



**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PLIEGOS No. 6
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

- **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR ALFONSO MENDOZA HERNANDEZ en representación de SOTRAMAC S.A.S., HECTOR BLANCO PORTACCIO en representación de CARTAGENA EXPRESS S.A. y PABLO JULIO BLANCO en representación de AROBUSCAR S.A.S. Recibida físicamente el 9 de septiembre de 2013 a la 16:42, Rad. Interno 000984.**

OBSERVACIÓN 1.

Antes que nada queremos agradecer el espacio que se nos ha brindado para poder manifestar de primera mano nuestras preocupaciones por los graves problemas que tiene la Estructuración actual de la Licitación Pública para la Operación del Sistema de Transporte Masivo Transcaribe, de nuestra ciudad.

Vemos que muy a pesar de las continuas observaciones entregadas por parte de los tres posibles Oferentes - que aglutinamos las once (11) Empresas de Transporte Público Colectivo urbano existentes y la totalidad de los propietarios transportadores de la ciudad - durante la etapa de Pre-Pliegos y en la actual etapa de Pliegos Definitivos, Transcaribe, el Gobierno Nacional y sus Estructuradores, siguen haciendo caso omiso a tan preocupantes advertencias que hemos hecho continuamente sobre las graves deficiencias en la Estructuración Financiera del proyecto.

RESPUESTA: De igual manera la entidad agradece las múltiples observaciones que los posibles oferentes han presentado, y reiteran que todas y cada una de ellas se han atendido y respondido en la medida en que las directrices tanto de la Nación como del Distrito, expresadas a través de los miembros de la Junta Directiva, lo permiten.

Al respecto, la Entidad reitera que la estructuración financiera del proyecto se ha realizado bajo los siguientes supuestos, los cuales no serán modificados en atención a las instrucciones recibidas en la Junta Directiva de TRANSCARIBE:

- 1. En el momento, no hay disponibilidad de recursos para financiar un aporte inicial en el Fondo de Contingencias con recursos independientes de la tarifa;**
- 2. En el momento no hay disponibilidad de recursos para financiar la desintegración de los vehículos del Transporte Público Colectivo;**
- 3. En el momento no hay disponibilidad de recursos para financiar patios;**
- 4. Los recursos necesarios para Fondo de Contingencias, Desintegración y Patios, deben ser cargados a la tarifa, y asumidos inicialmente por los concesionarios;**
- 5. El Sistema de Transporte Masivo de Cartagena, tendrá como uso exclusivo de combustible el Gas Natural.**

OBSERVACIÓN 2.

No se entiende, como al tener ejemplos tan claros de los fracasos que han presentado los otros Sistemas de Transporte Masivo del país por errores en la Estructuración, el Gobierno y Transcaribe, insistan en mantener los mismos errores que se han presentado en las otras ciudades.

De manera reiterada hemos manifestado a Transcaribe en las diferentes audiencias realizadas y las observaciones que hemos presentado, que las condiciones actuales planteadas en la Licitación Pública en referencia, hacen que el proyecto que se nos está ofreciendo a los transportadores sea un proyecto **NO VIABLE Y NO FINANCIABLE**.

Son muchos los problemas que hemos identificado, los cuales son del conocimiento de Transcaribe a través de nuestras observaciones y así mismo hemos propuesto los cambios que se requieren, pero hasta ahora no se han resuelto, por lo que aprovechando esta oportunidad queremos hacer un resumen que incluye aspectos comunes y que corresponden a los problemas estructurales del negocio y que hacen que este proyecto como está **no sea Viable y no sea Financiable**.

RESPUESTA: La Entidad es consciente de las observaciones realizadas y ha incluido dentro de la estructuración técnica, legal y financiera, mecanismos de mitigación de los riesgos mencionados, los cuales han sido explicados en los documentos de respuestas previos.

El modelo que es corrido por TRANSCARIBE cierra financieramente, por lo que no es de recibo la observación en el sentido de señalar que este no es viable ni financiable.

OBSERVACIÓN 3.

PROBLEMA 1. No existe un esquema de mitigación efectivo a los riesgos de implantación del Sistema:

Desafortunadamente, en la implantación de la totalidad de los Sistema de Transporte Masivo del país se han materializado los siguientes riesgos atribuidos al Ente Gestor y al Estado:

- Demoras en la entrada de operación y reducciones en la demanda por no tener la totalidad de la infraestructura
- Reducciones en la demanda por no llevar a cabo efectivamente las acciones necesarias para; (i) la eliminación de la sobreoferta de vehículos del transporte público colectivo, (ii) la eliminación de rutas y (iii) el control de los medios de transporte informales.
- Reducciones en los Ingresos del Sistema y por ende de los operadores por el no ajuste de la Tarifa al Usuario de acuerdo a lo establecido en los Contratos de Concesión.

La materialización de estos riesgos ha generado desequilibrios económicos importantes para los operadores y han afectado a prácticamente la totalidad de los Bancos en Colombia, teniendo estos que acudir a escenarios de insolvencia de los operadores, a múltiples reestructuraciones y aprovisionamientos de los créditos.

De esta forma, en la medida en que Transcaribe y el Gobierno Nacional no generen mecanismos de mitigación efectivos para los Bancos y los Concesionarios en relación a los riesgos materializados en las otras ciudades, resultaría completamente imposible para los operadores lograr un Cierre Financiero del proyecto. Hemos hecho acercamientos con las principales entidades financieras colombianas y la respuesta ha sido de total escepticismo y renuencia a financiar el proyecto sino se incluyen dentro del mismo, **mecanismos efectivos y oportunos de mitigación a estos riesgos.**

Solución Requerida:

La solución requerida y que sería la única aceptable para los Bancos es hacer un fondeo inicial del Fondo de Contingencias que asegure completar los pagos de los operadores en caso de llegarse a materializar los riesgos planteados anteriormente y que haya un mecanismo de garantía de inyección oportuna de recursos a este Fondo por parte del Gobierno Nacional y el Distrito si se siguen presentando déficits tal cual funciona actualmente en el SITP de la ciudad de Bogotá.

RESPUESTA: No se acepta la solución propuesta dado que en el momento, no hay disponibilidad de recursos para financiar un aporte inicial en el Fondo de Contingencias con recursos independientes de la tarifa.

Sin embargo, con respecto a los posibles riesgos manifestados en su observación:

1. **Demoras en infraestructura:** Al momento la infraestructura pendiente para el Sistema consiste en el tramo 5A de la Troncal de Bazurto y completar las Obras del Patio Portal. Al respecto, el contrato de obra del tramo 5A y el contratista ha entregado las garantías solicitadas para el cumplimiento del contrato. Por su parte la obra del Patio Portal, también cuenta con las garantías necesarias para que esté completa antes del inicio de la operación. Transcaribe tiene la posibilidad de no solicitar la flota si observa posibles retrasos en estos contratos, que impidan el inicio de la implementación del Sistema dentro de los plazos inicialmente previstos.

En caso que Transcaribe ya haya solicitado la Flota y se presenten demoras, no es viable implementar un esquema como el del SITP de Bogotá (pago fijo mensual), dado que al momento, no hay disponibilidad de recursos para financiar un aporte inicial en el Fondo de Contingencias con recursos independientes de la tarifa.

2. **Reducción en la demanda:**
 - i. **Antes de la entrada de operación de la Fase 2, Transcaribe implementará una Fase 1 que consiste en la desintegración de al menos 620 vehículos del TPC, los cuales según su observación pueden ser considerados como sobreoferta de transporte. Adicionalmente, el contrato de concesión prevé que antes de la entrada de cualquier vehículo operativo del SITM se deben desintegrar vehículos del TPC, según la programación que Transcaribe expedirá para tal fin. Adicionalmente, vale la pena destacar que el Sistema Transcaribe tendrá una cobertura del 100% de la ciudad y del transporte lo cual permite reducir la competencia ilegal y el paralelismo que se han manifestado en otros sistemas. Vale decir, se trata de un Sistema integrado respecto del cual, a diferencia de otros Sistemas, no tendrá competencia del transporte público colectivo dada la absorción de éste por parte del Sistema Integrado de Transporte.**

- ii. La eliminación de las rutas y la desvinculación de los vehículos del transporte público colectivo se llevara a cabo por el DATT y será supervisado por Transcaribe, esta entidad y DATT son conscientes de la importancia de cancelar las rutas de colectivo por lo que en conjunto se estarán planteando planes de choque que permitan tener la disponibilidad de las zonas para implementación de las nuevas rutas del sistema, sin que exista competencia del transporte público colectivo.

- iii. Control de medios de transporte informales: Frente al control de medios de transporte ilegal se han iniciado las aproximaciones que las entidades Distritales que tienen competencia sobre este aspecto, de manera que se generen políticas públicas articuladas para combatir este flagelo. Transcaribe de manera autónoma no es autoridad para el control del transporte informal. De ahí la necesidad de iniciar acciones articuladas con otras autoridades Distritales.

