	\$ 15.272.500.000	291
Perdomo	\$ 7.584	\$ 21.183	\$ 2.549	\$ 17.248.000.000	345
Zona Franca	\$ 5.899	\$ 15.559	\$ 1.960	\$ 11.988.500.000	220

Con el compromiso de adjuntar Tabla 2 Requisitos Financieros Concesiones SITP Bogotá. La gerencia de Transcaribe comunicó que revisaría la observación realizada.

RESPUESTA: No se acepta la solicitud. Ver justificación en documento de respuesta “Requisitos Habilitantes”.

OBSERVACIÓN 15.

5.- DESINTEGRACIÓN FISICA (CHATARRIZACION)

Se propuso que para efectos de la consecución del 100% de los recursos a adquirir por medio de la banca para cumplir con el compromiso de reducción de la oferta del parque automotor de transporte colectivo de pasajeros y la compra de los buses solicitados por Transcaribe, que el estado apoye el proceso por medio de un Banco de Segundo Piso (Bancoldex o Findeter) con el objetivo de obtener un crédito de bajo interés, DTF-3 puntos, con tres años de gracia y un plazo de 12 años, debido a que será un proyecto con beneficios ambientales que puede ser tenido en cuenta dentro de estas modalidades de crédito. El periodo de tres años de gracias para pago de la deuda aliviará de manera importante los requerimientos de caja que demandará el plan de implementación del sistema.

Además Transcaribe no debe limitar que los \$180 por pasajero que se destinarán para el pago de la desintegración sea recibido solo por diez años, ya que bajo esta figura el operador corre el riesgo de tener que aportar de su patrimonio si en este plazo no se salda la deuda, si no que este dinero destinado de la tarifa se reciba hasta cubrir la deuda del crédito tomado para el proceso de Chatarrización y tan pronto esto suceda, este dinero ingrese al fondo de contingencias o al de mejoramiento de la infraestructura del sistema.

RESPUESTA: Ver documento de respuesta financiera “Desintegracion”.

La estructuración financiera preve el pago de \$180 pesos de diciembre de 2010 durante un periodo de 120 meses contados desde el inicio de la operación del sistema. Los concesionarios deben realizar su propia estructuración financiera para adecuar el pago de sus aporte iniciales a la fiducia de desintegracion según la tarifa y el plazo indicado, diseñando periodos de gracia según la proyeccion prevista.

No se acepta la solicitud, dado que la estructura prevista por Transcaribe en cuanto a tarifa y plazo ha sido evaluada bajo diferentes escenarios de implementacion de demanda y se considera óptima para la financiacion requerida.

OBSERVACION 16.

6.- PERIODO DE LA CONCESIÓN.

Se le informó a la gerencia de Transcaribe, que basados en la experiencia de otras operaciones de transporte masivo dentro y fuera del país es muy alta la probabilidad de requerir una renovación de flota en el año 12, por lo cual el plazo de 16 años y 2 meses (o 18 años y 2 meses) no es conveniente para amortizar la reposición del parque automotor, la propuesta planteada fue ampliar la concesión a 24 años. Este argumento de desgaste y reposición de la flota no obedece solo a los kilómetros recorridos por vehículo, también a condiciones ambientales y operacionales que comprometen de manera severa la durabilidad de los vehículos, sobre todo de los Busetones que representan el 65% del parque automotor del sistema.

RESPUESTA: Ver documento de respuesta financiera “Ingreso Esperado”.

El ingreso esperado ha sido calculado para que el concesionario lo obtenga en el plazo previsto de la vida util de la flota. Por lo tanto, no es necesario que el concesionario realice reposiciones de vehiculos. Se reitera que la entidad NO preve que el concesionario reponga la flota. El diseno operacional y el diseno de tarifas por kilometro se basa en la premisa de que el concesionario logra su ingreso esperado en el tiempo que el vehiculo logra su vida util maxima. Si esto ocurre antes de la finalizacion del plazo maximo (18 anos y 3 meses) la concesion termina por obtener el ingreso esperado y el concesionario no debe reponer flota. En la eventualidad que la flota haya alcanzado su vida util maxima y el concesionario no haya logrado su ingreso esperado, la entidad podra incrementar la vida util de los vehiculos y realizar ajustes en la remuneracion para contemplar adecuaciones.

OBSERVACIÓN 17.

7.- RIESGO DE LA DEMANDA.

Se hizo la aclaración correspondiente a la real interpretación del riesgo de la demanda asumida por un operador, por lo cual debe entenderse que este se presenta en el caso en que la demanda del sistema sea muy baja y por consiguiente los kilómetros que se le programen a las empresas operadoras también lo sean, por lo tanto no se llegará a los ingresos planeados. El riesgo de demanda **no** debe entenderse como pago de un menor valor por kilómetro del pactado con el operador. Para que la relación que permite que un

sistema sea sostenible para las partes involucradas, debe respetarse el valor por kilómetro licitado.

