



## DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PLIEGOS No. 2

### LICITACION PUBLICA No. TC-LPN-003-2013

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

OBSERVACIONES PRESENTADAS EN LA AUDIENCIA DE ACLARACION DE PLIEGO DE CONDICIONES CELEBRADA EL DIA 15 DE AGOSTO DE 2013

#### ➤ OBSERVACIONES PRESENTADAS POR ALFREDO MOUTHON

##### INTERVENCIÓN 1. DESACUERDO CON LA ESTRUCTURACIÓN DEL PROCESO

Respuesta: TRANSCARIBE ha adelantado un proceso juicioso de estructuración del proyecto para la implementación del Sistema de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena. En ese orden, se invita a los interesados en el proceso a participar en el proceso, en el cual se han tenido en cuenta y se han hecho los ajustes que corresponden, siempre que no resulten incompatibles con los asuntos que ya han sido estructurados y que no pueden ser modificados.

##### INTERVENCIÓN 2. APLICACIÓN DE LAS NORMAS

Respuesta: La observación sugiere no hacer una aplicación tan exegética de las normas, sino que debe ser más flexible la entidad en su implementación para buscar alternativas. Este aspecto no puede ser considerado, en tanto el marco legal que rige el transporte público, así como las reglas de contratación estatal, son de obligatorio cumplimiento, de ahí que deba acatar su contenido de manera integral.

Sin perjuicio de lo anterior, la entidad está abierta a buscar mecanismos que permitan mejorar el proyecto, de modo que pueda resultar, bajo los parámetros legales que resultan aplicables, más atractivo para los interesados en el proceso.

#### ➤ OBSERVACION PRESENTADA POR PABLO JULIO BLANCO.

**OBSERVACIÓN 3.** Es necesario que se fondee el Fondo de Contingencias.

**RESPUESTA:** Remítase a la respuesta financiera denominada Fondo de Contingencia

➤ **OBSERVACION PRESENTADA POR ALFONSO MENDOZA.**

El interesado manifiesta haber radicado sus observaciones en TRANSCARIBE antes de asistir a la audiencia; y en atención a ello procedemos a extraer de dichos documentos las observaciones:

- **RAD. INTERNO. 000887.**

**OBSERVACION 2.**

**OBSERVACION 4.** Con relación a los pliegos, observamos que se incluyeron algunas aclaraciones menores, pero los **TEMAS DE FONDO NO FUERON CONSIDERADOS**. De otro lado, observamos que dentro del informe financiero se tenían en cuenta los buses articulados únicamente para rutas de tipología troncal mientras que en el diseño operacional existen tres rutas que operan con vehículos articulados, no sabemos si este aspecto ya fue considerado anteriormente.

Se insiste en la aclaración sobre el manejo de las variables operacionales básicas, dado que las respuestas entregadas por Transcaribe, no explican técnicamente los cambios efectuados: Transcribimos lo pertinente incluyendo las observaciones originales que se hicieron.

**RESPUESTA:** Transcaribe dio respuesta a todas y cada una de las observaciones presentadas por los diferentes oferentes e interesados en el proceso licitatorio de operaciones; es importante aclarar que la operación de algunas rutas pretroncales con buses articulados ha estado en este y en otros procesos de operaciones iniciados desde abril del presente año, por lo que no representa una novedad en este proceso que se siga manteniendo el uso de ese tipo de vehículo en algunas rutas pretroncales. Sin embargo la entidad a realizado una revisión y ajuste de dicho diseño operacional, este ajuste se presentara a través de adenda.

**OBSERVACION 5.**

**1. Indicadores Operacionales**

26.- A partir de las observaciones al diseño operacional se hicieron modificaciones que **IMPLICARON UN RECALCULO DE LA FLOTA**, en especial de las rutas que operarán con vehículos articulados; sin embargo en el nuevo diseño se incluyeron algunos cambios menores pero otros críticos que deben ser revisados, en particular en lo que se refiere a la modificación en las velocidades de operación de las rutas troncales.

- ¿Cómo y por qué se cambiaron las velocidades?.
- Si se cambian las velocidades podrían esperarse cambios en las otras variables, pero éstos no se dieron, ¿cuál es la razón?

*“RESPUESTA: Se aclara que el ajuste de la velocidad obedece al ajuste que se le dio al tiempo de ciclo de los vehículos que por efectos del cálculo del diseño se estaban castigando, lo que se hizo fue tomar los datos de ciclo provenientes de las salidas del software emme3.*

*Se aclara también que con el cambio de la velocidad no se afecta ninguna variable, puesta esta utiliza para su cálculo el tiempo de ciclo que ya se explicó arriba porque se ajustó y la longitud del recorrido de los servicios que es el mismo que arroja el software emme3.”*

Se debe recordar que el software emme3 es una herramienta de asignación, en este caso por tratarse de transporte público, asigna pasajeros, no de programación operacional de flota, por lo que lo que arroja son tiempos de recorrido, como sumatoria de los tiempos que como input le son suministrados al modelo, afectados en algunos casos por tiempos de “espera” cuando las rutas tienen el mismo origen y destino (operación circular como las rutas alimentadoras), utilizado, específicamente para que usuarios potenciales, de un servicio de esta tipología, localizados en zonas próximas al final del recorrido lo consideren como parte del tiempo de viaje, en los criterios de estimación de la función de costo generalizado. Por lo anterior no es cierto que el software arroje el tiempo de ciclo. Por el contrario se observa que a efectos de mantener la flota inicialmente estimada se modificaron los intervalos, variable que si influye en los procesos de asignación, pues a medida que se disminuyen los intervalos se observan incrementos de las demandas, razón por la cual estas modificaciones requieren nuevas modelaciones.