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

3. Ajuste de la tarifa al usuario: Según lo establecidos en las cláusulas 22 y 23 del Contrato de Concesión, el alcalde en quien debe modificar la tarifa al usuario, basándose en el cálculo de la tarifa técnica. Cuando la tarifa técnica supere la tarifa al usuario, Transcaribe notificará al Alcalde, quien deberá exponer los motivos por los cuales realice o no el ajuste en la tarifa al usuario. En todo caso, conforme al acuerdo de respaldo suscrito entre las autoridades distritales, previo a adoptar esa decisión de modificación de la tarifa al usuario, deberá garantizarse la disposición de recursos que amparen la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario que se fije.

OBSERVACIÓN 4.

PROBLEMA 2. *Las Tarifas por Kilómetro ofrecidas no son suficientes para remunerar la inversión, recuperar los costos y obtener una rentabilidad mínima adecuada. Con las tarifas actuales propuestas el proyecto no es viable financieramente.*

Solución Requerida:

La solución requerida es incrementar las tarifas por Kilómetro ofrecidas a los operadores. Sin embargo, esto no va a ser viable en la medida que no se eliminan

costos que se le están agregando a la Tarifa al Usuario que no están relacionados con la operación del Sistema y que hacen que esta no sea sostenible. La misma experiencia de los otros Sistemas ha mostrado que cargarle a la Tarifa costos como los de infraestructura es gran parte del problema del déficit de los otros Sistemas de Transporte Masivo del país. Entre los costos que se podrían quitar de la Tarifa están:

- **Eliminar de la Tarifa al Usuario los costos asociados al pago de infraestructura:** El Gobierno Nacional es consciente de esto e inclusive se encuentra en un proceso de consecución de recursos para quitar este componente de la Tarifa en otros Sistemas que han fracasado en buena medida por este error. No entendemos como, si el mismo Gobierno Nacional ha aceptado que este es un error de estructuración de los otros Sistemas, insiste en mantenerlo dentro de la Tarifa en el caso de Cartagena.
- **Eliminar de la Tarifa al Usuario los costos de operación asociados al Ente Gestor:** El Distrito podría cubrir estos costos de operación tal cual lo viene haciendo y no incluirlos dentro de la Tarifa.

RESPUESTA: Las tarifas por kilómetro para la remuneración de los concesionarios, se ajustan a la estructura de costos de operación, administración y financiación de la inversión realizada. En todos los casos, las tarifas se han calculado manteniendo índices de utilidad operacional y cobertura de intereses adecuados y concordantes con las consideraciones de estructuración del proyecto.

No se acepta la solución planteada, debido a que en el momento, no hay disponibilidad de recursos para financiar un aporte inicial en el Fondo de Contingencias con recursos independientes de la tarifa, ni para asumir los costos propios de operación del ente gestor, ni la infraestructura cargada a la tarifa técnica.

OBSERVACIÓN 5.

PROBLEMA 3. *El requisito de Chatarrización en cabeza de los operadores genera un desequilibrio en la estructura financiera del operador e impone requisitos financieros que están por encima de las capacidades de los transportadores.*

Solución Requerida:

La solución requerida es quitarle a los operadores el requerimiento del fondeo de los recursos requeridos para la Chatarrización y que la consecución de la financiación requerida para este efecto **sea responsabilidad de Transcaribe**. Esto adicionalmente generaría beneficios para el Sistema y la Tarifa al Usuario ya que Transcaribe y el Gobierno Nacional podrían acceder a condiciones de financiación mucho más económicas que lo que podría conseguir los operadores.

RESPUESTA: No se acepta la propuesta dado que en el momento, no hay disponibilidad de recursos para financiar el proceso de Desintegración del TPC con recursos independientes de la tarifa. El cumplimiento de ese objetivo de desvinculación y desintegración es determinante, esencial y fundamental para lograr la implementación del Sistema, generando una inercia diferente a lo que ha ocurrido en otros sistemas de transporte.

OBSERVACIÓN 6.

PROBLEMA 4. *El esquema de plazo establecido para obtener el Ingreso Esperado no es congruente con la vida útil de los vehículos exponiendo a los operadores a tener que hacer reposiciones de flota antes de obtener el Ingreso Esperado*

Solución Requerida:

La solución requerida es incrementar las Tarifas por Kilómetro ofrecidas de forma que el Ingreso Esperado se obtenga en un plazo igual al de la vida útil de los vehículos y así la terminación del contrato sea congruente con la terminación de la vida útil de los vehículos. Sin embargo, esto no va a ser viable en la medida que no se eliminen costos que se le están agregando a la Tarifa al Usuario tal como lo explicamos en el punto número 2.

RESPUESTA:Se reitera que el plazo del contrato depende del momento en que el concesionario alcance el ingreso esperado y no del plazo máximo del mismo, por lo que la vida útil de los vehículos no necesariamente es igual al plazo máximo del contrato. Sin embargo, se informa a los proponentes que debido a los ajustes operacionales, se recalcularán las tarifas, las cuales serán modificadas mediante la expedición de una Adenda.

OBSERVACIÓN 7.

PROBLEMA 5. *Se están solicitando requisitos de capacidad financiera por*

3

encima de las capacidades de los pre-operadores

Soluciones Requeridas:

- Quitarles a los operadores el requerimiento del fondeo de los recursos requeridos para la Chatarrización y que la consecución de la financiación requerida para este efecto sea responsabilidad de Transcaribe.
- Eliminar la necesidad de presentar un cupo de crédito o recursos líquidos con antelación a la presentación de las propuestas.

RESPUESTA:Los requisitos de capacidad financieros exigidos en la licitación, son los que la Entidad considera necesarios para garantizar y respaldar la debida ejecución del Contrato en las condiciones inicialmente establecidas en la licitación, contando con CONCESIONARIOS que acreditan la estructura financiera suficiente que demanda el proyecto.

OBSERVACIÓN 8.

PROBLEMA 6. *No existen compromisos y garantías reales por parte de la administración de llevar a cabo un adecuado y efectivo control a los medios de transporte informales los cuales amenazan la sostenibilidad de la demanda y por ende la viabilidad del Sistema*

Soluciones Requeridas:

- Establecer esquemas de garantías de cubrimiento a los ingresos de los concesionarios en caso que el Distrito no lleve a cabo medidas efectivas de control a los medios de transporte informales.
- Se planteen cronogramas de actividades concretas y metas para el control del transporte informal.

De nuevo agradecemos de antemano su atención sin antes recalcarle nuestra disposición de sacar este importante proyecto adelante, pero en condiciones que sean **Viabiles y Financiabiles.**

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

- **OBSERVACIÓN PRESENTADA POR ALFONSO MENDOZA HERNANDEZ** en representación de SOTRAMAC S.A.S., recibida mediante correo electrónico del 10 de septiembre de 2013 a la 11:27a.m.

OBSERVACIÓN 9.

OBSERVACIONES ADICIONALES - 3

A continuación incluimos otras observaciones a los Pliegos Definitivos de la Licitación Pública No.TC-LPN-003-2013. Las primeras corresponden a las observaciones realizadas en conjunto con las otras dos empresas que se están preparando como posibles Pre-Operadores, las cuales fueron radicadas a nombre del señor alcalde de la ciudad de Cartagena el día 9 de Septiembre de 2013 y las mismas se radicaron en Transcaribe. Posteriormente estas radicaciones se enviaron por correo certificado al Ministerio de Transporte para su conocimiento.

El segundo grupo de **NUEVAS OBSERVACIONES** que hoy enviamos, corresponden a observaciones adicionales importantes pero que no fueron entregadas en la comunicación al alcalde ya que quisimos dejar en la comunicación del alcalde aquellos puntos que eran comunes a los tres Pre-Operadores y corresponden a los problemas más estructurales del Sistema.



RESPUESTA: Es importante precisar que los interesados en el proceso no tienen la denominación de PREOPERADORES, en tanto, a la fecha, no han sido adjudicados los contratos de concesión para la operación del Sistema.

Observaciones entregadas al Alcalde Dionisio Vélez Trujillo el día 9 de Septiembre de 2013, (Con copia al Ministerio de Transporte, Transcaribe S.A y al DATI)

PROBLEMA 1. No existe un esquema de mitigación efectivo a los riesgos de implantación del Sistema:

Desafortunadamente, en la implantación de la totalidad de los Sistema de Transporte Masivo del país se han materializado los siguientes riesgos atribuidos al Ente Gestor y al Estado:

- ❖ Demoras en la entrada de operación y reducciones en la demanda por no tener la totalidad de la infraestructura
- ❖ Reducciones en la demanda por no llevar a cabo efectivamente las acciones necesarias para; (i) la eliminación de la sobreoferta de vehículos del transporte público colectivo, (ii) la eliminación de rutas y (iii) el control de los medios de transporte informales.
- ❖ Reducciones en los Ingresos del Sistema y por ende de los operadores por el no ajuste de la Tarifa al Usuario de acuerdo a lo establecido en los Contratos de Concesión.

