



**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PLIEGOS No. 5
LICITACIÓN PÚBLICA 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

- **OBSERVACIÓN PRESENTADA POR RUBEN CHACÓN, Coordinador de Planeación y Proyectos SOMOS. Recibida mediante correo electrónico del 23 de agosto de 2013 a la 11:04 p.m.**

OBSERVACIÓN 1. El pliego en el numeral 4.7 (E) COMPROMISOS ASUMIDOS POR EL PROPONENTE, menciona que el propietario consignará en la proforma 7A el % que decida aportar por cada vehículo para que los dineros que por este concepto se reciban por cada vehículo que sea destruido, sean consignados a órdenes del proponente a fin de acreditar el patrimonio exigido. Afirmación que contradice lo consignado en la PROFORMA 1 numeral 25 (E) donde expresa que es obligación irrevocable de cada propietario que haga parte del proponente compuesto por propietarios para autorizar a la fiduciaria, que mínimo el 30% de los dineros que por concepto de la desintegración de los vehículos se reciban, sean consignados a ordenes del proponente para efecto de la acreditación del patrimonio.

Muy comedidamente les solicitamos determinar cuál es la directriz a seguir y aclarar en qué proforma debe suscribirse, ya que en el pliego mencionan la 7A y en la proforma 1, la 7.

RESPUESTA: Se revisará el pliego de condiciones y las proformas que acompañan dicho documento para efectos de establecer la condición que responde a la necesidad del proceso licitatorio. En estricto sentido se trata de una precisión que aclara si hay o no un porcentaje mínimo que se deposita como patrimonio proveniente del valor pagado por concepto de la desintegración.

- **OBSERVACIÓN PRESENTADA POR RUBEN CHACÓN, Coordinador de Planeación y Proyectos SOMOS. Recibida mediante correo electrónico del 26 de agosto de 2013 a la 4:30 p.m.**

OBSERVACIÓN 2.

Buenas tardes.



La presente comunicación va dirigida con el fin de tener claridad en uno los aspectos contenidos en el pliego de condiciones de la licitación pública de la referencia. Lo señalados pliegos de condiciones, en el Numeral 4.# Factores de Experiencia del Proponente, 4.3.1 Experiencia operativa del proponente; 4.3.1.1 Descripción de la Experiencia Operativa del Proponente, en su último Inciso, señala lo siguiente:

“Se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos respecto de los propietarios y empresas de transporte público masivo que se vinculen con el proponente en calidad de socios, promitentes socios o cooperados:

- (...)
- Los vehículos que se encuentren por fuera del comercio por decisión judicial y/o administrativa, no serán considerados para efectos de disponibilidad del mínimo de vehículos exigida en el presente numeral.*
- (...)”

Una vez analizado el texto transcrito es necesario aclarar el alcance de dicha obligación; en el sentido que si un vehículo se encuentra sujeto a gravámenes, como prenda con o sin tenencia, esto no lo excluye del comercio, ya que bajo tal supuesto cabe la posibilidad que el acreedor prendario manifieste su consentimiento para dar vía libre o ratificar cualquier tipo de transacción sobre el vehículo; se entiende por parte de quien suscribe la presente consulta, que solo se hace referencia a aquellos que expresamente, por orden judicial y/o autoridad competente, se encuentran excluidos por sentencia judicial decretada mediante un juez por sentencia y/o en el caso de autoridad administrativa, cuando exista un acto administrativo motivado y en firme.

Quedamos atentos a su respuesta.

RESPUESTA: En efecto, la exclusión del comercio se entiende que solo hace referencia a aquellos que expresamente, por orden judicial y/o autoridad competente, se encuentran excluidos por sentencia judicial decretada mediante un juez por sentencia y/o en el caso de autoridad administrativa, cuando exista un acto administrativo motivado y en firme. La prenda no excluye del comercio al bien mueble.

- **OBSERVACIÓN PRESENTADA POR RUBEN CHACÓN, Coordinador de Planeación y Proyectos SOMOS. Recibida mediante correo electrónico del 29 de agosto de 2013 a la 6:18 p.m.**

OBSERVACIÓN 3.

Buenas tardes.

1. Me permito solicitar que para efectos de la acreditación de capacidad financiera del proponente, soliciten los estados financieros de los miembros del proponente con corte al 30 de Junio de 2013, no al 31 de Diciembre de 2012 como lo menciona el actual pliego.



RESPUESTA: El corte de información financiera es 31 de diciembre de 2012, el cual coincide con el cierre de vigencia fiscal. El corte a 30 de junio de 2013, probablemente hace referencia a un cierre parcial que no logra demostrar la situación de la empresa y tampoco permite hacer comparación objetiva de las condiciones financieras del proponente. Por lo anterior no se acepta su solicitud.

OBSERVACIÓN 4.

2. Debido a que el pliego en el numeral 4.2.1.1 Capacidad financiera mínima en función del patrimonio neto. menciona que "la capacidad en función del patrimonio neto se obtendrá de la sumatoria del patrimonio de cada uno de los miembros del proponente" y para efectos de la acreditación, menciona que "la capacidad financiera en función del patrimonio neto en los términos del numeral anterior, se acreditará mediante el diligenciamiento de la proforma 4 que se encuentra incluida en el presente pliego de condiciones, siguiendo las instrucciones allí incluidas". Observando la proforma 4 sección B-2 Numeral 2. Acreditación en función del capital de trabajo o cupo de crédito, incluye la acreditación por medio del cupo de crédito, que es una de las herramientas mencionadas para la Acreditación financiera en función del capital mínimo para el proyecto. Por lo cual me permito exponer las siguientes inquietudes

¿Es claro el entendido que el cupo de crédito que se tome para acreditar la capacidad financiera en función del capital mínimo para el proyecto es el mismo que se tendrá en cuenta para el numeral 2 de la sección B-2 de la proforma 4?

RESPUESTA: Se estudiara la sugerencia y sera tenida en cuenta para la modificacion que se realiizara en la Proforma 4 mediante Adenda.

OBSERVACIÓN 5.

¿Es claro el entendido que el capital de trabajo sumado de los miembros del proponente puede ser complementado con cupo de crédito en caso de no ser suficiente para acreditar los \$66.300 millones para la concesión 1? o ¿que en caso de obtener un cupo de crédito por la totalidad solicitada para la concesión 1, no será necesario acreditar el capital de trabajo por medio de la sumatoria del capital de trabajo de los miembros del proponente?

RESPUESTA: Se estudiara la sugerencia y sera tenida en cuenta para la modificacion que se realiizara en la Proforma 4 mediante Adenda.



- **OBSERVACIÓN PRESENTADA POR ALFONSO MENDOZA HENRIQUEZ, en representación de SOTRAMAC S.A.S. Recibida mediante correo electrónico del 3 de septiembre de 2013 a la 11:17 a.m. recibido físicamente el 4 de septiembre, Rad. Int. 000962 y 000963.**

OBSERVACIONES “PROFORMA 7A” Proforma de Vinculación de los propietarios Participantes en la Propuesta.