**RESPUESTA: Les asiste la razón en el sentido de que el software emme3 es una herramienta que al final de la calibración del modelo arroja una asignación en las diferentes rutas trazadas en el sistema, también es cierto que lo que arroja son tiempos de recorrido que incluyen todas las paradas que usted menciona en su definición, pero para el caso del sistema Transcaribe esos tiempos de recorrido se establecen por cada**

sentido de la ruta es decir cada rutas tiene un recorrido de ida y otro de vuelta y de esa misma forma el software arroja sus resultados, es decir cada servicio tiene un tiempo de recorrido por sentido al final para obtener el tiempo de ciclo se sumas los dos tiempos de recorrido tanto para la ida como para la vuelta.

Por otro lado, es de conocimiento general que el software emme3 no se utiliza para dimensionar la flota de los servicios, porque el software permite que los vehículos que se asigna a cada ruta se carguen sin tener límite de capacidad, por lo que los resultado de intervalo de despacho, frecuencia y flota deben ser ajustado con los resultados de demanda máxima de pasajeros por servicio, tiempo de ciclo que resultada de la sumas del tiempo de recorrido de ida y de vuelta, los datos ciertos desde el modelo calibrado que se toma en diseño operacional son los de carga máxima, demanda del servicio, tiempo de ciclo, los demás datos operacionales de las rutas debe ser recalculados por responsable del diseño operacional.

Por lo anteriormente expuesto no compartimos su apreciación sobre la no modificación de factores como intervalos de despacho, flota y frecuencia cada uno de estos parámetros se ajusta por el ajuste en el tiempo de ciclo del servicio. Por otro lado lo concerniente a las velocidades de los servicios pretroncales que operaran con buses articulados, se les informa que se realizara un ajuste a través de adenda.

## **OBSERVACIÓN 6.**

### **2. Déficit de flota**

**27.-** Aún se mantienen rutas con niveles de ocupación superiores al 100%, especialmente en las complementarias (c009, c010, c013, c014 y c111); esto debe revisarse y consecuentemente ajustarse. Esto es especialmente crítico pues tienen efecto directo sobre los requerimientos de flota y por consiguiente sobre las inversiones de los concesionarios.

*“Respuesta: Se aclara que de acuerdo al diseño operación el conjunto de las rutas alimentadoras tiene un índice de ocupación del 91% lo que permitiría realizar ajuste en la flota por servicio manteniendo la flota operacional del sistema.”*

Como se observa en la siguiente tabla, no es posible, como lo sugiere la aclaración realizada por Transcaribe, realizar ajustes internos de flota.

Servicio	Orig_Dest	Concesion	TipoVeh	capacidad	Long (km)	Ciclo (mi)	Vel (km/h)	Dem (pas/hr)	Vol_Máx (pas/hr)	Interv_operativo (min)	Flota_operativa
a104pi	Mandela-amparo	2	Buseton	50	10.6	34	19	540	351	9.0	4
a107pi	Blasdelezo-amparo	2	Buseton	50	10.8	44	15	1243	967	3.0	15
a109ca	Nuevo_bosque-amparo	2	Buseton	50	7.1	30	14	144	90	15.0	3
a109ch	Portal-Gallo-comfenalco-Portal	2	Buseton	50	6.9	29	14	223	111	15.0	2
c009pi	Pasacaballos-bazurto	2	Buseton	50	38.6	145	16	1514	921	4.0	42
c010pi	U_tecnologica-Crisanto_Luque-centro	2	Buseton	50	29.8	132	14	781	358	9.0	16
c011pi	Boquilla-manga	2	Buseton	50	24.4	104	14	495	175	15.0	7
c013pi	Ciudad2000-torices	2	Buseton	50	30.7	129	14	1962	788	4.0	33
											122

En las rutas donde se podría obtener flota para compensar el déficit de las rutas sub-dimensionadas, sería necesario afectar el nivel de servicio llevando los intervalos por encima del máximo de 15 minutos establecido, más aun, desconociendo este límite no es posible satisfacer la demanda con la flota solicitada.

**Se acepta su observación y se procederá a realizar el ajuste al Anexo 1. Asistencia técnica especializada a través de adenda.**

### **OBSERVACIÓN 7.**

### **3. Cronograma de Implementación por ruta**

Dentro de la documentación del proceso, no se encuentra el cronograma de implementación detallado por ruta, situación que no permite establecer la dinámica del comportamiento de la demanda ni el de la oferta más allá de conocer los totales de flota requeridos por fase. En este marco es claro que no es posible estimar los riesgos inherentes a esta situación. En estas condiciones se solicita informar sobre el plan de implementación previsto acompañado del correspondiente al desmonte del sistema público actual. De igual manera precisar cuáles son los mecanismos y responsabilidades para garantizar la atención del 100% de la demanda durante el proceso de implementación del sistema.

