

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PLIEGOS No. 8
LICITACIÓN PUBLICA No. TC-LPN-003-2013**

CUYO OBJETO ES SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS– TRANSCARIBE

- **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR ALFONSO MENDOZA HERNANDEZ en representación de SOTRAMAC S.A.S. Recibida por correo electrónico el 18 de septiembre de 2013 a la 5:12 P.M.**

OBSERVACIÓN 1. OBSERVACIONES ADICIONALES – 4

1.-ESTUDIOS PREVIOS AJUSTADOS DEL PROCESO, concretamente el Numeral 2.3 “Estudio de las alternativas para establecer la necesidad”, quedó consignado lo siguiente:

b. Número de operadores del sistema. "Teniendo en cuenta las anteriores variables se procedió a definir un numero de concesiones que permitiera darle cabida a los principales actores del actual sistema de transporte y a mantener un Cierre Financiero para cada una de las concesiones. Adicionalmente, para la distribución de las rutas en las concesiones, se tuvo en cuenta que cada uno de los concesionarios debía tener operación troncal y operación de alimentación y esa combinación se hizo con el objeto de poder tener planes de contingencias en dado caso que algunos de los concesionarios no pueda prestar el servicio, entonces los demás concesionarios pudieran suplir esas necesidades"

A pesar que los propios ASESORES TÉCNICOS DE TRANSCARIBE RECOMIENDAN que cada uno de los tres Concesionarios tengan operación troncal y por ende vehículos articulados, en los Pliegos Definitivos se asigna toda la flota troncal Articulada a un solo Concesionario, contradiciendo a sus propios estructuradores, por lo que se solicita retomar lo previsto en los pliegos iniciales y DISTRIBUIR LA FLOTA TRONCAL ARTICULADA entre todos los futuros concesionarios, siendo esta una forma efectiva de mitigar riesgos y evitar desbalances entre los diferentes operadores.

De no hacerlo así, se 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: No entendemos como asegura en la observación que los propios asesores de Transcaribe recomiendan que se reparta la flota de los vehículos articulados entre todos los concesionarios estos no ha sido manifestado por nuestros asesores, ya se explicó en respuesta anteriores que solo de los 71 vehículos articulados 22 corresponde a operación en rutas troncales con carriles segregados en el 100% del recorrido, y el resto corresponde a vehículos que operaran por la rutas pretroncales cuyo recorrido solo en una parte tendrá carriles segregados.

Por otro lado no les asiste la razón en decir que el no repartir la flota articulada entre los 3 concesionarios les genera un desequilibrio económico, dado que desde el punto de vista financiero las concesiones se están cerrando teniendo en cuenta la tipología de vehículos que utilizan y el precio por kilómetro que se está proponiendo abarca los mantenimientos de cada uno de estos vehículos operando en la diferentes vías de la ciudad.

Por último, no entendemos porque insisten en decir que en este proceso se había establecido inicialmente una distribución de la flota de articulados para los tres concesionarios, si esto desde la etapa de prepliegos está definido como hoy lo está, considerando que un solo concesionario tenga la flota de articulada.

OBSERVACIÓN 2.- En el documento de **Respuestas Observaciones No.5**, en la observación número siete quedó consignado lo siguiente:

Al referirse a la **Proforma 7A, Numeral 1**, se solicitó adicionar otra alternativa de vinculación como "socio de una sociedad, socia del proponente".

En la respuesta Transcaribe expresó: "Respuesta: En principio no se tiene contemplada esta 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 hacer la revisión y establecer la viabilidad de esta modificación.

Atendiendo lo solicitado por Transcaribe se sustenta así: A modo de ejemplo, la Sociedad A., es la empresa que presentará la propuesta; dentro de su composición societaria, existen varias sociedades unas empresas de transporte y otras conformadas en su mayor parte por propietarios transportadores, en este caso los propietarios transportadores no son socios del proponente A, sino socios de una sociedad socia del proponente A, por lo que al revisar la **Proforma 7A**, no la podrían diligenciar al no encuadrar en ninguna de las dos alternativas que tiene esta Proforma por lo que se solicita adicionar la opción arriba mencionada.