OBSERVACIÓN 6.

1. Se debe cambiar en la introducción del documento lo relacionado con “tipo de vehículo identificado con el Certificado Único de Propiedad” por **“tipo de vehículo identificado con la Licencia de Transito No.”**. Lo anterior teniendo en cuenta que en Cartagena el primero no existe.

RESPUESTA: Se aclara que es la identificación del vehículo registrada ante el DATT.

OBSERVACIÓN 7.

2. En el **Numeral 1** adicionar otras opciones la Vinculación como **“Socio de una Sociedad, socia del Proponente”**.

RESPUESTA: En principio no se tiene contemplada esa alternativa en razón a que se busca la participación del propietario de manera directa en el proponente. Por favor justificar los fundamentos de la solicitud para poder hacer la revisión y establecer la viabilidad de esta modificación.

OBSERVACIÓN 8.

3. En el **Numeral 7**, cambiar lo del ---- % por **“El propietario se obliga a invertir en pesos la suma de \$----- del valor del vehículo, proveniente del pago por desvinculación y desintegración física...”** (NOTA: Esta disposición solo aplica para los propietarios miembros del proponente en calidad de socios, promitentes socios o cooperados o **Socio de una Sociedad, socia del Proponente”**).

RESPUESTA: Se tiene previsto la asignación de un porcentaje para ejercer control sobre la inversión que realiza el propietario. En relación con la última parte de la observación, reiteramos lo indicado en la respuesta anterior.

OBSERVACIONES ADICIONALES

OBSERVACIÓN 9.

1.- En la medida que las diferentes fases de implementación se encuentran claramente diferenciadas, se deberían separar los requisitos financieros y patrimoniales para cada una de ellas, lo que facilitaría la participación de los transportadores de la ciudad.

RESPUESTA: No se acepta la solicitud dado que el contrato preve la implementación de la totalidad de las fases y en este sentido los proponentes deben demostrar su capacidad financiera para el cumplimiento de la totalidad del contrato.

OBSERVACIÓN 10.

2.- La Desintegración Física (Chatarrización) de los vehículos, en los términos en que quedó planteada, significa una **CARGA ADICIONAL** para el operador **SIN NINGÚN BENEFICIO**, teniendo en cuenta que una vez se haya amortizado el crédito los recursos excedentes aplicados a la tarifa por el resto del periodo de la Concesión van al sistema; es decir son de Transcaribe, por lo que **SE SOLICITA RETORNAR AL ESQUEMA ANTERIOR** donde Transcaribe se hacía cargo de este proceso. Además con el proceso actual quedan los siguientes interrogantes:

a). No se ve la necesidad de aportar la totalidad de los recursos para la Desintegración Física en el día uno, debería ser gradual a medida que se adquieran los Vehículos.

RESPUESTA: Se acepta la solicitud y se modificara el requisito para que los recursos sean aportados a la fiducia de manera gradual, según el cronograma de desintegración previsto por la Entidad. Sin embargo, el cierre financiero por la totalidad de los recursos solicitados no se modificara, la modificación hace referencia unicamente al momento del desembolso de los recursos en la Fiducia de Desintegración.

b). No está claro que pasa con los vehículos que se desvinculen y no se desintegran, para estos eventos no es necesario depositar recursos en la fiducia, lo que refuerza la solicitud anterior de hacer aportes graduales a la fiducia de Desintegración.

RESPUESTA: No es posible determinar con anticipación si los vehículos postulados serán desvinculados pero no desintegrados. En este caso, el contrato preve que los excedentes del aporte correspondientes a vehículos que no sean desintegrados serán devueltos, según se establece en la Clausula 9 del contrato de concesión.

c). No se han establecido los porcentajes (%) en los que cada operador debe desintegrar vehículos, se debería hacer sobre el valor total de los vehículos de la Ciudad y establecer un porcentaje (%) de ese total a cargo de cada operador.

RESPUESTA: No se acepta la solicitud dado que se desconoce la forma en que cada concesionario elaborara la propuesta y se desconoce la cantidad de propietarios que no

opten por participar o desintegrar sus vehículos. En todo caso, la obligación de desintegración de los vehículos será determinada por Transcaribe una vez se adjudiquen los contratos y se haya determinado la totalidad de vehículos que se vayan a desintegrar. Realizar el proceso de esta manera no genera efectos financieros en los concesionarios, dado que los aportes iniciales de desintegración por concesionario son fijos y no dependen de los vehículos que incluyan en sus propuestas.

OBSERVACIÓN 11.

3.- En los documentos técnicos iniciales elaborados por Transcaribe, estaba previsto que todos los operadores tendrían vehículos articulados con operación troncal, pero en los Pliegos Definitivos, solo se asignan a un operador, lo que **GENERA UN GRAN DESEQUILIBRIO** por cuanto los costos de operación en troncales son significativamente menores a la operación en carriles mixtos, se debería distribuir la flota troncal entre todos los operadores como estuvo previsto inicialmente.

RESPUESTA: Se aclara que aunque la concesión 1 tenga la totalidad de los concesionarios no significa que sea la más rentable, todas las concesiones se están cerrando financieramente, pues se están teniendo en cuenta en cada una de las concesiones la tipología de vehículos que operara en cada una de ellas.

OBSERVACIÓN 12.

4.- Insistimos en la conveniencia de una sola fiduciaria que además de recibir lo recaudado pueda expedir certificados de garantía para los acreedores del operador como ha funcionado con éxito en Bogotá, donde no ha sido necesaria una segunda fiducia en la fase I y II.

RESPUESTA: No se acepta la solicitud, dado que para efectos de claridad y garantía de fuente de pago de proveedores, entidades financieras, accionistas y propietarios es necesario independizar las fiducias de cada operador. En este sentido, los costos adicionales han sido contemplados en la remuneración de cada concesionario. Adicionalmente, las fiducias se establecen únicamente como mecanismo de administración de pagos.

OBSERVACIÓN 13.

5.- Si un propietario se presenta en más de una propuesta, lo que es muy posible y el proponente no puede controlar, ese propietario no debería contar en ninguna de las propuestas en las que se presentó y no generar el rechazo de la propuesta.

RESPUESTA: El pliego de condiciones prevé el rechazo de la propuesta en tanto corresponde a un aspecto que tiene doble condición habilitante y puntuable. Se trata de una carga del proponente de verificar que los propietarios se incorporen a una sola oferta.

OBSERVACIÓN 14.

6.- La exigencia de presentar la **Proforma 4A**, es igual al cierre financiero, por lo que se solicita suprimir este requisito y mantener el relacionado con el cierre financiero que se obtendrá una vez adjudicada la concesión.

RESPUESTA: Se acepta parcialmente la solicitud en el sentido de que el cupo de crédito para efectos de acreditaciones financieras en el proceso de licitación será reducido, mediante Adenda.

OBSERVACIÓN 15.