**RESPUESTA: Se acepta su solicitud y se publicará el cronograma de implantación del sistema.**

### **OBSERVACION 8.**

**RESPECTUOSAMENTE SOLICITAMOS** nos sea entregado a la mayor brevedad posible el **CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN POR RUTA**, para efecto de estudio y análisis en relación con este tema.

**RESPUESTA: Se publicará el cronograma de implantación del sistema.**

➤ **OBSERVACION PRESENTADA POR LUIS ALBERTO VELEZ.**

**OBSERVACION 9.** Procesos anteriores definían claramente el número de vehículos a chatarrizar por tipología de bus a vincular.

1. Cuál es el objetivo de eliminar esta equivalencia?
2. Cuál será el criterio que usara Transcaribe para indicar a cada concesionario el número de vehículos a chatarrizar?

**RESPUESTA:** Remitirse a documento **Respuesta financiera observaciones Desintegración.**

➤ **OBSERVACION PRESENTADA POR OMAR CONTRERAS.**

**OBSERVACION 10.** Dado que algunas concesiones se pagan por pasajero y a otros por kilómetros, en el caso hipotético que la bolsa no alcance a pagar todos los concesionarios, cuál será el orden y/o prioridad que se tendrá para realizar los pagos?

En qué porcentaje o proporción?

**RESPUESTA:** Remítase a documento de respuesta financiera observaciones Tarifa Técnica.

➤ **OBSERVACION PRESENTADA POR EVER SALCEDO.**

**OBSERVACION 11.** Los requisitos habilitantes financieros son elevados.

**RESPUESTA:** Remítase a documento de respuesta financiera observaciones Requisitos Habilitantes.

**OBSERVACION 12.** Por qué la necesidad de dos (2) fiducias para el manejo de los recursos de los operadores? La existencia de dos fiducias implica doble pago del 4 X 1000 e ICA y demuestra desconfianza en el hecho de poder manejar nuestros propios recursos.

**RESPUESTA:** Remítase a documento de respuesta financiera observaciones Tarifa Concesionario.

**OBSERVACION 13.** Por qué ahora aparece que debemos pagar por derecho de entrada la suma de 5.700 millones de pesos. A dónde van los recursos del pago por ingreso de flota? En qué otras ciudades se aplicó?

**RESPUESTA:** Remítase a documento de respuesta financiera observaciones Tarifa Concesionario.

**OBSERVACION 14.** La ampliación del plazo de 16 a 18 años sigue siendo insuficiente. 18 años significa cambio de flota a los 12 años; será qué en los 6 restantes se recupera la inversión?

**RESPUESTA:** Remítase a documento de respuesta financiera observaciones Ingreso Esperado.

**OBSERVACION 15. UBICACIÓN DEL SEGUNDO PATIO.** Entendemos que no hay certeza sobre este aspecto pero, en todo caso, debería existir un estimado para que los proponentes puedan tener un parámetro de información para estructurar y calcular el porcentaje de km en vacío.

**RESPUESTA:** Remítase al documento de respuesta financiero Patios Temporales

**OBSERVACION 16.** Sistema a Gas.

**RESPUESTA:** Se trata de una decisión adoptada por la Alcaldía de Cartagena, respecto de la cual TRANSCARIBE solicitó la adopción de medidas para mitigar los riesgos que podían estar asociados a esa medida.

➤ **OBSERVACION PRESENTADA POR HECTOR SIERRA.**

**OBSERVACION 17.** RECLAMA LA PRESENCIA DEL GOBIERNO NACIONAL

**RESPUESTA:** El Gobierno Nacional ha estado presente, de acuerdo con el ámbito de sus competencias, acompañando el proceso de manera activa, a través de observaciones formuladas por el Banco Mundial y en la Junta Directiva en la cual han sido discutidos los temas más relevantes. Adicionalmente, ha manifestado la voluntad política de apropiar recursos para descargar de la tarifa el costo de infraestructura necesaria para el proyecto. Sin embargo, los recursos no están disponibles, por lo que por lo pronto

TRANSCARIBE no puede contar con esos recursos con certeza, de ahí la imposibilidad de vincularlos al proyecto.

Sin perjuicio de lo anterior, y tal como se anunció para una respuesta formulada, se ampliará la cláusula para contemplar la posibilidad de recibir esos recursos para alimentar el Fondo de Contingencias, en caso de que resulten apropiados por el Gobierno Nacional para sufragar la infraestructura que se está construyendo actualmente.

**OBSERVACION 18.** Hay vehículos modelo 1993 que ya se venció la vida útil. Por qué no se permite la chatarrización anticipada y que la resolución sirva para que se pague el valor?

**RESPUESTA:** Fue elevada una consulta al Ministerio de Transporte para efectos de viabilizar las alternativas planteadas por TRANSCARIBE, las cuales deben, igualmente, ser socializadas con el DATT.