La materialización de estos riesgos ha generado desequilibrios económicos importantes para los operadores y han afectado a prácticamente la totalidad de los Bancos en Colombia, teniendo estos que acudir a escenarios de insolvencia de los operadores, a múltiples reestructuraciones y aprovisionamientos de los créditos.

De esta forma, en la medida en que Transcaribe y el Gobierno Nacional no generen mecanismos de mitigación efectivos para los Bancos y los Concesionarios en relación a los riesgos materializados en las otras ciudades, resultaría completamente imposible para los operadores lograr un Cierre Financiero del proyecto. Hemos hecho acercamientos con las principales entidades financieras colombianas y la respuesta ha sido de total escepticismo y renuencia a financiar el proyecto sino se incluyen dentro del mismo, **mecanismos efectivos y oportunos de mitigación a estos riesgos.**

Solución Requerida:

La solución requerida y que sería la única aceptable para los Bancos es hacer un fondeo inicial del Fondo de Contingencias que asegure completar los pagos de los operadores en caso de llegarse a materializar los riesgos planteados anteriormente y que haya un mecanismo de garantía de inyección oportuna de recursos a este Fondo por parte del Gobierno Nacional y el Distrito si se siguen presentando déficits tal cual funciona actualmente en el SITP de la ciudad de Bogotá.

RESPUESTA: REMITASE A LA RESPUESTA A LA OBSERVACION No. 3.

OBSERVACIÓN 10.

PROBLEMA 2. Las Tarifas por Kilómetro ofrecidas no son suficientes para remunerar la inversión, recuperar los costos y obtener una rentabilidad mínima adecuada. Con las tarifas actuales propuestas el proyecto no es viable financieramente.

Solución Requerida:

La solución requerida es incrementar las tarifas por Kilómetro ofrecidas a los operadores. Sin embargo, esto no va a ser viable en la medida que no se eliminen costos que se le están agregando a la Tarifa al Usuario que no están relacionados con la operación del Sistema y que hacen que esta no sea sostenible. La misma experiencia de los otros Sistemas ha mostrado que cargarle a la Tarifa costos como los de infraestructura es gran parte del problema del déficit de los otros Sistemas de Transporte Masivo del país. Entre los costos que se podrían quitar de la Tarifa están:

- ❖ **Eliminar de la Tarifa al Usuario los costos asociados al pago de infraestructura:** El Gobierno Nacional es consciente de esto e inclusive se encuentra en un proceso de consecución de recursos para quitar este componente de la Tarifa en otros Sistemas que han fracasado en buena medida por este error. No entendemos como, si el mismo Gobierno Nacional ha aceptado que este es un error de estructuración de los otros Sistemas, insiste en mantenerlo dentro de la Tarifa en el caso de Cartagena.
- ❖ **Eliminar de la Tarifa al Usuario los costos de operación asociados al Ente Gestor:** El Distrito podría cubrir estos costos de operación tal cual lo viene haciendo y no incluirlos dentro de la Tarifa.

RESPUESTA: REMITASE A LA RESPUESTA A LA OBSERVACION No. 4.

OBSERVACIÓN 11.

PROBLEMA 3. El requisito de Chatarrización en cabeza de los operadores genera un desequilibrio en la estructura financiera del operador e impone requisitos financieros que están por encima de las capacidades de los transportadores.

Solución Requerida:

La solución requerida es quitarle a los operadores el requerimiento del fondeo de los recursos requeridos para la Chatarrización y que la consecución de la financiación requerida para este efecto **sea responsabilidad de Transcaribe**. Esto adicionalmente generaría beneficios para el Sistema y la Tarifa al Usuario ya que Transcaribe y el Gobierno Nacional podrían acceder a condiciones de financiación mucho más económicas que lo que podría conseguir los operadores.

RESPUESTA: REMITASE A LA RESPUESTA A LA OBSERVACION No. 5.

OBSERVACIÓN 12.

PROBLEMA 4. *El esquema de plazo establecido para obtener el Ingreso Esperado no es congruente con la vida útil de los vehículos exponiendo a los operadores a tener que hacer reposiciones de flota antes de obtener el Ingreso Esperado*

Solución Requerida:

La solución requerida es incrementar las Tarifas por Kilómetro ofrecidas de forma que el Ingreso Esperado se obtenga en un plazo igual al de la vida útil de los vehículos y así la terminación del contrato sea congruente con la terminación de la vida útil de los vehículos. Sin embargo, esto no va a ser viable en la medida que no se eliminen costos que se le están agregando a la Tarifa al Usuario tal como lo explicamos en el punto número 2.

RESPUESTA: REMITASE A LA RESPUESTA A LA OBSERVACION No. 6.

OBSERVACIÓN 13.

PROBLEMA 5. *Se están solicitando requisitos de capacidad financiera por encima de las capacidades de los pre-operadores*

Soluciones Requeridas:

- ❖ Quitarles a los operadores el requerimiento del fondeo de los recursos requeridos para la Chatarrización y que la consecución de la financiación requerida para este efecto sea responsabilidad de Transcaribe.
- ❖ Eliminar la necesidad de presentar un cupo de crédito o recursos líquidos con antelación a la presentación de las propuestas.

RESPUESTA: REMITASE A LA RESPUESTA A LA OBSERVACION No. 7.

OBSERVACIÓN 14.

PROBLEMA 6. *No existen compromisos y garantías reales por parte de la administración de llevar a cabo un adecuado y efectivo control a los medios de transporte informales los cuales amenazan la sostenibilidad de la demanda y por ende la viabilidad del Sistema*

Soluciones Requeridas:

- ❖ Establecer esquemas de garantías de cubrimiento a los ingresos de los concesionarios en caso que el Distrito no lleve a cabo medidas efectivas de control a los medios de transporte informales.
- ❖ Se planteen cronogramas de actividades concretas y metas para el control del transporte informal.

RESPUESTA: REMITASE A LA RESPUESTA A LA OBSERVACION No. 8.

OBSERVACIÓN 15.

NUEVAS OBSERVACIONES ADICIONALES:

Observaciones al Pliego de Condiciones

- ❖ En el **Numera 4.2.1.2** del Pliego de Condiciones: Se exige la demostración de contar con recursos en efectivo o con un cupo de crédito en el momento de presentar la Oferta. Este requerimiento le exige al operador tener un cierre financiero previo inclusive a la adjudicación de la licitación, lo cual es prácticamente imposible de conseguir en los plazos establecidos dentro del proceso licitatorio. **SOLICITAMOS QUE LA EXIGENCIA DE MOSTRAR RECURSOS DE CRÉDITO**, se mantenga como parte del Cierre Financiero del proyecto tal cual se establece en el contrato de concesión y que los requisitos financieros habilitantes se limiten a los requisitos requeridos en función del patrimonio neto que se establecen en la **Numeral 4.2.1.1.** del Pliego de Condiciones.

RESPUESTA: No se acepta la solicitud. La Entidad considera que los requisitos financieros habilitantes estipulados en el numeral 4.2.1.1. y 4.2.1.2. del Pliego de Condiciones, garantizan la operación y estabilidad del Sistema, asegurando la debida solidez y capacidad financiera por parte del Concesionario.

La exigencia de cupo de crédito es necesaria para demostrarle a la entidad que el proponente cuenta con recursos para poner en marcha la concesión. Por su parte el cierre financiero es la herramienta con la que cuenta la entidad para comprobar que el adjudicatario cuenta con recursos suficientes para ejecutar la totalidad del contrato.

De otro lado, Transcaribe considera que el plazo estipulado es adecuado para las labores que se den realizar ante los posibles financiadores y los plazos que ellos toman para su análisis y aprobación en junta.

OBSERVACIÓN 16.

- ❖ En el **Numeral 4.2.1.3** del Pliego de Condiciones: Se establece la posibilidad de acreditar la experiencia en consecución de recursos de financiación por medio de un Asistente Financiero que cumpla con los requisitos de financiación requeridos y que esté dispuesto a ser solidario en las obligaciones del concesionario en la obtención del cierre financiero y en específico en el monto establecido en la cláusula penal.