7.- Según el **Numeral 1.5.18**, los vehículos de los propietarios que se vinculen a la propuesta no se pueden desvincular? sólo se pueden desintegrar?.

RESPUESTA: El proceso de desintegración, supone el de desvinculación, razón por la cual están unidos. Sin embargo, se puede sólo desvincular y cambiar de modo el vehículo, en razón a que esa alternativa está permitida por las normas que regulan la materia.

OBSERVACIÓN 16.

8.- Cuál es el certificado único de propiedad que se solicita en la **Proforma 7A**

RESPUESTA: Se aclarará en el sentido de precisar que se trata de la identificación del vehículo registrada ante el DATT.

OBSERVACIÓN 17.

9.- Cuál es el monto del pago por desvinculación previsto en el **Numeral 7** de la **Proforma 7A**?

RESPUESTA: La **Proforma 7A** hace mención al pago que se recibe por concepto de concluir el procedimiento de desvinculación y desintegración de manera completa. No se recibe un pago por la desvinculación, para el pago se debe surtir el procedimiento de desintegración.

- **OBSERVACIÓN PRESENTADA POR HECTOR BLANCO**, en representación de **CARTAGENA EXPRESS S.A.** Recibida el 4 de septiembre de 2013. Radicado Interno 000965 a la 14:40 p.m. y por correo electrónico en la misma fecha a la 1:11 p.m.

OBSERVACIÓN 18.

PROFORMA 1

- 1- NUMERAL 2.2 –Se solicita que se elimine del numeral 2.2 la casilla correspondiente a la Cantidad de personal (No. total), toda vez que la misma no es necesaria para la asignación del puntaje, previsto en el numeral 4.3 del pliego. El total a utilizar solo tiene en cuenta 2 factores: la nacionalidad del proponente y la nacionalidad que conforman el equipo de trabajo.

RESPUESTA: Se revisará para hacer la modificación en caso de encontrarlo procedente.

OBSERVACIÓN 19.

- 2- NUMERAL 2.3 – Se solicita eliminar el numeral 23 y a cambio permitir que esta información sea presentada en un sobre independiente (SOBRE 2), que este sobre sea independiente a la propuesta. Este sobre deberá ser abierto en la audiencia de adjudicación de la licitación, para los proponentes que hayan resultado hábiles durante el proceso licitatorio, tal como ocurre en la gran mayoría de los procesos licitatorios de este país. Esta solicitud se fundamenta en GARANTIZAR la transparencia del proceso.

RESPUESTA: Revelar la propuesta económica desde el inicio garantiza que todos los proponentes conocen la información completa de la propuesta desde el momento del cierre. TRANSCARIBE S.A., considera que es ese aspecto el que justamente imprime mayor transparencia al proceso licitatorio.

OBSERVACIÓN 20.

- 3- NUMERAL 25 – Se solicita suprimir la frase "Mínimo el 30% de los dineros que por este concepto..." Debido a que la modificación del % fue también hecha en la Proforma 7 y debe quedar acorde con esta.

RESPUESTA: Se revisará y ajustará la Proforma 1, de modo que sea concordante con la modificación de la Proforma 7A.

OBSERVACIÓN 21.

- 4- NUMERAL 27 – Se solicita mencionar en este numeral que el Administrador Financiero solo debe firmar esta proforma cuando haya acreditado la experiencia en consecución de financiación en Proyectos de Infraestructura y/o Infraestructura de transporte, es decir en el evento en que esta experiencia no sea acreditada por un Administrador Financiero, la proforma 1 no tendrá que ser firmada por este, en consecuencia no aplica el numeral 27 de la proforma.

RESPUESTA: Aun cuando la Proforma 1 señala los parámetros para diligenciarla indicando en relación con el Asistente Financiero que se incluya la firma cuando resulta procedente, se aclarará el formato precisando que sólo se requiere en el evento en que la propuesta se acompañe con un Asistente Financiero.

OBSERVACIÓN 22.

PROFORMA 4

- 5- SECCION B1 y B2 - Se solicita ajustar la proforma en las secciones B1 y B2 para que los socios de Sociedad de Objeto Único puedan acreditar su capacidad Financiera igual que lo pueden hacer los miembros del proponente plural sección C1 y C2

RESPUESTA: Se estudiara la sugerencia y sera tomada en cuenta para la modificacion que se realizara en la Proforma 4 mediante Adenda.

OBSERVACIÓN 23.

- 6- Entendemos que para efectos del diligenciamiento de la Proforma 4 la información de Patrimonio Neto del proponente es igual al consolidado del total de Activos de cada uno de los socios o Accionistas de la Sociedad de Objeto Único menos los Pasivos de cada uno de los socios o Accionistas de la Sociedad de Objeto Único, favor confirmar este entendimiento.

RESPUESTA: Se estudiara la sugerencia y sera tomada en cuenta para la modificacion que se realizara en la Proforma 4 mediante Adenda.

OBSERVACIÓN 24.

- 7- En el pliego de Condiciones no se señala cual es el Valor del capital de trabajo que el proponente debe acreditar para cada una de las concesiones.

RESPUESTA: Para efectos de esta licitacion no se esta solicitando un requisito de capital de trabajo a partir de informacion financiera historica, sino que el requisito se suple con la figura del cupo de credito requerido.

OBSERVACIÓN 25.

8- NUMERAL 6 - del instructivo, solicitamos ajustar este numeral en el sentido de señalar que la experiencia puede ser adquirida a través de la Matriz, Filial o Subsidiaria del Proponente o del miembro del proponente.

RESPUESTA: Se revisara el numeral y si es procedente la observación se corregirá en el documento respectivo.

Ahora bien, La alternativa de acreditar experiencia de matriz, filial o subordinada se encuentra sometida a las condiciones señaladas en el pliego de condiciones relacionadas con el aval de la propuesta por parte de la Matriz respecto de la cual se usa la experiencia.

OBSERVACIÓN 26.

9- VALOR EN PESOS del 31/12/2012 – favor confirmar que la obtención de este valor es logrado por el ajuste por inflación.

RESPUESTA: Se aclara que las cifras publicadas estan expresadas en pesos de diciembre de 2012. Las equivalencia en cifras de fechas diferentes se debe realizar aplicando el indice de inflacion IPC publicado por el DANE.

OBSERVACIÓN 27.

10- Al Final de este documento, a partir de la página 4, se encuentra la solicitud de aclaración sobre el tema de la acreditación de la Capacidad Económica y Financiera del Proponente.

RESPUESTA: Se estudiara la sugerencia y sera tomada en cuenta para la modificacion que se realiizara en la Proforma 4 mediante Adenda.

OBSERVACIÓN 28.

PROFORMA 6

- 11)-En el caso de los vehículos adquiridos mediante Leasing, entendemos que en esta proforma en la columna: "nombre del propietario" se debe incluir el nombre del Locatario y que la proforma 7ª debe ser suscrita por el Locatario.
- 12-ITEM a) de esta proforma. Solicitamos adicionar en el ítem en la parte detallada entre paréntesis: "Socios directos o indirectos del proponente".
- 13-ITEM b) este ítem aparece como otro ítem a) en la segunda página de esta proforma 6, favor corregir para nombrarlo b)

RESPUESTA: Respecto de la pregunta 11, sí es un entendimiento adecuado del requisito. Respecto de la pregunta 12 y 13, se revisará la Proforma para establecer si las solicitudes de modificación resultan pertinentes.