➤ **OBSERVACION PRESENTADA POR HECTOR BLANCO.**

El interesado manifiesta que finalizada su intervención radicará en la audiencia sus observaciones; y en atención a ello procedemos a extraer de dichos documentos las observaciones:

**OBSERVACION 19.**

A continuación resumimos algunas de las observaciones y preocupaciones más importantes respecto a la estructura de los pliegos de la licitación de la referencia, que pensamos es conveniente que sean analizadas a fondo por parte del equipo de Transcaribe y debidamente aclaradas, para evitar así que se repitan muchas de las experiencias negativas que han tenido otros sistemas que han tratado de ser implementados en el país:

1. **La tarifa técnica e inversiones:** Supera la tarifa a los usuarios, por amplios márgenes:

Las inversiones más representativas del sistema son en la actualidad y en su orden de la siguiente magnitud (con datos de los pliegos de licitación):

**Flota Nueva:** 240 mil millones. Este valor es asumiendo que el IVA de los



vehículos se recupere. En este evento destacamos, que el IVA debe ser previamente cancelado y luego realizar los trámites para su devolución, lo cual demora varios meses, por lo que, en términos de flujo de caja, se produce una afectación importante.

**Flota Usada:** (Chatarrización): 227 Mil Millones. El valor resulta de aplicar los valores incluido por Transcaribe en el APENDICE 5. INVENTARIO DEL PARQUE AUTOMOTOR - GUIA DE VALORES DE VEHICULOS PARA LA VENTA.

**RESPUESTA:** Remítase a los documentos de respuesta financiera observaciones Tarifa Concesionario, Tarifa Técnica e Ingreso Esperado.

#### **OBSERVACION 20.**

Derecho de Entrada: La cláusula 7.7 del modelo de contrato especifica que el proponente adjudicatario de la presente Licitación Pública deberá realizar un aporte de dinero a TRANSCARIBE S.A. igual a 17.300.000 MILLONES DE PESOS por cada uno de los vehículos articulados, de 10.500.000 MILLONES DE PESOS por cada uno de los vehículos Padrones y de 6.100.000 MILLONES DE PESOS por cada vehículo busetón que le corresponda vincular, Así mismo, se indica que este valor debe ser cancelado 30 días después del Cierre Financiero. Esto totaliza \$5.148.000.000

Tan solo estas 3 inversiones representan \$472 Mil Millones de pesos, a los que falta por incluir ítems como estación de suministro de combustible, adecuación de los patios temporales, costos pre operativos, herramientas, equipos, software y hardware, entre otros.

Los ingresos anuales al estar al 100% de la operación (en pesos constantes 2013) serian de:

Concesión 1: 53.800 Millones; Concesión 2: 42.500 Millones; Concesión 3: 37.000 Millones. Los anteriores valores considerando que la bolsa del sistema alcanzaría a pagar al 100% los kilometrajes de los operadores.

- En total, el ingreso seria (suponiendo que se cumplan todos los planes de implementación al pie de la letra y se alcance la demanda esperada en el plazo previsto): 133.300 Millones de pesos.

La siguiente tabla presenta un cálculo en el cual se puede ver el peso de los costos de financiación en los ingresos:

ITEM	VALOR
Inversion Total de los Concesionarios de Buses	\$ 472,000,000,000
Tasa de Referencia	10%
Periodos Anuales	10
Pago Anual	(\$ 76,815,826,384.55)
Ingresos en Pesos Constantes de los 3 concesionarios al estar 100% implementado el Sistema	\$ 133,300,000,000
<b>Peso Porcentual en los ingresos del servicio a la deuda</b>	<b>57.63%</b>

Es claro que más del 57% de los ingresos anuales del sistema se irían en servicio a la deuda. Vale la pena mencionar que:

- a. En la situación actual de los sistemas de transporte masivo en Colombia (los cuales con excepción de la Fase 1 y Fase 2 de Transmilenio se encuentran en crisis,) es muy poco probable que las entidades financieras que llegasen a estar interesadas (lo cual en este momento es una gran incertidumbre) en financiar el proyecto acepten plazos de más de 7 años, caso en el cual el porcentaje seria significativamente mayor.
- b. Un porcentaje tan alto significa que básicamente el concesionario no tendría prácticamente recursos para asumir los costos operativos, pues la abrumadora mayoría de los recursos se requieren para la financiación.
- c. . En el improbable caso de que pudiera pagar las deudas a largo plazo, seria a costa de asumir reiteradamente créditos de tesorería, los cuales al final del contrato no va a lograr pagar.
- d. A continuación se repite el ejercicio para un escenario de 7o año:

ITEM	VALOR
Inversion Total de los Concesionarios de Buses	\$ 472,000,000,000
Tasa de Referencia	10%
Periodos Anuales	7
Pago Anual	(\$ 96,951,395,858.68)
Ingresos en Pesos Constantes de los 3 concesionarios al estar 100% implementado el Sistema	\$ 133,300,000,000
<b>Peso Porcentual en los ingresos del servicio a la deuda</b>	<b>72.73%</b>

- En este caso el valor sube a un 72.73%.

En otros momentos de la búsqueda de financiación para este tipo de proyectos en Colombia una tasa de 10% podría considerarse que pudiera ser mejorada, pero dada la creciente falta de confianza que las entidades financieras están teniendo en este tipo de proyectos, esta tasa puede ser incluso muy optimista.