Las sociedades socias integradas por propietarios están contempladas entre otros, en los numerales 4.1.1.3.1 y 4.1.1.3.2 de los pliegos.

Insistimos en que en el **Numeral 1 de la Proforma 7A**, se debe adicionar otras opciones la Vinculación como "**Socio de una Sociedad, socia del Proponente**". Explicación: Una sociedad que será el futuro proponente está conformada por Empresas de Transporte del TPC, más Sociedades de propietarios y adicionalmente puede admitir nuevas sociedades como Accionistas. ¿Cómo se vincularían los Propietarios Transportadores a través de la **Proforma 7A**, si no existe la opción.

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.

Frente a la última parte de la pregunta, la vinculación sería directamente de los socios con el proponente plural, siempre que cumplan las condiciones exigidas en el pliego de condiciones.

OBSERVACIÓN 3.- Se solicita precisar si, de conformidad con el numeral 4.2 de los pliegos de condiciones una o varias sociedades pueden acreditar el 40% del capital mínimo, o necesariamente es una sola sociedad debe acreditar el 40% y, si esa sociedad que acredite el 40% puede tener un porcentaje de participación del 20 o 30% en el capital del proponente?

RESPUESTA: Se aclara que para efectos de acreditar los requisitos financieros requeridos, en el numeral 4.2.1 y 4.2.2 del Pliego de Condiciones, al menos uno de los miembros del proponente debe acreditar mínimo 40% del valor exigido. Así mismo, el miembro de proponente que cumpla esta característica de acreditación, también deberá tener una participación mínima del 40% en el proponente. Por lo tanto se aclara que el miembro del proponente que acredite el 40% del requisito no puede tener una participación menor al 40% en el proponente, y a su vez, al menos el 40% del valor exigido en el requisito debe ser acreditado por un solo miembro del proponente.

OBSERVACIÓN 4.- PROFORMA 7

El **Numeral 6**, de esta Proforma debe ser trasladado a la **PROFORMA 7A**, ya que su texto se refiere a lo que se acuerda entre “El Representante Legal del Proponente y el Propietario que se vincula al proceso”.

RESPUESTA: Se atendió la solicitud y en la Adenda No. 1 será publicado el formato ajustado.

OBSERVACIÓN 5.- PROFORMA 7A

No está claro que es lo que quiere Transcaribe en relación con solicitar el “Certificado Único de Propiedad del Vehículo”, ¿Es la Licencia de Tránsito o es el Certificado de Tradición y/o Hoja de vida del Vehículo?. En nuestra opinión la Licencia de Tránsito es la cedula del vehículo y el Certificado de Tradición es la hoja de vida del mismo, donde consta entre otros; la información actual, propietarios actuales, histórico de trámites, alertas, histórico de Propietarios y los procesos judiciales, Fiscales o Gravámenes Vigentes. Por favor aclarar esto lo más rápido posible ya que a la fecha este documento no se ha podido diligenciar con los propietarios.

Insistimos también en que el propietario en el **Numeral 7**, 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**”. Lo que se quiere es que se manejen cifras cerradas en pesos, es decir; 20, 30, 40, 50 millones, igualmente Transcaribe tendría el control de lo que se invierta por cada vehículo y que se dé la oportunidad de que una nueva sociedad se pueda vincular como “**Socia del Proponente**”.

RESPUESTA:

- a) Al referirnos al certificado único de propiedad del vehículos nos referimos a la licencia de tránsito, esto se modificara a través de adenda.
- b) Con relación a lo manifestado por usted sobre la solicitud de modificar lo establecido en la proforma sobre el porcentaje que debe aportar cada propietario, queremos manifestarle que cuando se habla de porcentaje del vehículos esto es equivalente a un valor en pesos, así que no entendemos cual es el inconveniente de fijar el porcentaje toda vez que es un trámite interno entre los concesionario y propietarios el materializar la cifra y esta debe reflejar el aporte de los propietarios en la respectiva fiducia.