OBSERVACIÓN 29.

PROFORMA 7

- 14-NUMERAL 6 – de esta proforma corresponde a la proforma 7A en lugar de la 7, favor corregir
- 15-NUMERAL 1- de los compromisos que se detallan: favor adicionar en la parte que dice "condición de socio" para que la redacción se ajuste y quede: "Condición de socio (directa o indirectamente)"
- 16-NUMERAL 3 – favor adicionar en la parte que dice: "condición de socio, promitente socio o cooperado" para que la redacción se ajuste y quede: "condición de socio, promitente socio o cooperado (directa o indirectamente)"
- 17-NUMERAL 5 – favor adicionar al párrafo la siguiente frase: "de acuerdo a lo establecido en el pliego de la licitación"
- 18-NUMERAL 6 – Favor eliminar la frase: "Las partes acuerdan que"

RESPUESTA: La mención directa o indirectamente no es adecuada en tanto el propietario debe participar como socio, promitente socio o cooperado en el proponente. Las demás observaciones no se tiene en cuenta en tanto desdibujan el propósito de la Proforma 7 A en estricto sentido se trata de un acuerdo entre el proponente y los propietarios para lograr el propósito de la desvinculación y desintegración.

OBSERVACIÓN 30.

PROFORMA 7A

- 19-En los eventos cuando el contrato sea adquirido a través de Leasing se entiende que este será suscrito por el Locatario y no por el Leasing.
- 20-En el ítem 1 de CARACTERISTICAS BASICAS DEL ACUERDO; donde dice: "Miembro del proponente (Socio, promitente socio o cooperado)" favor corregir la redacción para que se ajuste y quede: "Miembro del proponente (Socio, promitente socio o cooperado, directo o indirecto)"
- 21-En el ítem 7 de CARACTERISTICAS BASICAS DEL ACUERDO; donde dice: "miembros del proponente en calidad de socios, promitentes socios o cooperados".)" favor corregir la redacción para que se ajuste y quede: "miembros del proponente en calidad de socios, promitentes socios o cooperados, directos o indirectos"
- 22-Se solicita modificar la proforma 7A para que permita indicar si el firmante actúa como representante legal de una sociedad propietaria del automotor o en representación propia.

RESPUESTA: El entendimiento de la pregunta 19 es adecuada. Frente a la pregunta 20 y 21 no se acoge en tanto el propietario debe participar como socio, promitente socio o cooperado en el proponente. Frente a la pregunta 22 no se acepta la observación en tanto la Proforma debe ser suscrita por el propietario del vehículo. Si el propietario es una persona jurídica, resulta válido la suscripción por parte del representante legal de la sociedad titular del derecho de dominio del vehículo.

OBSERVACIÓN 31.

PROFORMA 4A

CAPACIDAD ECONOMICA Y FINANCIERA DEL PROPONENTE

Numeral 4.2: Capacidad Económica Financiera del Proponente

Los pliegos de condiciones actualmente solicitan que se acredite la capacidad económica mediante los siguientes parámetros:

1. Patrimonio Neto – Numeral 4.2.1.1
2. Capital de Trabajo – Formulario 4, Sección C-3
3. Capital para el Proyecto – Numeral 4.2.1.2

Los requisitos son explicados así:

4.2.1.1 Capacidad Financiera Mínima Requerida en Función del Patrimonio Neto

Descripción:

Capacidad Económica Mínima Requerida en Función del Patrimonio Neto: El proponente deberá acreditar una capacidad económica mínima en función de su patrimonio neto a diciembre de 2012, 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

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

En el caso del Patrimonio Neto, este se mide con base en los estados financieros con corte a 2012, lo cual es una práctica normal en este tipo de licitaciones.

Respecto al Capital de Trabajo, si bien en las proformas se exige su acreditación, no hay indicativo en el pliego de cómo es su evaluación.

En lo referente al Capital Mínimo de Proyecto, al revisar la forma de acreditación se indican 3 alternativas:

1. Cupo de Crédito
2. Deposito en Garantía
3. Porcentaje de Valor de Vehículos como aporte.

Al respecto queremos indicar que:

- a. En NINGÚN caso se indica que puede ser acreditado mediante los estados financieros de los proponentes y/o sus miembros/socios/accionistas.
- b. Los resultados de analizar los valores solicitados versus los valores de la tabla de vehículos del Apéndice 5 de la licitación (INVENTARIO DEL

PARQUE AUTOMOTOR - GUIA DE VALORES DE VEHICULOS PARA LA VENTA]
se muestran en la siguiente tabla:

CONCESION	VALOR PATRIMONIO PROYECTO	VALOR PROMEDIO DE LOS VEHICULOS DE LA TABLA	CANTIDAD DE VEHICULOS NECESARIOS SI SE ACHEDITA EL 30% DEL VALOR	CANTIDAD DE VEHICULOS NECESARIOS SI SE ACHEDITA EL 50% DEL VALOR	CANTIDAD DE VEHICULOS NECESARIOS SI SE ACHEDITA EL 65% DEL VALOR
1	\$ 66,800,000,000	\$ 145,000,000	1,524	914	703
2	\$ 43,620,000,000	\$ 145,000,000	1,003	602	463
3	\$ 39,600,000,000	\$ 145,000,000	910	546	420
Total Vehículos			3,437	2,062	1,586
Cantidad de Vehículos en inventario de Cartagena			1585	1585	1585
Diferencia			-1852	-477	-12

De la tabla queda claro que se necesitaría que el 100% del parque automotor de Cartagena quedara incluido en las propuestas al momento de la presentación de estas y que al menos el 65% del valor de tablo de cada uno de esos vehículos sea aportado para poder cumplir el requisito. Esto si bien es matemáticamente posible, en la práctica se tornaría un imposible.

Considerando esto, las alternativas que quedarían son la del Depósito en Garantía y la del Cupo de Crédito.

Respecto al Depósito en Garantía, es importante decir que la facturación que tendrían, en pesos constantes, cada una de las concesiones al estar 100% implementadas son:

CONCESION	VALOR PATRIMONIO PROYECTO	VALOR FACTURACION BRUTA AL 100% DE IMPLEMENTACION	RELACION PATRIMONIO PROYECTO / FACTURACION
1	\$ 66,300,000,000	\$ 62,000,000,000	94%
2	\$ 43,620,000,000	\$ 56,000,000,000	128%
3	\$ 39,600,000,000	\$ 49,000,000,000	124%

La tabla anterior da una idea de la magnitud del requisito que se está exigiendo. En otras palabras, considerando el tamaño de las empresas de transporte es absurdo que se este exigiendo que acrediten un depósito en garantía, que es básicamente un CDT, por el valor de más de un año de facturación al 100% de las concesiones. Lo anterior es aún más grave al existir una gran posibilidad, lo cual es claramente especificado en los pliegos, de que

solo se llegue al 75% de la implementación, caso en el cual los concesionarios tendrían que acreditar en depósitos en garantía cifras que llegan hasta el 170% del valor de la facturación bruta anual. Esto es simplemente imposible de cumplir en las circunstancias particulares de las empresas y propietarios de buses de Cartagena.