Adicionalmente, es importante tener en cuenta que:

La flota operativa será seguramente incrementada porque el cálculo inicial de Transcaribe tiene muy por encima de la realidad las capacidades de los vehículos y es muy optimista en otros factores críticos. Por tanto, las inversiones muy seguramente van a subir. En los pliegos se ha hecho un ajuste en la capacidad de los vehículos, con lo cual se estaría corrigiendo aparentemente el problema, sin embargo se ha incurrido en las siguientes inconsistencias:

- a. En el caso de la disminución de la capacidad de los articulados se presentan 2 capacidades distintas, lo cual si bien desde el punto de vista de cálculos es técnicamente posible, en la realidad no es posible hacerlos en la medida que para lograr la mayor efectividad de la flota los articulados no se pueden tener unos con dedicación únicamente a rutas troncales y otros diferentes a rutas pretroncales, por cuanto por las bajas cantidades de buses hará que se pierdan las económicas de escala y por tanto se presenten sobrecostos para el sistema.

**RESPUESTA: Se responde en el documento de respuesta a observaciones 1.**

b. Se observa que si bien se modificaron las capacidades, se observa también que se han aumentado, y NO se presenta ninguna justificación, las velocidades comerciales, lo cual neutraliza matemáticamente el seguro aumento de la cantidad de buses que se requiere. Consideramos que al no haber justificación ni soporte de este aumento de velocidades es necesario que Transcaribe revise nuevamente las cantidades de buses, las cuales consideramos que son muy interiores a las requeridas por el sistema. Especialmente cuando forzar el uso de vehículos de gran tamaño en rutas pretroncales y alimentadoras tendría el efecto de aumentar los intervalos de operación en detrimento del nivel de servicio al usuario.

**RESPUESTA: Se responde en el documento de respuesta a observaciones 1. Ahora bien, en relación al nivel de servicio precisamente el aumento de la flota de las rutas pretroncales que van a operar con vehículos articulados mejora el nivel de servicio, esto se da por el aumento de las frecuencias de circulación de los diferentes servicios. Por otro lado se revisarán las velocidades de los servicios pretroncales que operarán con vehículos articulados y si es necesario se ajustará la flota requerida para la operación de la misma. Sin embargo, se informa que el promedio de velocidad de las rutas pretroncales está por encima de los 17 k/h, esta información es de acuerdo a los estudios de velocidad realizados en la entidad durante los últimos años.**

c. Cabe anotar que las mediciones de velocidad promedio de los vehículos actuales sobre las vías mixtas es inferior a la que indica Transcaribe, sin que esta entidad de indicación alguna de las medidas a tomar para poder hacer el aumento de la velocidad. **Así mismo, los cálculos que hacen modelos como EMME3 no están teniendo en cuenta aspectos como reposicionamientos, sentidos de circulación, etc.**

**RESPUESTA: Las velocidades que están en el diseño operacional en promedio está en el rango de velocidades que se manejan en el transporte público colectivo de la ciudad entre los 14 y los 19 k/m, no compartimos su apreciación al informar que el modelo en emme3 no tiene en cuenta los sentidos viales, pues estos están claramente definidos en la configuración del modelo.**

d. El anterior ajuste Transcaribe lo realizó

con un incremento de solamente 6 Articulados en estas rutas pretroncales, sin embargo, la reducción de entre 13 y 19% de la capacidad de los vehículos articulados solamente incrementó en 9% la flota de este tipo de automotores, y para alcanzar esto claramente se incrementaron las velocidades comerciales para estas rutas, por lo tanto en lugar de considerar una disminución de tiempos (especialmente por la demora de abordaje de estos Articulados por el proceso de validación de medios de pago) se hizo todo lo contrario, sacrificando fidelidad en la estimación real de flota para el diseño operacional del sistema.

**RESPUESTA: Se responde en la anterior respuesta a la observación.**

El uso de los patios temporales va a generar sobrecostos operativos no solo por el costo en sí de la tierra y las adecuaciones, sino porque se aumentarían los kilómetros en vacío, mayores necesidades de personal de operaciones, mayores costos de seguridad y mantenimiento de infraestructura, entre otros.

Adicionalmente, si todos los planes se cumplen al pie de la letra, en 18 años difícilmente se alcanzará al ingreso esperado. El plazo del contrato no sería entonces suficiente. Sin embargo, si se profundiza más se hace evidente que la duración del contrato es un factor secundario frente al déficit en el flujo de caja de balance del sistema. En otras palabras, de nada sirve tener un contrato más largo si por ingresos del sistema este no puede ser sostenible.

Adicionalmente, no olvidemos que el hecho de haber pasado de 2 a 3 concesiones incrementó significativamente los costos fijos del sistema.

Nos permitimos adjuntar copia de un estudio de transporte que hizo nuestro grupo en la ciudad de Cartagena en el año 2012.

Finalmente, es de gran importancia resaltar que en el diseño operacional de Transcaribe se están estimando movilizaciones en troncal de 2500 pasajeros por bus por día hábil, valor que es muy superior a los promedios de los sistemas con mayor movilización de pasajeros en el mundo, todos en ciudades mucho más pobladas que Cartagena. A manera de ejemplo, Transmilenio está en promedios de 1.400 pasajeros/bus/día.