Amablemente **SOLICITAMOS QUE SE ELIMINE LA SOLIDARIDAD DEL ASISTENTE FINANCIERO**, dado que la asesoría financiera de por sí es una labor donde las obligaciones son de medio y no de resultado. Con el hecho de que el asistente financiero muestre sus capacidades y experiencia por medio de la demostración de haber llevado a cabo consecuciones de financiación de los montos requeridos en los pliegos debe ser suficiente garantía y tranquilidad para el contratante de que el Asistente Financiero cuenta con la suficiente experiencia para la consecución del cierre financiero sin necesidad de involucrarlo en multas adicionales a las que ya incluye el contrato con la póliza de cumplimiento y de la cual es responsable el concesionario.

RESPUESTA: Se acepta la solicitud. Se mantiene la solidaridad del asesor financiero cuando hace parte del grupo proponente, pero al igual que en otros procesos se elimina esta solidaridad dado que el proponente es libre de exigir al asesor financiero las garantías,



pólizas e indemnizaciones necesarias en caso de que su gestión en la consecución de recursos no sea exitosa.

OBSERVACIÓN 17.

Observaciones al Contrato de Concesión:

- ❖ En el **Numeral 7.1.13** de la Obligaciones Generales, establece que el Concesionario debe presentar a Transcaribe la solicitud de orden de compra dentro de los siete (7) días hábiles siguientes a la solicitud de incorporación de flota impartida por Transcaribe. **AMABLEMENTE SOLICITAMOS QUE ESTE PLAZO**, se incremente a por lo menos 15 días hábiles, dado que en el plazo establecido no es posible realizar todas las gestiones requeridas para poder poner un pedido en firme a un proveedor.

RESPUESTA: En anteriores observaciones se hizo la misma solicitud por parte de ustedes y la respuesta de la entidad fue que los 7 días hábiles son suficientes para realizar el pedido a los proveedores y se explicó cuál es la razón.

Los concesionarios tienen 4 meses para realizar el cierre financiero, plazo que se utiliza además de conseguir los recursos para realizar las reuniones con los diferentes proveedores, es decir que una vez que los recursos estén disponibles ya se han realizado todos los contactos con los proveedores e incluso en algunos casos ya existen acuerdo. Sumado a esto Transcaribe solo hará el pedido una vez que los concesionarios demuestren que cuentan con los recursos del cierre financiero.

OBSERVACIÓN 18.

- ❖ En el **Numeral 7.7.** del Contrato de Concesión, se establece el pago de unos derechos de entrada por la vinculación de flota a ser pagados a TRANSCARIBE. **SOLICITAMOS RESPETUOSAMENTE QUE ESTE REQUERIMIENTO SEA ELIMINADO**, con el objeto de quitar presión sobre la Tarifa al Usuario.

RESPUESTA:No se acepta su solicitud ya que los recursos relacionados al Derecho de Entrada, son requeridos por la Entidad para llevar a cabo actividades propias del Sistema. Cabe mencionar que dicho pago será realizado gradualmente, al momento en que Transcaribe realice la solicitud de flota, según las fases de operación establecidas.

Ha quedado claro que gran parte de los fracasos de los sistemas de transporte licitados en el país están relacionados con el hecho que **LOS INGRESOS DEL SISTEMA NO SON SUFICIENTES**, para remunerar a los agentes del sistema y esto ha pasado ya que han querido incluirle a la tarifa al Usuario, costos no asociados estrictamente a la operación.. En el caso del Sistema TRANSCARIBE está pasando lo mismo, se le quiere incluir a la tarifa, costos de infraestructura, costos de la eliminación total de la sobreoferta, costos asociados a tecnologías de combustible más costosas y adicional a esto costos de derechos de entrada para el sostenimiento del ente gestor.

RESPUESTA:En el caso de Transcaribe la falta de recursos para algunos elementos de infraestructura como patios, o la falta de recursos para el pago de la desintegración física

de los vehículos actuales del TPC, hacen necesario cargar la Tarifa con rubros destinados a estos conceptos. Por lo que los interesados en participar deberán asumir los faltantes durante la etapa de implementación, aspecto que ha sido suficientemente expuesto en los diferentes escenarios que se han presentado para realizar observaciones y socializar respuestas de la entidad.

Cabe mencionar que si Transcaribe logra gestionar recursos adicionales para infraestructura tanto del patio ya concesionado como de los posibles futuros patios que se requieran, el objetivo prioritario será descargar de la Tarifa los pagos asociados a dicha infraestructura.

OBSERVACIÓN 19.

- ❖ **Definición de Egresos del Sistema en el cálculo de la Tarifa Técnica:** En el **Capítulo 4** del Contrato de Concesión, donde se define la tarifa técnica y en las formulas donde se establece como se calcula la Tarifa Técnica, existen diferentes definiciones para los Egresos del Sistema Calculados. **AMABLEMENTE SOLICITAMOS AGREGAR UNA DEFINICIÓN**, de lo que significan los Egresos del Sistema Calculados, donde se establezca claramente que corresponden a los Egresos del Sistema Calculados para cada Beneficiario de Pago en el periodo i-1 **de acuerdo a las fórmulas de pago de cada Beneficiario sin tener en cuenta las reducciones en los pagos por efectos de escenarios de déficit del sistema (en el caso de los concesionarios de transporte corresponderían a la multiplicación de los kilómetros recorridos por las tarifas por Km licitadas y ajustadas)**, y hacer referencia a esta definición en las formulas, con el fin de evitar confusiones que lleven a pensar que las fórmulas hablan de los egresos efectivos.

RESPUESTA: Se acepta su solicitud y se realizarán los cambios pertinentes vía adenda.

OBSERVACIÓN 20.

- ❖ En la **Cláusula 23** se establece la fórmula de ajuste de la Tarifa al Usuario. En esta se establece un límite máximo de incremento en la Tarifa al Usuario de \$100 en cada período anual de ajuste. Amablemente solicitamos, que el límite máximo establecido sea cambiado por el **MÁXIMO ENTRE \$100 Y LA INFLACIÓN ANUAL DEL PERÍODO ANTERIOR**. Si no se incluye esta disposición, el operador estaría asumiendo un riesgo grande en caso que por cualquier razón macroeconómica volvamos a tener inflaciones altas que afecten los costos del operador y no sean compensadas con un incremento de \$100. Esto no debería afectar al Usuario ya que si hay inflaciones altas de igual forma los ingresos de los usuarios también se van a incrementar por lo menos con base en la inflación.

RESPUESTA: No se acepta su solicitud dado que la tarifa al usuario es definida por el Alcalde para lo cual toma en consideración la tarifa técnica la cual a su vez está calculada con una canasta de costos, definida en la Cláusula 23 del Contrato de Concesión, la cual incluye un componente de IPC.

OBSERVACIÓN 21.

- ❖ De igual forma, solicitamos que los valores máximos de ajuste de la **TARIFA AL USUARIO PUEDAN SER ACUMULADOS**, en caso que en uno o varios períodos, por la aplicación de la fórmula no hubiere necesidad de incrementarse la Tarifa al Usuario. Es decir; asumamos que en un período de ajuste la Tarifa no hubo que incrementarse pero en el siguiente período la aplicación de la fórmula de la Tarifa Técnica se determinara que la Tarifa al Usuario se debe incrementar en \$200. Con la actual fórmula tarifaria solo habría la posibilidad de incrementar la Tarifa al Usuario en \$100 quedando seguramente el sistema en déficit. En este escenario **LA TARIFA DEBERÍA PODERSE INCREMENTAR** en los \$200 que establece la Tarifa Técnica dado que el año anterior la Tarifa no se incrementó. Con este escenario se tendría un incremento de \$200 en dos años que es similar al incremento máximo de \$100 anuales propuesto en el contrato de concesión.

RESPUESTA: Se acepta su solicitud y se realizarán los respectivos cambios vía Adenda.

OBSERVACIÓN 22.

- ❖ Amablemente solicitamos que en la **Cláusula 30** – Recursos Residuales del Sistema, en la frase "... como el resultado de la diferencia entre los ingresos del Sistema por efectos del pago de la tarifa al usuario (Bolsa del Sistema) y los **Egresos del Sistema**", se cambie Egresos del Sistema por **Egresos del Sistema Calculados para cada Beneficiario de Pago en el periodo ide acuerdo a la fórmula de pago de cada Beneficiario.**

RESPUESTA: Se acepta su solicitud y se realizarán los respectivos cambios vía Adenda.

OBSERVACIÓN 23.

- ❖ En la **Cláusula 32-** Condiciones para la Disposición de Recursos del Fondo de Contingencias, no se incluye que una parte de las funciones de este fondo es completar los pagos a los agentes cuando los ingresos del Sistema son deficitarios. De esta manera, amablemente solicitamos que se incluya la posibilidad de disponer de estos recursos con el fin de completar los pagos a los concesionarios, cuando el Sistema se encuentre en déficit.

RESPUESTA: Se acepta su solicitud y se realizarán los respectivos cambios vía Adenda

OBSERVACIÓN 24.