Queda entonces una sola alternativa que es el cupo de crédito, el cual según las bases deben ser irrevocables. Al considerar las proporciones indicadas en los análisis de las dos alternativas anteriores, un cupo de crédito por estos valores simplemente significa que se debe llegar con el cierre financiero ya en firme a la presentación de las propuestas, por cuanto ninguna entidad financiera se va a arriesgar a autorizar un cupo de crédito de semejante proporciones (hasta el 170% de la facturación anual) sin analizar la totalidad del proyecto, es decir, sin analizar la totalidad de los 18 años. Al respecto cabe indicar además que no es posible tener un cierre financiero en firme sin tener un contrato en firme, y mucho menos en los plazos actuales del cronograma de la licitación.

Considerando lo expuesto, se solicita que este requisito sea ELIMINADO de los pliegos de la licitación, toda vez que como se ha analizado es un requisito de imposible cumplimiento en el contexto de la realidad de Cartagena, más aun cuando se consideran todas las incertidumbres e inconsistencias que hay, las cuales han sido reiteradamente manifestadas a TransCaribe, respecto a la viabilidad financiera del proyecto. Alternativamente, se propone que este requisito pueda ser acreditado mediante la sumatoria de los capitales de trabajo que sean acreditados en los estados financieros de los miembros/accionistas del proponente entendido capital de trabajo como la diferencia entre Activo Corriente y Pasivo Corriente.

RESPUESTA: Se estudiara la sugerencia y sera tenida en cuenta para la modificacion que se realiizara en la Proforma 4 mediante Adenda.

- **OBSERVACIÓN PRESENTADA POR RUBEN CHACÓN, en representación de SOMOS S.A. recibida físicamente el 4 de septiembre de 2013. Radicado Interno 000960 a las 14:10 p.m.**

OBSERVACIÓN 32.

Solicitud ampliación termino del proceso licitatorio.

Debido a que las respuestas publicadas el 30 de Agosto a las inquietudes de pliegos y matriz de riesgos que presentamos el pasado 15 de Agosto en la audiencia pública celebrada en el club de profesionales de la ciudad de Cartagena no presentan argumentación de fondo y no plantean soluciones que viabilicen el negocio, ponemos sobre la mesa temas de fondo que no han sido explorados de manera suficiente y que merecen ser discutidos:

1. Diseño operacional del SITM.
2. Estructuración del modelo financiero de operación.
3. Estructuración del modelo financiero de chatarrización.
4. Plan de implementación del SITM.
5. Creación de una matriz de riesgos acorde al proyecto.
6. Disposición de recursos para un fondeo inicial del fondo de contingencias.

Nos permitimos hacer algunos comentarios con base en las respuestas recibidas.

Debemos aclarar que persiste un abismo conceptual en el llamado riesgo de demanda y lo que TransCaribe entiende por este, ya que no solo le asignan a los concesionarios el hecho de recorrer menos kilómetros que los programados a causa de baja demanda, sino que también le asignan el riesgo de no recibir el pago completo por el servicio prestado, entiéndase, no recibir el 100% del valor por Kilómetro recorrido acordado entre TransCaribe y los concesionarios.



El pago de la deuda de los recursos para chatarrización, de cualquier forma afectará la caja de los concesionarios ya que se requerirán recursos adicionales al fondo planteado por TransCaribe para el repago de la deuda, arrojando un aporte del concesionario 1 de \$38.000, concesionario 2 de \$25.000 y concesionario 3 de \$20.000 millones de pesos, debido a que mientras la demanda no sea suficiente se agotará este fondo. Además los 10 años que propone TransCaribe para que recursos de la tarifa sean destinados al pago de esta obligación, no son suficientes para cubrir el capital y los intereses del crédito, hechos que hace que el proyecto no sea financiable por la banca.

La instalación de puntos de compra de tiquetes no mitiga el riesgo de cambio de preferencia de los usuarios. Es necesario que establezcamos medidas de mitigación efectivas de los riesgos, en donde cada uno de los actores realmente asuma y mitigue la posibilidad de ocurrencia y genere medidas que respondan y sean garantía real ante la ejecución de estos.

El hecho que TransCaribe asuma parte del riesgo de la demanda, argumentando que la informalidad ya tiene un espacio ganado y por ello es atribuible a los concesionarios y que TransCaribe lo asumirá en la medida en que la informalidad se incremente, no tiene ninguna base de medición ni propuesta de seguimiento que permita atribuir la responsabilidad por hechos futuros, además de esto no se presenta ninguna alternativa de mitigación o contraprestación a los afectados. Insistimos en que este riesgo está fuera del marco de acción de los concesionarios, los cuales no están en condiciones de mitigarlo. La celebración de un convenio interadministrativo, mediante el cual las diferentes autoridades distritales cooperen para el control de medios de transporte informal, no es una medida clara, ya que no se mencionan las medidas ni el cronograma de dicha labor.

TransCaribe anunció la publicación de un plan de implantación del sistema, el cual define la entrada de los nuevos vehículos, argumentando que el plan será avalado por el DATT y que este realizará la gestión para que se cumpla. Sin embargo es de aclarar que el análisis de un plan de implementación nos permitirá hacer estimaciones de comportamiento de demanda, que hasta la fecha no ha sido posible definir por falta de este plan. Por la magnitud de importancia de este documento, debió ser publicado con anterioridad para que los interesados podamos realizar un modelo financiero ajustado a la realidad.

El riesgo de implementación sigue latente, TransCaribe responde que las obras de infraestructura estarán listas, acorde con el par y paso de ingreso de flota al sistema, sin embargo no hay una medida de mitigación ni se incluye a la interventoría como garante del cumplimiento de este cronograma de obras.



El riesgo de retoro de la inversión es muy factible y está directamente relacionado con la demanda del sistema, en la medida en que no se llegue a la demanda esperada el término del contrato se prolongará y por tal razón el retorno de la inversión será menor.

RESPUESTA: La observación recoge lo discutido en la audiencia celebrada el pasado 4 de septiembre. TRANSCARIBE ha adoptado medidas para efectos de atender algunas de las observaciones incluyendo modificaciones en el modelo.

OBSERVACIÓN 33.

Con respecto al documento respuesta al ingreso esperado:

1. TransCaribe no está teniendo en cuenta la experiencia de otros sistemas de transporte masivo del país, dado que insiste en la no necesidad de reponer flota, debe remitirse a experiencias como las de Bogotá, en donde el estado de buses de alimentación requiere grandes esfuerzos económicos por parte de los operadores.