**RESPUESTA: Remítase a los documentos de respuesta financiera observaciones Tarifa Concesionario e Ingreso Esperado.**

El cálculo de la flota se está haciendo como lo establecen las fórmulas de dimensionamiento de flota, es decir teniendo en cuenta el volumen máximo de pasajeros en la hora pico por cada servicio, de acuerdo a ese volumen máximo se calculan los intervalos de despacho de todos los servicios y para el cálculo final de la flota se tiene en cuenta el tiempo de ciclo del servicio, el cual se obtiene de la sumas del tiempo de recorrido de los dos sentidos de la ruta.

Por lo que la flota que se obtiene es la flota idónea para atender la demanda de los diferentes servicios. No es posible comparar Cartagena con Bogotá, deben tener en cuenta las longitudes de las rutas y el número de vueltas que los servicios hacen en el periodo pico, tengan en cuenta que por las longitudes de las troncales de Bogotá un servicio en esa ciudad no alcanza a realizar dos vueltas en el periodo pico, sin embargo en Cartagena los recorridos de los servicios son más cortos, permitiendo con esto hacer más de una vuelta en el periodo pico, y por consiguiente la eficiencia de los servicios y de la flota en cuanto a movilidad de pasajeros es mayor.

Por lo anteriormente expuesto el hecho de que en el país no se den buses con la movilidad de pasajeros que se espera en Cartagena no significa que los vehículos no puedan movilizar la demanda del sistema que se está dimensionando.

#### **OBSERVACION 21.**

2. **Chatarrización:** Respecto a los prepliegos anteriores, el valor ha subido 80% según lo que ha negociado Transcaribe con los propietarios de buses, llevando a que en promedio el valor de cada vehículo usado sea de 145 Millones de pesos. Adicional a esto, en los pliegos hablan \$180 por cada pasaje vendido para la chatarrización, cargando aún más de costos la tarifa técnica. Es importante tener en cuenta que este fue un acuerdo entre los representantes de los pequeños propietarios y Transcaribe y en ningún momento este acuerdo fue validado por los representantes de los preoperadores.

Consideramos que Transcaribe (Llámesse Nación o Distrito) para honrar su compromiso con los propietarios atendiendo argumentos de equidad y justicia, teniendo en cuenta que dicho acuerdo fue avalado tanto por el Ministerio de Transporte, como por el Distrito (Junta Directiva Transcaribe de fecha 12 de junio de 2013), debe proveer con fuentes externas a la tarifa el aporte indispensable para la cancelación de los automotores a chatarrizar.

**RESPUESTA:** Es importante aclarar que en las reuniones que se realizaron para establecer el valor de los vehículos que deben desintegrarse, participaron representantes de los propietarios, de las empresas de transporte público colectivo y los gerentes de las empresa conformadas para participar en la licitación de operaciones, por lo que es de pleno conocimiento de todos el valor que finalmente se aprobó para los vehículos que deben desintegrarse. Resulta inaceptable desconocer el procedimiento que se surtió para llegar al acuerdo sobre la cifra.

Como se ha insistido de manera amplia, no hay recursos provenientes del Gobierno Nacional o del Distrito para proveer recursos para el Fondo de Contingencia. Remítase al documentfo financiero de respuesta Fondo de Contingencia.

## **OBSERVACIÓN 22.**

**3. Modelo Operacional:** El 69% de los buses articulados van a estar operando en rutas pretroncales y solo el 31% en rutas troncales. Respecto a esto:

En todos los sistemas integrados de Colombia no hay buses articulados que operen en carriles mixtos. La principal función de los vehículos articulados y biarticulados están en movilizar a los pasajeros en largas distancias urbanas. Para ello, una de las características necesarias es el rápido abordaje y desabordaje, factor

Como los tiempos de parada se aumentan, se genera un impacto negativo en la movilización del sistema y la congestión de la ciudad. Mayores tiempos de parada implican menores velocidades de operación, lo cual se traduce en que se lleguen a requerir más vehículos sin que se aumente la demanda de viajes.

Accesibilidad y nuevas puertas al lado derecho: se requerirá la instalación de puertas derechas en los buses articulados, teniendo al menos una de ellas que tener elementos que garanticen la accesibilidad (rampas, elevadores, etc.). Sumado a esto, se requerirán la instalación de más elementos de control de acceso (torniquetes, validadores).

Una falla importante de la estructuración de los SITM de las otras ciudades colombianas (Cali, Barranquilla, Bucaramanga, Pereira, SITP) ha sido que se ha

asumido que la racionalidad de los pasajeros es estrictamente igual a la racionalidad de los modelos de transporte de estructuración. Es decir, que los pasajeros se comportan según la forma optimizada que logran los programas computacionales. Esto dista de la realidad.

Se considera un nivel de kilómetros en vacío que es difícilmente alcanzable en un sistema con la eficiencia operacional de la Fase 1 y 2 de Transmilenio. En la actualidad los kilómetros en vacío de programación de Transmilenio son del orden de 14%.

**RESPUESTA: Estas observaciones se responde en el Documento No 1 de respuesta a observaciones.**

#### **OBSERVACIÓN 23.**

#### **4. Componentes no operacionales (infraestructura, chatarrización) ligados a la tarifa:**

Aunque Transcaribe indica que el área del patio/taller está dimensionada de acuerdo a la flota y cuenta con un área de expansión, en los planos entregados por Transcaribe se encontró que los espacios de parqueo disponibles están diseñados para únicamente 447 buses, de los cuales únicamente 35 son articulados.