Por lo anteriormente expuesto no se acepta su solicitud y mantiene la proforma con un porcentaje de participación.

OBSERVACIÓN 6.- Insistimos en que elimine el cumplimiento previo del **Numera 4.2.1.2** del Pliego de Condiciones, el cual 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 el **Numeral 4.2.1.1**, y en el **Numeral 1.5.5**, del Pliego de Condiciones, es decir dentro de los 120 días calendario siguientes a la fecha de suscripción del Acta de inicio del Contrato de Concesión.

RESPUESTA: No se acepta la solicitud, toda vez que Transcaribe debe contar con proponentes que demuestren solidez y la capacidad financiera requerida para la puesta en marcha del proyecto. Sin embargo, los valores presentados en el numeral 4.2.1.2 serán modificados mediante adenda, con el fin de contemplar los recursos para la puesta en marcha del Sistema Transcaribe. Entendiendo que la totalidad de los recursos necesarios hacen parte del cierre financiero.

OBSERVACIÓN 7.- Numeral 1.5.18, “A los propietarios que no entreguen físicamente el vehículo en la fecha programada por Transcaribe, y a los Concesionarios a los que se encuentran vinculados, les serán aplicadas las sanciones previstas en la **Proforma 7A. ¿Cuál sanción?**.Revisamos la Proforma y no encontramos ninguna sanción. **¿Acaso se refieren al no pago completo del valor del vehículo?**.De ser así, están premiando a los Propietarios que no se vincularon a ninguna propuesta, que no invirtieron, que no les interesó el proyecto sino que solamente vendieron su vehículo.

RESPUESTA: En efecto, la sanción corresponde a un menor valor por el pago, en razón a que **TRANSCARIBE** no tiene título jurídico para exigir a un propietario de vehículo, vincularse obligatoriamente con alguna propuesta y, más aún, participar en el Sistema. Se

trata del ejercicio libre de la voluntad que no puede ser castigado, salvo con el pago de un menor valor en caso de incumplir el cronograma previsto por TRANSCARIBE.

OBSERVACIÓN 8.- Insistimos que “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”. Es decir quién debería quedar inhabilitado es el Propietario y no la Sociedad Oferente. **NO ESTAMOS DE ACUERDO** con la respuesta dada por Transcaribe en el documento respuesta a pliegos No.5. Resulta engorroso, dispendioso y muy difícil de controlar por parte del Oferente y más si se tiene en cuenta la actitud voluble del propietario esta situación. Solicitamos que de presentarse lo expuesto **SE DETERMINE LA INHABILIDAD DEL PROPIETARIO** y no se perjudique el esfuerzo de una sociedad que se presente como Oferente en este proceso.

RESPUESTA: Se insiste en que no es posible tener en cuenta al mismo propietario en dos propuestas. De ahí que sea carga del proponente constatar que, en efecto, la vinculación se produce sólo con un proponente. De otro modo el mismo propietario serviría para constituir requisito habilitante y puntuable de varios proponentes, sin que sea dable modificar esa condición de la propuesta, dadas las expresas restricciones contenidas en las normas de contratación estatal.

OBSERVACIÓN 9.- Numeral 1.5.25 Proceso de Desvinculación: Se requiere que se aclare como un concesionario de Operación (SITM), puede solicitar la desvinculación de los vehículos del TPC al DATT, para que sean Chararrizados. ¿Quién le asignó esa competencia al Operador del Masivo?

RESPUESTA: Se hará mediante el mandato otorgado por el propietario del vehículo del Transporte Público Colectivo, así como de la empresa, contenido en la PROFORMA 7 A.