RESPUESTA: Se da respuesta en el documento de respuesta a observaciones No. 3. En los correspondiente a la asignación del riesgo de demanda de pasajeros.

- **OBSERVACION PRESENTADA POR RUBEN CHACON, de SOMOS K. Recibida mediante correo electrónico el 22 de agosto de 2013 a las 9:00 a.m.**

OBSERVACION 18.

Me permito solicitar muy comedidamente que sea modificada dentro del pliego la vigencia de las garantías ajustándose al decreto 734 artículo 5.1.9 en el cual se aclara que en caso que el garante de una de las etapas decida no continuar garantizando la etapa siguiente deberá informarlo por escrito a la entidad contratante con 6 meses de anticipación al vencimiento de la garantía. Lo anterior teniendo en cuenta las aseguradoras han manifestado que los valores asegurados de las garantías son muy altos excediendo los contratos automáticos de reaseguro y es necesario presentarlo facultativamente para aceptación del riesgo.

Señores TransCaribe, les agradezco darme una pronta respuesta ya que todas las aseguradoras han solicitado esto y supeditan la cotización de las pólizas al ajuste solicitado al pliego.

RESPUESTA: Se revisará el pliego de condiciones a fin de evaluar la pertinencia de la inclusión de la solicitud. En general, el artículo 5.1.9 del Decreto 734 de 2012, prevé lo siguiente:

Artículo 5.1.9. Excepciones al principio de indivisibilidad de la garantía. En los contratos de obra, operación, concesión y en general en todos aquellos en los cuales el cumplimiento del objeto contractual se desarrolle en etapas subsiguientes y diferenciadas o para cuya ejecución en el tiempo requiere de su división en etapas, la entidad podrá dividir la garantía, siempre y cuando el plazo del contrato sea o exceda de cinco (5) años. En este caso, el contratista otorgará garantías individuales por cada una de las etapas a ejecutar.

La garantía así constituida deberá tener por lo menos la misma vigencia del plazo establecido en el contrato para la ejecución de la etapa correspondiente. En el evento en que el plazo de ejecución se extienda deberá prorrogarse la garantía por el mismo término.

Los riesgos cubiertos serán los correspondientes al incumplimiento de las obligaciones que nacen y que son exigibles en cada una de las etapas del contrato, incluso si su cumplimiento se extiende a la etapa subsiguiente, de tal manera que será suficiente la garantía que cubra las obligaciones de la etapa respectiva.

Los valores garantizados se calcularán con base en el costo estimado de las obligaciones a ejecutar en la etapa respectiva.

Antes del vencimiento de cada una de las etapas contractuales, el contratista está obligado a prorrogar la garantía de cumplimiento o a obtener una nueva garantía que ampare el cumplimiento de sus obligaciones para la etapa subsiguiente. En todo caso, será obligación del contratista mantener vigente durante la ejecución y liquidación del contrato, la garantía que ampare el cumplimiento. En el evento en que el garante de una de las etapas decida no continuar garantizando la etapa siguiente, deberá informarlo por escrito a la entidad contratante con seis meses de anticipación a la fecha de vencimiento de la garantía correspondiente. En caso contrario, el garante quedará obligado a garantizar la siguiente etapa.

En caso de que el contratista incumpla la obligación de prorrogar u obtener la garantía para cualquiera de las etapas del contrato, la entidad deberá prever en el mismo, el mecanismo que proceda para restablecer la garantía, sin que se afecte la garantía expedida para la etapa, en lo que tiene que ver con dicha obligación.

(...)

Parágrafo 2°. En los contratos a que hace referencia el presente artículo, cuando cualquiera de las etapas de operación y/o mantenimiento exceda de cinco (5) años, esta se podrá dividir a su vez

en etapas contractuales desde uno (1) hasta cinco (5) años. En tal caso, el valor de la garantía para cada una de esas etapas será determinado por la entidad contratante en los pliegos de condiciones y deberá estar debidamente soportado en los estudios y documentos previos.

Las reglas señaladas en el presente artículo se aplicarán igualmente a las etapas que se establezcan dentro de la etapa de operación y mantenimiento.

(...)” (Destacado fuera de texto)

De acuerdo con la norma, existe fundamento jurídico para estructurar la garantía con periodos divididos entre las etapas: ETAPA PREOPERATIVA, ETAPA DE OPERACIÓN PEDAGÓGICA, ETAPA DE OPERACIÓN REGULAR, REVERSIÓN. Respecto de la ETAPA DE OPERACIÓN REGULAR, se puede dividir la garantía en función de un periodo de entre 1 a 5 años. La entidad verificará cuál es la estructura que mejor responde a la necesidad de garantía que tiene para introducir la modificación, la cual deberá reflejarse a su turno en los estudios previos, de acuerdo con la exigencia contenida en el artículo.

FIN DEL DOCUMENTO