RESPUESTA: Se aclara que en otros sistemas de transporte masivo nacionales el plazo de la concesion es mayor a la vida util de los vehiculos, por lo cual es necesario reponer la flota. En el caso de Transcaribe, el plazo de la concesion se establece en funcion a la vida util de los vehiculos sin necesidad de extender su vida util. Las tarifas de remuneracion contemplan los costos de mantenimiento de los vehiculos en el plazo de su vida util.

Técnica y financiera

2. El sistema TransCaribe no contempla la posibilidad de alimentar el fondo de contingencias al inicio de la etapa de operación, por lo cual le pronostica a los operadores que los seguros faltantes de caja deben ser cubiertos por medio de capitalización o deuda, desconociendo el esfuerzo económico que hacen las empresas operadoras para subsistir bajo condiciones contractuales no viables y peor aún, generando un escenario donde el distrito desconoce su responsabilidad ante la necesidad de un servicio público para la ciudadanía, por cual la responsabilidad de mantener en pie el SITM recae sobre los operadores.

RESPUESTA: Se reitera que en la actualidad el distrito y la nacion no cuentan con recursos disponibles para realizar un aporte inicial al fondo de contingencias. En caso de que se logren obtener recursos durante el transcurso de la concesion, estos seran destinados a alimentar el fondo de contingencias. Entre tanto, la responsabilidad de cubrir los eventuales faltantes de caja que se generen por ingresos de pasajes insuficientes para cubrir el pago a los operadores, sera de los concesionarios.

OBSERVACIÓN 34.



Con respecto al documento respuesta a tarifa técnica:

1. La auto sostenibilidad expuesta por TransCaribe en el documento mencionado menciona que los recaudos que el sistema obtenga deben ser suficientes para cubrir los costos asociados a la prestación del servicio y los demás costos que se hayan aprobado con cargo a los recursos del sistema. Aceptando que la falta de recursos para elementos de infraestructura y pago de desintegración hace necesario cargar la tarifa técnica con rubros destinados a estos conceptos, transfiere estas obligaciones a los concesionarios, sin ninguna intención ni garantía de retribución. Por lo cual quienes garantizan la sostenibilidad del sistema son los concesionarios y TransCaribe no asume ningún riesgo con el agravante de ser el ente decisor de este proyecto.

RESPUESTA: En la eventualidad de que se presenten faltantes de caja para cubrir los pagos a los operadores, los concesionarios deben obtener los recursos necesarios. El esquema de ingreso esperado es un mitigante de esta situación, dado que los eventuales faltantes de caja y el posible costo de financion de los mismos se obtienen durante el transcurso del contrato. La intencion o garantia de retribucion por lo tanto estaria contemplada dentro de la estructura del ingreso esperado del concesionario.

OBSERVACIÓN 35.

Con respecto al documento respuesta a fondo de contingencias:

1. La afirmación de que los concesionarios deben asumir el riesgo de los faltantes presentados en la bolsa del sistema, solicitamos se nos aclare en que parte de la matriz de riesgos se encuentra descrito este. No puede seguir mal interpretándose el riesgo de la demanda y TransCaribe debe asumir un compromiso de pago del kilometraje recorrido con los concesionarios en su calidad de contratante.
2. Debido a que nunca se ha presentado un plan de implementación por parte de TransCaribe, no concebimos como está pronosticando el comportamiento de la demanda y por consiguiente los faltantes de caja que se presentará en la situación financiera de los concesionarios.
3. TransCaribe ha diseñado fases de vinculación de flota ligadas a comportamiento de la demanda para mitigar el riesgo financiero inicial, la flota implementada en la fase 1 deberá llegar a un 75% de ocupación para que TransCaribe solicite la flota faltante. Esta argumentación vuelve a contradecir el plazo de un año mencionado anteriormente para la implementación del 100% del SITM, lo cual incrementa el riesgo de paralelismo y cambio de preferencia a sistemas de transporte informales.

RESPUESTA: Es claro que las fases de implementación están diseñadas para lograr captar la mayor demanda en el menor tiempo posible, pero también disponen de un mecanismo que nos permite ir dando pasos certeros en la implementación del nuevo sistema en aras de no solicitar flota que genere mayores costos al sistema y a los operadores, sin embargo aunque está establecida una fase con un mecanismo de activación, si esta condición no se cumple el ente gestor aplicara las medidas necesarias para acelerar la desintegración de los vehículos del colectivo que un no hayan salido de circulación.

OBSERVACIÓN 36.

Con respecto al documento respuesta a patios temporales:

1. La obligación de arrendar y dotar patios temporales debe ser de TransCaribe, no es factible que los concesionarios asuman el riesgo de tener que sacar dinero de la caja del negocio de operación dado el caso que los ingresos del sistema no puedan cubrir este rubro.

RESPUESTA: TRANSCARIBE no tiene disponible recursos para pagar el costo de los patios temporales. Ese costo se suma a la tarifa técnica del Sistema como único instrumento con que cuenta para sufragar los costos que suponen la operación del Sistema.

OBSERVACIÓN 37.

Para Concluir.

Debe existir un plan de implementación que permita estimar un comportamiento de la demanda, con el fin de afinar el modelo financiero.

RESPUESTA: Se informa que dicho plan se dará a conocer a través de la adenda que se publicara.

Si los concesionarios asumen la obligación financiera de la desintegración de los buses de Cartagena, deben ser retribuidos por esto, no solo otorgarles la posibilidad de obtener pérdidas si el término impuesto por TransCaribe no es suficiente.

RESPUESTA: El modelo se diseñó para que sean los recursos del Sistema, apalancado por los CONCESIONARIOS, quienes asuman el pago de la desvinculación y la desintegración en tanto ni el Distrito ni TRANSCARIBE cuentan con recursos para cumplir ese aspecto que es esencial para lograr desincentivar el paralelismo y la competencia entre el transporte colectivo y el masivo.

Si los concesionarios recorren kilómetros que no puedan ser pagados al 100% de lo pactado con TransCaribe debido a que los ingresos son insuficientes para asumir los



costos, debe generarse un pago retroactivo de estos faltantes en el momento en que los ingresos del sistema presenten excedentes.

RESPUESTA: No se acepta la solicitud dado que la estructura de costos de los concesionarios contemplan escenarios donde se requiere cubrir los eventuales faltantes de caja iniciales y los costos de financiación correspondientes.

Es necesario aclarar que la rentabilidad de los negocios están atados a índices de riesgo, entre más riesgos asume el inversionista mayor utilidad debe percibir, lo que notamos es que TransCaribe referencia de manera parcial los diferentes sistemas de transporte masivos del país, buscando congruencia entre índices de rentabilidad pero no tiene en cuenta la experiencia de los operadores para determinar si los resultados modelados se ajustan a la realidad, actividad que de realizarse generaría un acercamiento entre la visión del ente gestor y los inversionistas en aras de crear un SITM que beneficie a la ciudadanía, al distrito y a los inversionistas.