OBSERVACIÓN 10.-Numeral 4.1.1.3.1, Descripción de la Composición de la Estructura del Proponente: Para el caso de los Propietarios de Vehículos que se postulan o no para el proceso de desintegración ¿Cuál es la prelación de Transcaribe en relación con el pago de los mismos?. ¿Los que hagan parte de una Propuesta o los no vinculados a ninguna?

RESPUESTA: Se deben hacer varias precisiones:

En primer lugar, sólo se realizará pago para quienes postules los vehículos y lleven a cabo el proceso de desvinculación y desintegración de manera completa.

Por otra parte, el proceso de desvinculación y desintegración se hará de acuerdo con lo señalado en el plan de implantación, privilegiando a los vehículos mayor edad y en el orden que sean propuestos por los diferentes concesionarios.

OBSERVACIÓN 11.-Numeral 4.2.1.1, “Para el caso de Proponentes que tengan propietarios dentro de su Estructura Societaria, además de lo establecido en el numeral anterior, el patrimonio para el componente de Operación se podrá acreditar con la sumatoria de los valores de los vehículos

postulados por el oferente...” ¿Por qué se limitan estos recursos solamente para la Operación y no se tiene la opción de acreditar con los mismos para el proceso de Desvinculación y Desintegración?

RESPUESTA: El objetivo de la acreditación del Patrimonio Neto del proponente, es demostrarle a la Entidad que el futuro concesionario cuenta con capital suficiente para asumir las obligaciones contractuales y/o apalancarse con entidades financieras, que aporten los recursos necesarios. Una de las obligaciones contractuales que representa mayor desembolso de recursos tiene que ver con el pago de los vehículos a desintegrar.

Para el caso de proponentes conformados con propietarios dentro de su Estructura Societaria, se permite la opción de que el propietario capitalice en operación los recursos que va a obtener al desintegrar su vehículo, es decir una vez desintegrado el vehículo, el propietario se compromete a capitalizar dicho recursos en el concesionario. Sin embargo, éste mecanismo no es posible de realizar para el componente de desvinculación, dado que se requiere la liquidez para el pago de los vehículos.

Un mismo vehículo, no puede utilizarse para acreditar dos veces el patrimonio requerido en el numeral 4.2.1.1 y 4.2.1.2, y dado que es necesario desvincular y desintegrar el vehículo los recursos de capital necesarios para la acreditación no pueden provenir del mismo, pero sí pueden ser destinados a capitalización en operación.

OBSERVACIÓN 12.-Numeral 4.2.1.1, Capacidad Financiera en Función del Capital Mínimo para el Proyecto: Lo mismo que el numeral anterior ¿porque se limita solo a la operación?

RESPUESTA: Remítase a respuesta de Observación #11 del Documento de respuestas No. 8 (Respuesta anterior)

OBSERVACIÓN 13.-Numeral 4.3.1.1, Descripción de la Experiencia Operativa del Proponente: “Se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos respecto de los Propietarios y Empresas...”(Pag.71). **PROPONEMOS QUE SE ELIMINE LO SIGUIENTE:**

- “Los vehículos que se encuentren 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”. La razón solamente se requieren Empresas y Propietarios como requisitos y no vehículos.

RESPUESTA: No se acepta la solicitud. Los vehículos que se vinculan sólo podrán ser aquéllos no se encuentren por fuera del comercio por decisión judicial o administrativa. La disponibilidad del bien es determinante para efectos de la vinculación al proceso del Sistema de Transporte de la ciudad de Cartagena. Un vehículo que se encuentra por fuera del comercio no es disponible por su titular de dominio, porque con él puede verse afectado derechos de terceros. Esa es la razón que justifica la imposibilidad de tenerlos dentro del proceso.

- **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR MAURICIO NIÑO RODRIGUEZ en representación de G.M. COLMOTORES. Recibida por correo electrónico el 18 de septiembre de 2013 a la 6:24 p.m.**

OBSERVACIÓN 14.