Si estas cifras son reales, cuando se tenga la operación al 100% solamente habrá capacidad para el 73% de la flota y si se toma en cuenta el área por tipología la relación es aún menor. En respuesta dada por Transcaribe se ha indicado que son conscientes de este problema y que piensan en el futuro encontrar alternativas con los operadores para que estos adquieran y financien las áreas adicionales. Esto no puede ser cargado a la tarifa, la cual ya es insuficiente para cubrir incluso las inversiones iniciales.

La solución que ha sido dada en los actuales pliegos de condiciones se detalla en el Anexo 6 Patios y Talleres, considerando que los concesionarios deberán proveer patios temporales y que estos serán remunerados. Sin embargo:

o Se remuneran de la misma bolsa del sistema, es decir, no hay recursos adicionales y se convierten entonces en un



sobrecosto a los operadores.

o No se indica el compromiso concreto de Transcaribe de tener los patios definitivos listos y entregarlos a los concesionarios. Por el contrario, queda abierto de forma que podrían ser hasta 18 años operando en patios temporales.

**RESPUESTA:** Estas observaciones se responde en el documento No 1 de respuesta a observaciones.

**Remítase a los documentos de respuesta financiera observaciones Patios Adicionales.**

#### **OBSERVACIÓN 24.**

##### **5. Disminución de la demanda de transporte público urbano:**

- El tema del deficiente control a la informalidad, que ha sido un factor importante, y tal vez uno de los más determinantes, en la crisis que actualmente tienen otros SITM de Colombia que los tiene en muchos casos al borde de la quiebra total. Es un tema completamente bajo el control de los entes de la ciudad, sin embargo el riesgo es asignado totalmente a los operadores, quienes no tienen forma, ni técnica ni jurídica, de controlarlo.

- Se tiene muy cercano el ejemplo de Barranquilla en el que ya uno de los operadores se ha acogido al proceso de insolvencia financiera, mientras que el segundo operador está cada vez más cerca de llegar a dicho punto.

- Se presenta como beneficio (y ventaja para los postores) que no se ha incluido crecimiento de la demanda desde los estudios del 2002. Sin embargo este argumento no considera que la realidad es que la demanda no ha crecido por la proliferación de medios informales de transporte, incluyendo, pero sin limitarse, a Mototaxis, Taxi colectivo y Buses Informales. De hecho, según las cifras del DAI\JE, la demanda ha venido disminuyendo.

- En la situación actual de los pliegos, el proceso puede ser tal vez licitable, sin embargo que sea sostenible queda en duda ante la cantidad de factores de alto impacto que son del control de las entidades distritales y cuyo impacto negativo pretenden asignar a los futuros concesionarios de transporte.

**RESPUESTA:** Estas observaciones se responde en el documento No 1 de respuesta a observaciones.

**OBSERVACIÓN 25.**

**6. Relación Ingreso Esperado, Kilometraje y Renovación de Flota:** A continuación se presenta un cálculo que claramente muestra que con los datos de Transcaribe (directamente tomados del pliego) hay que renovar la flota de padrones y busetones a los 14 años, y que para las 3 concesiones el ingreso esperado no se alcanzaría en 18 años (término máximo del contrato), incluso obteniendo el 100% de la tarifa por ventas de pasajes.

Con esto se concluye:

Concesion 1	Buses	Km-Com/día	Km Totales/día	Km/bus/día	Km/bus/año	Tiempo VU
Articlado	71	14.457	15.903	223,98	68.090	17,62 años
Buseton	160	26.283	28.911	180,70	54.931	<b>14,56 años</b>

Concesion 2	Buses	Km-Com/día	Km Totales/día	Km/bus/día	Km/bus/año	Tiempo VU
Padron	81	17.086	18.795	232,03	70.538	<b>14,18 años</b>
Buseton	122	20.263	22.289	182,70	55.541	<b>14,4 años</b>

Concesion 3	Buses	Km-Com/día	Km Totales/día	Km/bus/día	Km/bus/año	Tiempo VU
Pad	62	12.970	14.267	230,11	69.954	<b>14,3 años</b>
Buseton	116	19.484	21.432	184,76	56.168	<b>14,24 años</b>

- No es cierto que la vida útil de la flota concuerde con el término del contrato, salvo que haya un descuento significativo en el ingreso total esperado dado que al ser las tarifas por kilómetros fijas, lo que se está haciendo entonces es reducir el plazo del contrato
- La manera como está estructurado el proyecto hace que se contradiga así mismo en términos de vida útil de la flota vs. Ingreso esperado, pues si éste aumenta por un lado, inevitablemente habría que renovar la flota por el otro, y en este caso dicha flota quedaría prácticamente nueva al término del contrato.

- La distribución por concesiones no sería equitativa, dado que en primera instancia se aprecia un claro beneficio de la concesión 1 (buses articulados) sobre las otras dos, dado que, en teoría, no tendría que incurrir en inversiones extras por renovación de flota.