- ❖ En la **Cláusula 43** - Valor de los Derechos de Participación del Concesionario, la fórmula de los Ingresos Máximos del Concesionario de Operación en el evento que el saldo en el Fondo General y/o en el Fondo de Contingencias sean insuficientes para el pago de la Remuneración de los Agentes del Sistema se define según la siguiente ecuación:

$$ICMAX_i = PPC_i \times (IS_i + TFC)$$

Donde:

PPCi: Participación porcentual del Concesionario de Operación en los Egresos del Sistema para el Periodo i

Solicitamos que la definición de PPCi se modifique por

PPCi: Participación porcentual del Concesionario de Operación en los Egresos del Sistema Calculados de acuerdo a la fórmula de pago de cada Beneficiario para el Periodo i

- ❖ Con el fin de eliminar costos que se le están agregando a la Tarifa al Usuario que no están relacionados con la operación del Sistema y que hacen que esta no sea sostenible, amablemente solicitamos que **LOS COSTOS DE OPERACIÓN ASOCIADOS AL ENTE GESTOR** no sean incluidos en la Tarifa al Usuario y sean asumidos por el Distrito como lo viene haciendo.

RESPUESTA: No se acepta su solicitud ya que en el momento, no hay disponibilidad de recursos para cubrir los costos de operación del Ente Gestor con recursos independientes de la tarifa.

OBSERVACIÓN 25.

- ❖ En la **Cláusula 50**, se hace referencia a que el inicio de la Etapa de Operación Regular no estará supeditado a la entrega de la totalidad de la infraestructura de soporte. Amablemente, solicitamos que los Concesionarios de Operación **SEAN COMPENSADOS** por los sobrecostos en que incurran en el inicio de la operación por no contar con la totalidad de la infraestructura de soporte.

RESPUESTA: No se acepta su solicitud. Demoras en infraestructura: Al momento la infraestructura pendiente para el Sistema consiste en el tramo 5A de la Troncal de Bazurto y completar las Obras del Patio Portal. Al respecto el contrato de obra del tramo 5A y el contratista ha entregado las garantías solicitadas para el cumplimiento del contrato. Por su parte la obra del Patio Portal, también cuenta con las garantías necesarias para que esté completa antes del inicio de la operación. Transcaribe tiene la posibilidad de no solicitar la flota si observa posibles retrasos en estos contratos, que impidan el inicio de la implementación del Sistema dentro de los plazos inicialmente previstos.

En caso que Transcaribe ya haya solicitado la Flota y se presenten demoras, no es viable implementar un esquema como el del SITP de Bogotá (pago fijo mensual), dado que al momento, no hay disponibilidad de recursos para financiar un aporte inicial en el Fondo de Contingencias con recursos independientes de la tarifa.

OBSERVACIÓN 26.

- ❖ Solicitamos que se **AJUSTEN LAS DISPOSICIONES ESTABLECIDAS** en la **Cláusula 51 y 52** del Contrato de Concesión ya que varias de las obligaciones están hechas y redactadas como si existiera el caso de que cada operador fuera a tener su propio patio de operación y tuviera que prestar el servicio de parqueo a los otros operadores. En el caso de Cartagena es un solo patio que utilizarán todos los operadores.

RESPUESTA: En estricto sentido se trata de un solo patio que se divide para los tres concesionarios que resulten adjudicatarios. Sin embargo, ese espacio, de acuerdo con la información técnica con que cuenta TRANSCARIBE tiene áreas perfectamente identificables para cada CONCESIONARIO de donde surge que, en efecto, cada uno debe responder por la integridad de la porción del patio que le corresponde por asignación del ente gestor.

OBSERVACIÓN 27.

- ❖ Teniendo en cuenta que la Garantía Única de Cumplimiento y el valor asegurado depende **DIRECTAMENTE DEL NIVEL DE RIESGO DEL SISTEMA**, solicitamos que el valor a asegurar durante la etapa de operación vaya reduciendo en el tiempo en la medida que el Sistema llegue a un grado de madurez donde los riesgos del Sistema disminuyan significativamente. Un ejemplo de esto es el Sistema Megabus de Pereira, donde recientemente se suscribió un **Otrosí**, para reducir las pólizas de seguro teniendo en cuenta que el Sistema ya estaba maduro y por ende el nivel de riesgo disminuyó. En este sentido la etapa de operación regular **SE DEBERÍA DIVIDIR EN ETAPAS**. Una primera de dos o tres años donde se mantengan los montos propuestos y otra por el restante de años de operación donde se reduzca de forma importante el valor a asegurar.

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 2º. 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.

OBSERVACIÓN 28.

- ❖ Según la **Cláusula 148** – Tribunal de Arbitramiento, se solicita que ante cualquier divergencia que surja entre las partes con ocasión de la celebración, interpretación, ejecución y/o liquidación del Contrato, que no sea posible solucionar mediante arreglo directo o conciliación o por el amigable componedor, sea dirimida por un



Tribunal de Arbitramento del Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Bogotá y no el de Cartagena como está establecido actualmente. Esto puede dar **MAYOR NIVEL DE OBJETIVIDAD** y puede evitar posibles conflictos de interés en la solución de controversias en la aplicación del contrato.

RESPUESTA: Entendiendo que el domicilio de TRANSCARIBE se encuentra en la ciudad de Cartagena, y considerando que el sitio de ejecución del contrato también es la ciudad de Cartagena, el Ente gestor encuentra que el Centro de Arbitraje y Conciliación de la Cámara de Comercio de Cartagena es el competente para dirimir cualquier controversia surgida con ocasión del contrato de concesión que se suscribirá. No se entiende de donde surge la imputación de posible falta de objetividad y la ocurrencia de un posible conflicto de interés que devenga de la competencia asignada a ese Centro.

OBSERVACIÓN 29.

POR ULTIMO, si Transcaribe hizo el análisis razonable de los cambios que se proponen sobre la **PROFORMA 7A**, se solicita amablemente que esta sea publicada mediante Adenda, lo antes posible con el objeto de que podamos iniciar el diligenciamiento de la misma con los propietarios, de acuerdo a lo que se establezca. Recuerden que **“LO URGENTE NO DEJA TIEMPO PARA LO MAS IMPORTANTE”**.

RESPUESTA: La **PROFORMA 7 A** será ajustada y su versión final será publicada con la Adenda que está pendiente de publicación.

- **OBSERVACIÓN PRESENTADA POR HECTOR BLANCO PORTACCIO** en representación de **CARTAGENA EXPRESS S.A.**, Recibida físicamente el 16 de septiembre de 2013 a la 11:50, Rad. Interno 001007.

OBSERVACIÓN 30.



OBSERVACIONES A MATRIZ DE RIESGOS DEL PROYECTO- ANEXO 5 DEL PLIEGO DE CONDICIONES.

DOCUMENTO DE RESPUESTAS DE TRANSCARIBE SOBRE LAS OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE REVISION DE ASIGNACION DE RIESGOS CELEBRADA EL 15 DE AGOSTO DE 2013.

1. RIESGO DE DEMANDA ASIGNADO AL CONCESIONARIO:

Con relación a las inquietudes de los proponentes frente al riesgo de demanda derivado del transporte informal, Transcaribe responde que *"El riesgo de demanda relacionado con transporte ilegal o informal se ajustará en el sentido de precisar que se traslada al concesionario la informalidad e ilegalidad actual que se estima en un 25% de la demanda total de usuarios del transporte público en la ciudad de Cartagena"*.

Se pregunta ¿cómo ha medido Transcaribe ese riesgo de demanda derivada de transporte informal para afirmar que es de un 25% del transporte actual y que ese ya es conocido por los proponentes y por lo tanto deben asumirlo? Como lo va a medir hacia futuro y como discriminarlo frente a otros factores que afectan la demanda?

Transcaribe señala que *"en el evento que esa medición inicial del transporte informal o ilegal se aumente se trata de un riesgo imprevisible que deberá ser manejado en el evento en que se presente."*

Consideramos que si esto llega a suceder no se trata de un riesgo imprevisible, toda vez que es un riesgo conocido por Transcaribe que ya existe y que en el evento de no aplicarse las medidas correspondientes por la autoridad competente, necesariamente va a aumentar como ocurre en otras ciudades del país. Este riesgo debe estar asignado a Transcaribe que es quien está en posibilidad de evitarlo o por lo menos mitigarlo, para lo cual es necesario que suscriba antes de la adjudicación de la presente licitación un convenio interadministrativo con las entidades encargadas del Municipio de regular y controlar el transporte público en la ciudad.