A continuación nuestra respetuosa observación al **APENDICE No 2 ESPECIFICACIONES TECNICAS VEHICULOS** de la Licitación TC-LPN-003-13 de Operación del Sistema TRANSCARIBE.

No hay Especificaciones Técnicas Particulares para los **Buses Articulados y Padrones** para la **OPERACIÓN PRETRONCAL** que representa el **68% de la Flota de Alta y Media Capacidad**, que rodará sobre las **“vías actuales de la Ciudad”** y no sobre corredores de Troncales (Vías dedicadas de Alta Capacidad).

Las Normas Técnicas que se acogieron en los Pliegos, son de vehículos (Buses) y por tanto ellas no tiene el alcance de elevar por si mismas la Capacidad de Carga de las vías como lo interpreta TRANSCARIBE y más aún en el mismo texto de la NTC 4901-1 de los Buses Articulados se advierte en la NOTA que para los carriles NO DEDICADOS (es decir los carriles mixtos) como el caso de Cartagena para las **RUTAS PRETRONCALES** los pesos máximos son los establecidos por la Autoridad Competente es decir Ministerio de Transporte (*Resoluciones 4100 de 2004 y 1782 de 2009*) que para las aplicaciones de Buses Rígidos y Articulados corresponden las designaciones 2 y 2B1 de Carga.

Vehículos	Designación	Máximo PBV, kg
Camiones	2	17.000
Camiones con remolque balanceado	2B1	25.000

NORMA TÉCNICA COLOMBIANA NTC 4901-1 (Segunda actualización)

4.3 PESOS Y DIMENSIONES

4.3.1 Masa máxima técnicamente admisible

El peso total del autobús con carga plena no debe superar la masa máxima técnicamente admisible establecido en la Tabla 6 y los pesos máximos por eje no deben superar lo establecido en la Tabla 7 de acuerdo con la configuración del autobús:

Tabla 6. Masa máxima técnicamente admisible

Configuración del autobús	MT, kg
De dos cuerpos	30 000
De tres cuerpos	40 000

NOTA Las vías vehiculares dedicadas deben estar habilitadas para soportar los máximos pesos autobuses de transporte masivo, en caso contrario los máximos pesos deben ser los establecidos por la autoridad competente

Esto tiene un impacto directo en la capacidad de pasajeros que cargará cada bus (redefinición sujeta a estas consideraciones) y por tanto la cantidad de FLOTA PRETRONCAL SE INCREMENTARÁ, afectando por tanto el diseño operacional y el valor de las inversiones del Proyecto.

Como soporte a esta solicitud anexamos la Carta enviada por Juliana Rico – Directora Ejecutiva de la **Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI, al Viceministro de Transporte** donde solicita tomar medidas pertinentes (para el caso de los Padrones), para que en las respectivas homologaciones de los Buses se ajusten los procesos para evitar cometer estas ligerezas de interpretación por los Entes Gestores de Transporte Público y demás Autoridades que adopten las Normas Técnicas Colombianas de Buses para la reposición de Flota de Transporte Público de Pasajeros a Nivel Nacional.

Esta información amplia lo expuesto por la ANDI en la Audiencia del 15 de Agosto donde se mencionó este punto entre Otros.... que también se informaron al Alcalde Dionisio Vélez Trujillo en la misma fecha.

Quedamos a su disposición y la de sus colaboradores para ampliar lo expuesto y reunirnos con el Ministerio de Transporte para discutir estos puntos en la Mesa Técnica donde se traten temas de Infraestructura, Tipología Vehicular y Diseño Operacional.