RESPUESTA: Se trata de la estructuración de la prestación de un servicio público, de modo que TRANSCARIBE debe garantizar un modelo que sea eficiente para los actores que intervienen en su prestación.

Debemos insistir en que este proyecto no es viable en los términos en que está planteado, sin un fondo de contingencias no hay garantías y por consiguiente no obtendremos el apoyo de la banca.

RESPUESTA: La estructuración financiera ha contemplado las particularidades del sistema en cuanto a los valores iniciales en el fondo de contingencias y los elementos que hacen parte de la tarifa técnica. Para la determinación de las tarifas por kilómetro y del ingreso esperado, la estructuración ha contemplado estos elementos y el impacto que puedan llegar a tener en las necesidades de financiación de los concesionarios, incluyendo los costos financieros asociados. Para el cálculo de dichas tarifas se han contemplado adicionalmente índices de cobertura de mercado exigidos por el mercado financiero.

A causa de la necesidad de llegar a planteamientos mutuamente benéficos solicitamos se amplíe el plazo del presente proceso licitatorio con el fin de generar espacios de discusión sobre los temas de fondo mencionados, nuestro objetivo es ser escuchados de manera amplia para exponer propuestas en pro de que la ciudad de Cartagena pueda capitalizar nuestra experiencia en este tipo de operaciones de transporte masivo para que pueda contar con un sistema de transporte eficiente y que mejore su productividad como ciudad turística y con gran capacidad de desarrollo.



RESPUESTA: TRANCARIBE revisará la solicitud para efectos de establecer la viabilidad e ampliar los plazos previstos en el cronograma del proceso licitatorio. Debe advertirse que la solicitud debe provenir de los interesados en el proceso, justificando las razones que sustentan la petición. TRANSCARIBE ha abierto los espacios de discusión para que los interesados formulen observaciones al proceso, resolviendo las dificultades dentro del marco que ha sido fijado para el proceso.

- **OBSERVACIÓN PRESENTADA POR ALFONSO MENDOZA HENRIQUEZ, en representación de SOTRAMAC S.A.S. Recibida mediante correo electrónico del 4 de septiembre de 2013 a la 12:06 p.m. físicamente mediante Radicado Interno 000964 a las 14:15**

OBSERVACIONES ADICIONALES - 2

OBSERVACIÓN 38.

1.- Reiteramos la observación frente a la necesidad de efectuar **NUEVAS MODELACIONES** que contemplen las modificaciones en los parámetros de operación y con los resultados obtenidos se realicen los ajustes al diseño operacional.

RESPUESTA: Se informa que de acuerdo a sus observaciones sean realizados ajustes al diseño operacional que se darán a conocer a través de adenda.

OBSERVACIÓN 39.

2.- Estamos atentos a la publicación del Anexo de Asistencia Técnica con los **AJUSTES ESPECÍFICOS SOLICITADOS** en las observaciones formuladas; igualmente la actualización de los documentos con información financiera que se ven afectados por los cambios presentados en el diseño operacional.

RESPUESTA: Los ajustes correspondientes serán publicados mediante Adenda.

OBSERVACIÓN 40.

3.- Señalamos igualmente la necesidad de mantener niveles de servicio adecuados para el Sistemas de Transporte para todas sus rutas; en este sentido reiteramos la necesidad de tener intervalos máximos o frecuencias de buses adecuadas; si esto no sucede se corre el riesgo no sólo de **GENERAR UNA MALA IMAGEN DEL SISTEMA**, sino abrir el espacio para que otras modalidades, inclusive no formales, atiendan dichas demandas y hagan menos atractivo el sistema, con las correspondientes **IMPLICACIONES DE TIPO FINANCIERO**, situación que ya se presentó en Bucaramanga..



RESPUESTA: Se ajustó el diseño operación en relación a los niveles de ocupación pero se mantiene la premisa de los 15 minutos máximos para los servicios con frecuencias muy bajas.

OBSERVACIÓN 41.

4.- Se reitera la necesidad de contar con el **CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN DE RUTAS** de manera que puedan efectuarse estimaciones específicas de demanda para cada una de las etapas de implementación y la distribución de la misma entre los distintos operadores. Esto es de vital importancia por los efectos directos que tiene sobre el flujo de ingresos de cada una de las concesiones. Esta información igualmente servirá para realizar un ejercicio interno de **VALIDACIÓN DE LA ESTRUCTURA DEL SISTEMA DE RUTAS** y la consistencia de la gradualidad de la flota estimada por Transcaribe.

RESPUESTA: Se publicara en documento de asistencia técnica especializada- su modificación se hará a través de adenda.

OBSERVACIÓN 42.

5.- En las respuestas a las observaciones, se manifiesta el reconocimiento y por tanto la incorporación de una remuneración a los operadores para los patios temporales PAPT; sin embargo, dice que incluirá distancias *mínimas* para su ubicación. Entendemos que se trata de un error y que habla de distancias *máximas*. Sin embargo la ubicación y costo de los mismos es algo que **SE SALE DEL ALCANCE DE LOS CONCESIONARIOS** pues tiene un alto nivel de riesgo. Esto debe ser especialmente considerado pues puede constituirse en un serio problema, similar al que se presenta actualmente en Bogotá por la falta de espacio disponible o los altos costos de los mismos.

RESPUESTA: Se aclara que son distancias máximas, y el radio que se ha establecido en el apéndice No 6. Permite conseguir terrenos en las zonas donde hay más disponibilidad y a un precio más adecuado.

OBSERVACIÓN 43.

6.- Las modificaciones o cambios incorporados con respecto al Riesgo de demanda siguen siendo **POCO CLARAS E INSUFICIENTES**.

RESPUESTA: La matriz de riesgos se aclarará en los términos señalados en las respuestas dadas por TRANSCARIBE en documentos anteriores.

OBSERVACIÓN 44.

7.- Frente al riesgo de implementación y la eventualidad de no utilización de flota previamente solicitada por Transcaribe, se prevé un procedimiento frente al cual el concesionario debe demostrar el efecto que dicha situación tiene sobre su equilibrio contractual. Al respecto se señala que este procedimiento no parece necesario dado que se parte del hecho cierto de la ineficiencia en el uso de la flota y así resulta engorroso y sujeto a discusión. Se considera más conveniente **INCLUIR DESDE AHORA UNA FÓRMULA DE RESARCIMIENTO** que no esté sujeta a discusiones o interpretaciones que pueden afectar una operación.

RESPUESTA: No se acepta la solicitud debido a la dificultad que implica en el momento considerar las variables que pueden llegar a afectar la operación y la posibilidad de no utilizar flota previamente solicitada, así como tampoco se pueden garantizar desde el momento las posibles soluciones a esta problemática.

- **OBSERVACIÓN PRESENTADA POR VICTOR CÓRDOBA, en representación de CARTAGENA EXPRESS. Recibida mediante correo electrónico del 4 de septiembre de 2013 a la 5:12 p.m.**

OBSERVACIÓN 45.