Este convenio interadministrativo tendrá que facultar a Transcaribe de las herramientas necesarias para evitar el transporte informal e ilegal en la ciudad, de

lo contrario los concesionarios de transporte estarán condenados a tener una demanda muy por debajo de la presupuestada y como consecuencia de ello no contarán con los ingresos previstos en sus modelos financieros, lo que los llevará a solicitar a Transcaribe la restitución del equilibrio económico del contrato.

Transcaribe también menciona *sobre los riesgos de demanda relacionados con el medio de pago y el sistema de recaudo que se incluirá el medio de mitigación relacionado con la provisión de estaciones de compra de tiquetes del sistema que se vincula con el contrato de recaudo respecto del cual se hacen exigibles las obligaciones de provisión de medio de pago y control eficiente del acceso al sistema previo pago de la tarifa fijada por el distrito. Este evento se asignará al concesionario.*

En otras partes del mismo documento Transcaribe señala que este riesgo le será asignado a Transcaribe, sin embargo en la respuesta dada al representante de Cartagena Express contestó por error que ese riesgo le sería asignado al Concesionario, lo cual no tiene sentido alguno toda vez que es un tema relacionado con el sistema eficiente de recaudo.

RESPUESTA: De manera anticipada se ha tenido el castigo de la demanda estimada con la cual se hacen los cálculos del Sistema. Dentro de ese castigo se tiene que cerca del 25% de la demanda de pasajeros del sistema de transporte público de la ciudad de Cartagena lo absorbe el transporte informal. De ahí que se tenga como riesgo previsible

asignado al CONCESIONARIO por cuanto en cerca de ese porcentaje se ha castigado la estimación de demanda.

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

Frente al riesgo de demanda por disponibilidad del medio de pago, la matriz de riesgos se ajustará en ese sentido. En efecto, se trató de un error en la respuesta cuando se indicó que correspondía al CONCESIONARIO. Ese riesgo se asigna a TRANSCARIBE, de acuerdo con lo que ha sido expuestos en las diferentes respuestas que se han dado.

OBSERVACIÓN 31.

2. RIESGO POR OBLIGACIONES AMBIENTALES. ASIGNADO AL CONCESIONARIO:

En consonancia con la respuesta dada por Transcaribe sobre este riesgo consideramos importante señalar que para el caso de la expedición de nueva normatividad que regule las obligaciones ambientales, evidentemente estaríamos frente a un hecho imprevisible que como tal esta fuera de control del concesionario y tendría que ser tratado en la forma prevista en las normas vigentes para los hechos imprevisibles que ocurren durante la ejecución de un contrato.

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

OBSERVACIÓN 32.

3. RIESGO POR RETORNO DE LA INVERSION – ASIGNACION AL CONCESIONARIO.

En relación con las observaciones hechas a Transcaribe sobre el riesgo de retorno de la inversión derivado de hechos imputables a Transcaribe entre los que se incluyen el control de los medios informales de transporte, la demora o la ineficiencia por la implantación de la red de recarga, la escasez del medio de pago y en general todas la demoras en el proceso de implementación, eventos en los cuales quien esta obligado a asumirlos y a mitigarlos es el ente gestor,



Transcaribe contesta que en estricto sentido no hay un riesgo de retorno de la inversión sino que ese retorno de la inversión se produce como consecuencia del cumplimiento del contrato en los términos pactados y bajo las condiciones de riesgo previsible en la matriz de riesgos del contrato.

Genera extrañeza la respuesta de Transcaribe toda vez que los hechos antes mencionados, en el evento que sucedan no pueden ser imputables al concesionario, ya que este no tiene como evitarlos ni mitigarlos, en cambio Transcaribe si tiene las herramientas para evitar que sucedan o por lo menos para mitigarlos a través del concesionario de recaudo quien es el directo responsable de controlar que esos hechos ocurran.

Por lo tanto insistimos en incluir estos hechos en la matriz de riesgo a cargo de Transcaribe S.A.

RESPUESTA: En cuanto a esta observación, la matriz de riesgos fue ajustada precisando el alcance del riesgo de demanda en punto a lo que guarda relación con la disponibilidad del medio de pago. Ese riesgo es asignado a TRANSCARIBE.

OBSERVACIÓN 33.

4. RIESGO DE EVASION O FRAUDE EN LA UTILIZACION DEL SISTEMA:

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

Insistimos en la necesidad que Transcaribe S.A. adopte junto con el concesionario de Recaudo los procedimientos y mecanismos para el control del fraude, identificando y controlando las fuentes de fraude internas y externas y esto quede consignado expresamente en la matriz de riesgos del contrato. En este orden de ideas, solicitamos que Transcaribe asuma el riesgo de evasión o fraude en la utilización del sistema conjuntamente con los concesionarios de Transporte.

RESPUESTA: En cuanto a esta observación, la matriz de riesgos fue ajustada precisando el alcance del riesgo de demanda en punto a lo que guarda relación con la disponibilidad evasión o fraude en la utilización del Sistema.

OBSERVACIÓN 34.

OTRAS OBSERVACIONES AL PLIEGO DE CONDICIONES Y A LA MINUTA DEL CONTRATO DE CONCESION.

1. Anexo No 6 Minuta del Contrato Numeral 7.4.6

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

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

Transcribe en el Proceso TC-LPN-002 2013 respondió: "**Respuesta 255:** se acepta su solicitud. Se realizara el respectivo ajuste en los documentos."

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

RESPUESTA: Se acepta su solicitud.

En la minuta publicada con el pliego de condiciones no se realizó el ajuste, no obstante Transcaribe haber contestado en dos oportunidades que acepta la solicitud.

RESPUESTA: El numeral 7.4.6. de la minuta del contrato de concesión, señala lo siguiente: **"Permitir el ingreso del Concesionario de Recaudo, para la intervención de los equipos, elementos y dispositivos a bordo de los vehículos en cualquier momento que se requiera, para el adecuado funcionamiento de los mismos y del Sistema de Gestión y Control de la Operación. El ingreso deberá ser previamente coordinado con el CONCESIONARIO a fin de no generar condiciones que alteren la prestación del servicio e impacten los ingresos del CONCESIONARIO"** (Destacado fuera de texto). En ese orden se tiene que la observación fue atendida y así se incluyó en la Minuta del Contrato de Concesión que fue publicada con el pliego de condiciones definitivo.

OBSERVACIÓN 35.

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

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

Favor revisar este tema nuevamente que tiene una incidencia negativa en la eficiencia del manejo logístico del fideicomiso.

RESPUESTA: Se aclara que la fiducia de administración de recursos del concesionario debe ser de administración y fuente de pago y no es obligatorio que los vehículos hagan parte de los bienes fideicomitidos, aunque se deja abierta la posibilidad de que así sea si el concesionario lo solicita.

OBSERVACIÓN 36.

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

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

Transcribe en el Proceso TC-LPN-002 2013 respondió: "**Respuesta 275:** se atenderá la observación."

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

RESPUESTA: Se acepta su solicitud.

En la minuta publicada con el pliego de condiciones no se realizó el ajuste, no obstante Transcaribe haber contestado en dos oportunidades que acepta la solicitud.

RESPUESTA: De acuerdo con lo incluido en la minuta del contrato de concesión, se tiene que el numeral 20.1. señala lo siguiente *“Auto-sostenibilidad del Sistema Transcaribe en el tiempo: El Sistema deberá ser autónomo en sus flujos”* Como se ve, la mención indicada en la observación no está incluida en el documento publicado con el pliego de condiciones.

OBSERVACIÓN 37.

4. Anexo No 6 Minuta del Contrato Cláusula 41. Beneficiarios

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

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

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

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

Agradecemos ser consecuentes con su respuesta.

RESPUESTA: Se realizaran los ajustes en la redacción.

En la minuta publicada con el pliego de condiciones no se realizó el ajuste, no obstante Transcaribe haber contestado en dos oportunidades que acepta la solicitud.

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 éstos 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 38.

PLIEGO DE CONDICIONES Numeral 4.2: Capacidad Económica Financiera del Proponente

Las bases de la licitación 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, favor aclarar.

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

1. Cupo de Crédito
2. Depósito 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, favor aclarar.
- 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 ACREDITA EL 30% DEL VALOR	CANTIDAD DE VEHICULOS NECESARIOS SI SE ACREDITA EL 50% DEL VALOR	CANTIDAD DE VEHICULOS NECESARIOS SI SE ACREDITA EL 65% DEL VALOR
1	\$ 66.300.000.000	\$ 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 Vehiculos			3.437	2.062	1.586
Cantidad de Vehiculos en inventario de Cartagena			1585	1585	1585
Diferencia			-1852	-477	-1

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 tabla 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.