RESPUESTA: Se aclara que hasta el momento la entidad está cumpliendo con la norma técnica NTC avalada por el Ministerio de Transporte y que se encuentra vigente, estamos cumpliendo con las cargas por ejes y la capacidad de vehículos permitidas en la Norma NTC 4901-1. Además queremos aclarar que cuando se habla de que los máximos pesos deberán ser establecidos por la autoridad competente se refiere es a la entidad que lo maneje en la ciudades no al Ministerio de Transporte, cabe aclarar también que para el caso de Cartagena en las vías por donde deberán circular los vehículos articulados y padrones que no cuentan con carriles exclusivos se ha realizado un tratamiento para rehabilitarlas.

Por otro lado a manera de información queremos indicar que cuando se realiza un diseño de pavimento este contempla las cargas por ejes de los vehículos y el número de repeticiones de los mismos durante un periodo de operación.

Por ultimo hasta tanto no exista una norma técnica de vehículos diferente a la que hoy existe, esta entidad seguirá aplicando las normas NTC 4901-1.

- **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR PABLO ESTEBAN JULIO BLANCO en representación de APROBUSCAR S.A.S. Recibida por correo electrónico el 19 de septiembre de 2013 a la 1:08 P.M. Rad. Interno 001050, 20 de septiembre.**

OBSERVACIÓN 15. Es suficientemente claro que cualquier variación en la estructura general del proyecto, incide de manera directa en las características, forma y fundamento de la presentación de las eventuales propuestas por parte de los posibles oferentes.

Tal circunstancia acaece actualmente con la publicación de la adenda anunciada por la entidad, la cual debía salir publicada en la página web, el pasado lunes 16 de septiembre de 2013, cuyo contenido, someramente anunciado, es generador de variaciones de cierta consideración que inciden directamente en el modelo financiero, sin embargo, tal acto no se ha producido, amén de que la fecha límite para la presentación de las ofertas, se mantiene incólume.

Ante tal circunstancia, se hace imposible que bajo parámetros de objetividad e idoneidad, pueda ser presentada una propuesta para la explotación de la operación del sistema, con un lapso tan corto para realizar los ajustes que exigen las variaciones planteadas por la entidad y que se hará pública mediante el mencionado documento.

Como consecuencia consideramos más que justo y equilibrado a más de procedente, que se señale con prontitud, una variación en los términos de presentación o se ordene la suspensión del proceso, hasta tanto se haga conocer, por los medios pertinentes la esperada adenda.

RESPUESTA: El cronograma del proceso fue modificado, fijando la fecha para publicar adendas el próximo 25 de septiembre. Como consecuencia de la modificación del cronograma se extenderá el plazo para presentación de ofertas, durante el máximo permitido.

- **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR ALFONSO MENDOZA HERNANDEZ en representación de SOTRAMAC S.A.S. Recibida por correo electrónico el 19 de septiembre de 2013 a la 5:25 P.M.**

OBSERVACIÓN 16. De manera cordial y respetuosa, nos permitimos solicitar a Transcaribe S.A expedir y publicar una Adenda dentro del marco que regula este tipo de procesos de la Licitación Pública en referencia que contenga una nueva “PROFORMA 7A” que trata de la **Vinculación de los Propietarios Participantes en la Propuesta**, la cual se ajuste a las necesidades y requerimientos propuestos en nuestras observaciones, las cuales fueron cuidadosamente estudiadas y en nuestra opinión los cambios se requieren para propiciar la participación de los Propietarios Transportadores.

La razón de esta solicitud se sustenta en el hecho, de que a la fecha nos ha sido imposible diligenciar la **Proforma 7A**, que está publicada porque la misma contiene algunos vacíos que deben ser subsanados por el ente competente Transcaribe S.A, y además este fin de semana al interior de nuestra Sociedad estaremos realizando reuniones con los Propietarios de Vehículos y



como es lógico no podemos desaprovechar esa oportunidad de diligenciar el documento en comento.

RESPUESTA: Se publicará el formato definitivo con la Adenda modificatoria que se publicará el próximo 25 de septiembre de 2013.

FIN DEL DOCUMENTO