1. Este proceso de licitación no ha contado, pese a que reiteradamente se han tenido las oportunidades de hacerlo, con un ejercicio de construcción colectiva sino que ha sido un simple proceso de imposición de condiciones. Esto se hace evidente por el hecho que han sido muchas las observaciones que los actuales pre-operadores han hecho con el debido fundamento jurídico, técnico y financiero y que reiteradamente han puesto de manifiesto la inviabilidad del proyecto. Muy a nuestro pesar, Transcaribe ha sido obstinada en expedir unas condiciones bajo su propio criterio, sin escuchar las observaciones de los interesados en el proceso y más aún, sin dar respuestas concretas y soportadas a todo lo planteado. Este proceso, el cual tiene impactos políticos, sociales, técnicos y económicos demanda el concurso de todos los actores, de lo contrario está condenado al fracaso.

RESPUESTA: TRANSCARIBE ha estructurado de manera juiciosa el proceso en sus tres componentes: técnicos, jurídicos y financieros, abriendo los espacios suficientes para generar discusiones y haciendo el ajuste de los documentos de acuerdo con lo que resulta apropiado y viable dentro de la estructura actual del proceso y de la finalidad que busca lograr la entidad, así como las restricciones que han sido fijadas.



OBSERVACIÓN 46.

2. Ya son muchos y reiterados los casos de sistemas integrados o estratégicos de transporte en Colombia que presentan dificultades precisamente por establecer condiciones de inviabilidad y asignación inadecuada de riesgos; No queremos que esto pase en Cartagena. Desafortunadamente lo único que se ve en este proceso es que se repiten una y otra vez los mismos errores sin tomar ningún correctivo.

RESPUESTA: Es una apreciación del observante que no guarda relación con el esfuerzo que ha hecho TRANSCARIBE para estructurar adecuadamente el proyecto. Se insiste en su viabilidad para lograr el objetivo.

OBSERVACIÓN 47.

3. De las intervenciones que se han escuchado en anteriores reuniones con Transcaribe y de la lectura de las preguntas, comentarios y observaciones formuladas por los interesados que han sido publicadas, se hace evidente que varios interesados en la licitación y que pertenecemos a grupos o empresas distintas, compartimos esta postura independiente de las diferencias que sobre otros aspectos podamos presentar entre nosotros.

RESPUESTA: Es una apreciación del observante

OBSERVACIÓN 48.

4. Es de gran importancia resaltar que en las condiciones actuales planteadas por los pliegos, el modelo de contrato y la matriz de riesgos de proyecto, este NO ES BANCARIZABLE.

RESPUESTA: Es una apreciación del observante

OBSERVACIÓN 49.

5. Llevamos más de 8 años trabajando por este proyecto, no como unos simples espectadores de su desarrollo sino invirtiendo recursos en estudios técnicos detallados, evaluaciones financieras a nivel de estructuración financiera detallada, en capacitación, socialización, con equipos jurídicos, técnicos y financieros y es irrespetuoso que Transcaribe no se tome el trabajo de contestar adecuadamente nuestras observaciones, limitándose a contestar en gran cantidad de ocasiones de manera simplista y superficial.

RESPUESTA: Es una apreciación del observante

OBSERVACIÓN 50.

6. La normativa de contratación ordena contestar todas las observaciones planteadas, pero no es contestar por contestar, deben ser motivadas dichas respuestas y posturas de la administración con fundamentos jurídicos, técnicos y financieros, sin que por ello deba abrirse el modelo financiero. Ustedes están configurando un vicio en el proceso de licitación.

RESPUESTA: Las respuestas formuladas por TRANSCARIBE han sido el producto de la revisión juiciosa y el análisis de la estructura del proyecto, encontrando que responde al modelo que se busca implementa, viabilizando su implementación en los términos fijados.

OBSERVACIÓN 51.

7. Esta reunión, la cual no es más que la continuación de la audiencia de aclaración de pliegos y distribución de riesgos que ordena la ley y la cual en su fecha anterior no tuvo ninguna conclusión concreta en cuanto a la distribución de riesgos se refiere, y cabe decir que tampoco en ninguno de los otros temas tratados, debe ser complementada por mesas de trabajo técnica, jurídica y financiera para poder de manera abierta y con evidencias demostrar que el proyecto en los términos planteados es inviable y trabajar juntos en los ajustes que se requieran para sacarlo adelante. Nuestro interés no es obstaculizar el proyecto, es hacerlo realidad de manera sostenible y responsable con la ciudad, con los usuarios, los actuales propietarios de vehículos del transporte público colectivo y las empresas de transporte.

RESPUESTA: Es una apreciación del observante

OBSERVACIÓN 52.

8. Solicitamos y pedimos que así quede constancia en el acta de esta reunión nuestra petición debidamente radicada a través de este documento, de la solicitud de prórroga de la fecha de cierre de la licitación por el tiempo máximo permitido por ley, para que dentro de dicha prórroga se puedan adelantar las reuniones necesarias para corregir los graves errores del proceso.

RESPUESTA: TRANSCARIBE analizará la solicitud de prórroga para efectos de determinar si resulta viable dentro del marco del desarrollo del proceso licitatorio.

OBSERVACIÓN 53.

9. Finalmente, pero no menos importante, es manifestar que es completamente absurdo e incomprensible para nosotros que la actitud en el manejo de esta licitación por parte de Transcaribe nos tenga no evaluando la forma de presentar



la propuesta más competitiva posible, lo cual es el espíritu de las licitaciones públicas, sino evaluando el grave riesgo que implicaría una eventual participación en un proceso que aunque pueda ser licitable, dista mucho de tener serias posibilidades de ser bancarizable, implementable y sostenible.

RESPUESTA: Es una apreciación del observante

OBSERVACIÓN 54.

10. Por las razones expuestas, solicitamos que Transcaribe evalúe y adopte las correcciones y decisiones pertinentes para garantizar una exitosa implementación del proyecto, el cual es un elemento fundamental para la reforma del transporte de la ciudad de Cartagena. De lo contrario, podría convertirse en un caso más de improvisación y fracaso, con el consiguiente costo social que esto representa.

RESPUESTA: La estructuración responde a un trabajo jurídico, técnico y financiero que se ha desarrollado para dar viabilidad a la implementación del Sistema en Cartagena.

OBSERVACIÓN 55.

11. Finalmente, quisiéramos poner especial énfasis en que las preocupaciones manifestadas tienen como único objetivo contribuir al éxito de la Licitación, a efectos de evitar que se repitan los errores de implementación que se han verificado en otras ciudades y que han desencadenado crisis sociales, económicas, técnicas y políticas. Todos estos comentarios deben entenderse como un aporte proactivo y bien intencionado al Proceso.

RESPUESTA: La observaciones se han tenido en cuenta, cuando resultan pertinentes y siempre que TRANSCARIBE cuente con elementos técnicos, financieros y jurídicos para viabilizar su adopción en el proceso.

FIN DEL DOCUMENTO