Como se ha visto previamente, el valor de Patrimonio Proyecto exigido es:

CONCESION	VALOR PATRIMONIO PROYECTO
1	\$ 66,300,000,000
2	\$ 43,620,000,000
3	\$ 39,600,000,000

Al comparar estos valores con las facturaciones anuales estimadas para las concesiones cuando esté operando el 100% de la demanda, situación que en las proyecciones más optimistas estaría ocurriendo luego de pasados varios años de iniciada la operación, se observa claramente que es irrazonable se esté exigiendo se acredite 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 150% del valor de la facturación bruta anual de los primeros años de las concesiones y de la operación.

Queda entonces una sola alternativa que es el cupo de crédito, el cual según la base de la licitación debe ser irrevocable. 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 semejantes proporciones 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.

La experiencia en otros procesos licitatorios de Sistemas Integrados de Transporte en Colombia y en muchas ciudades Latinoamericanas, muestra que salvo casos excepcionales y que pueden ser considerados aislados y que no representan una situación generalizada, no ha habido incumplimientos en los cierres financieros. Eso sí, cabe indicar que esto se ha producido porque la estructura licitatoria propuesta, la estructura de operaciones y la de ingresos de los concesionarios y garantías de pago extendidas en algunos de los casos, hicieron que estos proyectos fueran viables. Castigar a esta licitación con requisitos que si bien

pueden ser comunes en procesos licitatorios de otro tipo (carreteras, aeropuertos, etc.) no son recurrentes en licitaciones de transporte, equivale a ubicarse en una realidad distinta.

Considerando lo expuesto, se solicita que este requisito sea ELIMINADO de los pliegos de la licitación, toda vez que como se ha analizado no es más que un requisito ilógico e imposible 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.

RESPUESTA: Comentario 1: Respecto al requisito de capital de trabajo indicado en el formulario 4 sección C3, se aclara que la evaluación del capital de trabajo debe entenderse como la evaluación del capital mínimo del proyecto y por lo tanto su forma de acreditación es como se indica en la Cláusula 4.2.1.2 del Pliego de Condiciones, es decir mediante la sumatoria de las acreditaciones de:

- Cupo de crédito;
- Depósito de dinero en garantía;
- Porcentaje del valor de los vehículos como aporte.

Por lo anterior, el capital de trabajo que se menciona en la proforma 4, no se acredita con Estados Financieros de los proponentes.



Comentario 2: Se aclara que el valor de los vehículos se puede acreditar como patrimonio neto únicamente en el componente de operación, por lo cual la tabla indicada en el punto b no aplica.

Comentario 3: Se informa a los proponentes que los valores de la tabla 4.2.1.2 serán modificados vía Adenda.

Por lo anterior no se acepta su solicitud de eliminar el requisito, pero se informa que las cifras será modificadas mediante adenda.

- **OBSERVACIÓN PRESENTADA POR DIANA JAKELINNE SANCHEZ recibida por correo electrónico el 17 de septiembre de 2013 a las 4:25 p.m.**

OBSERVACIÓN 39.

Con relación a la minuta del contrato, se observa lo siguiente:

1-En el numeral 1.27 se pregunta, cómo se determina quién es actor directo o indirecto del Transporte Público Colectivo?. El cálculo del 50% debería ser sobre el total de Transporte Público Colectivo y no sobre el masivo.

RESPUESTA: La determinación corresponde a una carga conjunta entre TRANSCARIBE, el DATI y el CONCESIONARIO de modo que se logre establecer con claridad quiénes son actores y cómo se pueden vincular al Sistema para absorber la mayor cantidad de personas a a fin de mitigar el impacto social que genera la entrada en operación del Sistema.

OBSERVACIÓN 40.

2-Los aportes a la Fiducia de Desintegración deberían ser graduales en la medida que se requieran los recursos, la implementación del Sistema será gradual por lo que no tiene objeto dejar unos recursos inmovilizados asumiendo un elevado costo financiero. Adicionalmente, no se requerirían recursos para aquellos vehículos que se desvincularán.

RESPUESTA: Se aclara que el CONCESIONARIO tiene la obligación de realizar el cierre financiero correspondiente a los recursos que se destinarán a la Fiducia de Desintegración, los cual no necesariamente implica el desembolso de la totalidad de los recursos en la Fiducia. La gradualidad y desembolso de dichos recursos será exigida por Transcaribe de acuerdo al Plan de Implantación y según los vehículos postulados por los propietarios para desintegración.

OBSERVACIÓN 41.



3-Cuántos puntos de venta y recarga de tarjetas están previstos?. Dónde se encuentran ubicados y cuál es su horario de funcionamiento?. Como se podrán comprar o recargar las tarjetas en los horarios en los que el Sistema opere pero los puntos de venta y recarga no se encuentran abiertos?.

RESPUESTA: De acuerdo con lo establecido en el contrato de recaudo, el concesionario de recaudo está obligado a poner a disposición 80 puntos de ventas y recarga en estaciones y portales y 470 puntos de venta externos, estos últimos deberán ser ubicados en toda la ciudad con el objetivo de garantizar la cobertura a todos los usuarios.

Los puntos de ventas tendrán un horario de atención de 6 de la mañana hasta las 23 horas del día.

Es importante aclarar que los usuarios deberán habituarse a los horarios en los cuales permanecerán abiertos los puntos de venta, así como funcionan los horarios de atención de bancos y otras entidades.

OBSERVACIÓN 42.

4-Los recursos del Fondo de Pasajes no Utilizados se deberían transferir al fondo de contingencia donde seguramente se utilizarán para que el Sistema pueda funcionar.

RESPUESTA: No se acepta su solicitud dado que la cláusula 38 de la minuta del contrato de concesión indica que estos recursos deben ser destinados al FREVIC.

OBSERVACIÓN 43.

5-En el numeral 1.144 está previsto el sistema de red de fibra óptica para el corredor troncal, cuál es el sistema que se implementará para las rutas de los vehículos padrones y alimentadores?.

RESPUESTA: Para el control de la rutas auxiliares y alimentadoras se utilizará un sistema de comunicaciones inalámbricas que será de uso exclusivo del sistema y es obligación del concesionario de recaudo montar dicho sistema de comunicaciones. Este sistema permitirá realizar el control de los diferentes vehículos de las rutas mencionadas en tiempo real. Estos vehículos estarán provistos de computador a bordo y un sistema de radio para comunicación con el conductor y el centro de control.

OBSERVACIÓN 44.

6-Cómo se controla que los vehículos articulados de 160 pasajeros, transporten solamente 130 o 140 pasajeros?.



RESPUESTA: Estos vehículos deberán ser controlado por los operadores a través de suministro de sistema de sensores de control de peso. Se trata de un factor de calidad para la prestación del servicio que debe ser cumplido por el CONCESIONARIO.

OBSERVACIÓN 45.

7-Cuál será el protocolo para realizar las obras necesarias en el patio-taller, en la medida que el concesionario no puede garantizar las obras que el concesionario que construyó el patio ejecutó?.

RESPUESTA: Ya se ha explicado en múltiples respuesta que la infraestructura del portal y el patio estará lista para el momento de inicio de operaciones. En este momento las obras están contratadas y están con un avance del 15%, es importe también informar que aunque el contrato hoy se encuentre suspendido todo está planeado para que las obras se reinicien una vez se adjudiquen los contratos de operación. A partir de ese momento el concesionario de infraestructura debe reactivar sus actividades y tendrá un año para terminar dichas obras.

Estas obras contarán con la interventoría adecuada, de tal modo que se garantice el cumplimiento de la obligaciones del concesionario y se dispondrá como plan de contingencia el trabajar doble turno.

OBSERVACIÓN 46.

8-En el numeral 7.2.10 los pasivos, cargas u obligaciones que asumiría el concesionario serían las derivadas de su actividad, no las de la ubicación y/o construcción de esta infraestructura, se solicita precisar este aspecto.

RESPUESTA: Se aclara que los concesionarios de operación deberán asumir los pasivos, cargas u obligaciones que se generen con ocasión de las licencias o planes ambientales requeridos para la operación de la infraestructura de soporte entregada. Esto se refiere a que las licencias y/o permisos ambientales de la construcción de la obra son cubiertos por el concesionario de portal y patio.

Le corresponde a los concesionarios de operación todo lo relacionada ambientalmente de acuerdo a la actividad de la operación y esto lleva consigo lo que corresponda a la infraestructura entregada durante la operación del sistema

OBSERVACIÓN 47.

9-De acuerdo con el numeral 7.4.2, existirá un recaudo manual en los vehículos?

RESPUESTA: Se aclara que no existirá recaudo manual a bordo de los vehículos todo será automatizado. A lo que se refiere este numeral es al espacio para ubicar los dispositivos de recaudo a bordo de lo vehículos.

OBSERVACIÓN 48.

10-Se solicita revisar la necesidad, conveniencia y costo de tener dos fiduciarias, bastaría con la fiducia del sistema que tuviera la posibilidad de expedir certificados de garantía. Dos fiducias implican dos cuatro por mil y eventualmente doble impuesto de industria y comercio. La duración de los contratos de fiducia debería ser de dos o tres años prorrogables y no por toda la duración del contrato. Lo importante es que siempre esté vigente el contrato de fiducia del sistema.

RESPUESTA: Se aclara que para el efecto de brindar mayores garantías para los concesionarios y sus accionistas (incluyendo los propietarios vinculados), y los proveedores y entidades de crédito involucradas en el proyecto, el esquema de fiducia de administración de pagos en cabeza de cada uno de ellos se considera necesario y justificado. La estructuración financiera prevé los costos asociados a este concepto. Se estudiará la solicitud de reducir los plazos de los contratos de fiducia.

- **OBSERVACIÓN PRESENTADA POR RUBEN CHACON en representación de SOMOS, recibida por correo electrónico el 17 de septiembre de 2013 a las 4:27 p.m.**

OBSERVACIÓN 49.

En atención al documento de “Respuesta a Observaciones a Pliegos No. 5” de la licitación pública No. TC-LPN-003-2013, puntualmente a las respuesta a las observaciones No. 29 y 30 de dicho documento, nos permitimos realizar las siguientes observaciones:

Respuesta a la observación:

- OBSERVACIÓN 29

*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. (subrayado, negrilla y cursiva fuera de texto)*

Respuesta a la observación:

- OBSERAVACION 30

*RESPUESTA: El entendimiento de la pregunta 19 es adecuada. Frente a la pregunta 20 y 21 **no seacoge 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. (subrayado, negrilla y cursiva fuera de texto)*

Como se puede ver, en ambas respuestas el lineamiento a seguir es que, la proforma no puede modificarse por cuanto no se acepta la figura del propietario del vehículo como socio “indirecto” y hacen énfasis a que el propietario debe participar como socio, y la mención a directa o indirectamente no es adecuada.

Ahora bien, realizando un análisis profundo, consecuente y metodológico de los pliegos de condiciones, se tiene que TRANSCARIBE S.A., al señalar que la proforma 7A no se puede complementar con la palabra socios “indirectos” ya que estos no están permitidos, está cayendo en una contradicción entre lo que señalan los pliegos expedidos por la misma entidad y en la Proforma 7A así como en sus respuestas a las observaciones.

Lo anterior se fundamenta en los mismos pliegos de la siguiente manera:

CAPITULO IV, FACTORES DE HABILITACIÓN Y EVALUACIÓN DE LAS PROPUESTAS.

4.1 REQUISITOS HABILITANTES

4.1.1 APTITUD LEGAL DEL PROPONENTE

(...)

- ***4.1.1.3 Composición de la estructura del proponente.*** Este numeral, desde el punto de interpretación legal, señala como su nombre lo indica el “COMO” debe estar o ser la estructura del proponente, es decir quienes lo integran, y se subraya la palabra “deben” en razón a que no se trata de algo que pueda quedar supeditado a la voluntad del proponente, sino que por el contrario se trata de un requisito, es decir una obligación.

Texto tomado de los pliegos de condiciones páginas 49 y 50.

“4.1.1.3. Composición de la estructura del proponente

4.1.1.3.1. Descripción de la Composición de la Estructura del Proponente

La Composición de la Estructura del Proponente, debe seguir los siguientes parámetros:

Alternativa A.

Cuando se pretenda acreditar factores de experiencia a través del número mínimo de empresas de transporte público colectivo de pasajeros habilitadas en el Distrito de Cartagena exigidos para la concesión a la cual se presente, el proponente deberá contar con mínimo cuatro (4) empresas de transporte público colectivo de pasajeros habilitadas en el Distrito de Cartagena, así como también deberá contar con un número mínimo de pequeños propietarios.

Alternativa B.

Cuando se pretenda acreditar factor de experiencia a través de propietarios de vehículos que hacen parte del censo del parque automotor, se deberá contar con una cantidad mínima de pequeños propietarios (la cual depende de la concesión elegida) que tengan tarjeta de operación y se encuentren relacionado en el APÉNDICE 5.

*Tanto en la Alternativa A como en la Alternativa B, **los Propietarios deberán ser socios del proponente, ya sea en forma directa o indirecta a través de sociedades conformados por estos como miembro del proponente.** (Subrayado, Cursiva y Negrilla fuera de texto).*

Cada propietario podrá asociarse únicamente a un solo Proponente dentro del presente proceso licitatorio. En caso de no cumplirse esta condición, se dará aplicación a lo previsto en el artículo 8.1.3. del Decreto 734 de 2012. (...)"

De la lectura de lo anteriormente expuesto, se tiene que los pliegos de condiciones en forma CLARA y EXPRESA señalan que los propietarios deberán ser socios del Proponente de una primera forma o de forma Indirecta a través de sociedades conformadas por estos como miembros del Proponente, es decir que los Propietarios pueden crear sociedades para que dichas sociedades sean miembros del proponente; no es entendible que se señale en la respuesta que solo cabe la categorización en la Proforma 7A, de socios, promitentes socios o socios cooperados.

Ahora bien, siguiendo con una interpretación lógica de los pliegos de condiciones se tiene que el numeral anteriormente señalado indica "el como" debe estar compuesta la estructura del proponente y en el numeral siguiente de los mismos pliegos se señala COMO se debe acreditar dicha composición.

"4.1.1.3.2. Acreditación de la Composición de la Estructura del Proponente.

Para acreditar la Composición de la Estructura del Proponente, éste deberá diligenciar la PROFORMA 6 (en medio físico y magnético) y las PROFORMAS 7 y 7A, con lo cual comprometerán la responsabilidad del Proponente y/o de los miembros del Proponente respecto de la fidelidad y veracidad de la información que suministra, así como deberá adjuntar a las proforma los documentos que se especifican en este numeral.

TRANSCARIBE se reserva el derecho de solicitar en cualquier momento al proponente la documentación necesaria donde conste la condición de accionistas del Propietario.

La Proforma deberá venir acompañada de los siguientes documentos:

Para el caso de las personas jurídicas de objeto único y/o cooperativas que incluyan en su conformación Propietarios y/o empresas de transporte público, se debe anexar la escritura de constitución de la sociedad o copia autentica del acta de constitución en caso de ser



sociedades anónimas simplificadas, y el certificado de existencia y representación legal de la Cámara de Comercio expedido como máximo dentro de los sesenta (60) días anteriores a la fecha de cierre del proceso”.

Por lo anterior, entiéndase que la acreditación de lo exigido por los pliegos de condiciones se debe hacer en la forma expuesta en el numeral anteriormente relacionado, el cual señala que para tal fin se tendrán las Proformas 6, 7 y 7A, dando aún más entendimiento a que la proforma para cumplir con lo señalado por los mismos pliegos en el numeral 4.1.1.3.1 debe indicar dicha posibilidad de participación a través de una sociedad, que sea conformada por propietarios y que dicha sociedad sea miembro del proponente, lo cual se traduce en que el Propietario del vehículo es socio indirecto del Proponente en razón a que es socio directo de una de las sociedades que lo conforman.

El hecho de que la ley y la jurisprudencia hayan reconocido en cabeza de la administración la potestad de interpretación de los pliegos de condiciones **no es un motivo para que las entidades elaboren pliegos ambiguos, confusos o que atenten contra la claridad y precisión** exigida por el ordenamiento. **(Consejo de Estado, Sección Tercera, Sentencia 050012331000199800833 01 (25642), jul. 24/13, C. P. Enrique Gil Botero).**

Por lo anterior solicitamos nuevamente que se expida una adenda a través de documento publicado en el SECOP donde se señale que la palabra “socio” en las proformas hace referencia tanto a los: socios ya sea en forma directa o indirecta, promitentes socios o cooperados; o en su defecto la viabilidad de anexar a la proforma 7A una relación de los Propietarios que hacen parte de la sociedad miembro del Proponente, debidamente suscrita por el Apoderado de la Promesa de Sociedad Futura en nuestro caso.

RESPUESTA: Se revisará el contenido de los dos documentos mencionados para dar claridad sobre la alternativa que corresponde a la vinculación de propietarios, de manera directa con el proponente o mediante la integración de sociedades que sean miembros del proponente plural. Sin perjuicio de lo anterior, y considerando que la PROFORMA 7 Y 7 A corresponde a la vinculación de propietarios con el Sistema, para efectos de surtir el procedimiento de desintegración se verificará para incluir un formato adicional que permita obtener ese mismo beneficio cuando se trate de sociedades que integran proponentes. Lo anterior, dada la dificultad que se tiene de incidir en ese vinculo privado que surge entre el propietario y la sociedad que es miembro del proponente plural, respecto de la cual TRANSCARIBE no tiene vínculo jurídico alguno.

FIN DEL DOCUMENTO