**RESPUESTA:** Remítase al documento de respuesta financiera observaciones Ingreso Esperado.

## **OBSERVACIÓN 26.**

7. **Impacto Aire Acondicionado:** Respecto a este tema vale la pena señalar que:

- Los ahorros teóricos en costo de combustible que se logran al utilizar
- GNV en lugar de diésel se pierden al exigir que el 100% de la flota cuente con sistemas de aire acondicionado.

- Las condiciones climáticas de Cartagena harán que el aire acondicionado genere un desgaste mayor en los motores, que si bien es controlable por parte de los concesionarios, para ello se va a requerir unos mayores costos de mantenimiento a lo largo de la vida del contrato.

- Adicionalmente es importante tener en cuenta que no hay importantes experiencia en operaciones con alta movilización de pasajeros con buses a GNV en el mundo. Los pocos sitios que tienen algunos buses GNV con aire acondicionado se caracterizan por estar en zonas climáticas que tienen estaciones, por lo que solo durante una parte muy corta del año están los buses sujetos a temperaturas como las de Cartagena, ciudad en la que además las condiciones de salinidad y constantes inundaciones crean una problemática adicional que debe considerarse .

- Con esto queremos decir que es importante que Transcaribe evalúe realmente en que parte de la flota y rutas es estrictamente necesario en uso de A/C para no sobrecargar la tarifa técnica del sistema (costo).

Finalmente, queremos hacer especial énfasis en que todos estos comentarios se hacen con el ánimo de que se mejore el proceso y se evite repetir muchos de los errores en que previamente otras ciudades han caído en la implementación de sus sistemas integrados de transporte y que han desencadenado en grandes crisis sociales, técnicas y políticas. Todos estos comentarios deben entenderse como lo



que son: un aporte proactivo y bienintencionado al proceso, por parte de un grupo que cree en la transformación del transporte en Cartagena, transformación que en todo caso debe hacerse con responsabilidad.

**RESPUESTA:** Estas observaciones se responde en el documento No 1 de respuesta a observaciones.

➤ **OBSERVACION PRESENTADA POR MAURICIO NIÑO.**

**El interesado solicita leer carta suscrita por la Directora Ejecutiva de la Cámara de la Industria Automotriz de la ANDI dirigida al gerente de la entidad.**

**El texto que se lee es el siguiente:**

**OBSERVACION 27.**



**Asunto: La industria automotriz colombiana frente a la licitación TC-LP-003 de 2013 del SITP de Cartagena "TRANSCARIBE".**

**Respetado doctor López:**

**La Cámara Automotriz de la ANDI solicita muy respetuosamente se derogue el Decreto 0862 del pasado 5 de Julio que ordena a TRANSCARIBE S. A. modificar los pliegos de la licitación pública en mención adoptando como único combustible el GAS NATURAL para la Flota de Buses que los Operadores vincularán al Sistema Integrado de Transporte Masivo, SITM TRANSCARIBE, de manera que se restituya la autorización de la participación en el Sistema de equipos a Diésel con estándares de control de la contaminación EURO IV que es el mismo exigido al Gas.**

**La industria nacional se preparó tecnológicamente y realizó las inversiones que se requerían para ofrecer los vehículos EURO IV a Diésel, atendiendo los términos establecidos en la licitación desde hace más de 12 meses.**

**Los vehículos EURO IV a diésel, además de permitirle a la industria nacional participar en el proyecto, aportan sustancialmente al control de la contaminación ambiental.**

**Prestan el servicio con mayor capacidad de pasajeros (Buses Articulados de 160 pasajeros utilizados por las 5 Ciudades del Masivo, y no de 140 pasajeros), lo cual requirió ajustar el número de la Flota en la licitación en aproximadamente un 9% (6 Buses adicionales).**

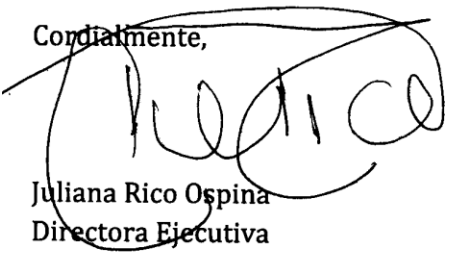
**En el caso de los Buses Padrones, la decisión de establecer límites máximos permisibles de pesos por eje de hasta 20 toneladas, de la actual licitación, producto de la exigencia de los vehículos a gas, va en contravía del estado de las vías y el uso**

racional de recursos requeridos para su mantenimiento. Mientras que la Flota diésel puede ofrecer Buses Padrón de 80 pasajeros sin sobrepasar las 17 toneladas, que es lo idóneo para las actuales vías de la Ciudad destinadas a prestar el servicio en las Pretroncales del sistema Transcaribe.

Están en plena condición de aprovechar el diésel con bajo contenido de azufre que ofrece Ecopetrol, que valga la pena mencionar, representó cuantiosas inversiones para el país. En particular y como seguramente es de su conocimiento, la modernización de la planta de hidrotreatmento de la refinería de Cartagena demandó una inversión superior a los 800 millones de dólares.

Con el objeto de que nuestra razonada solicitud sea atendida positivamente, quedamos a su disposición y a la de sus colaboradores para ampliar lo expuesto y entretanto nos suscribimos.

Cordialmente,



Juliana Rico Ospina  
Directora Ejecutiva

**RESPUESTA:** En atención a que la solicitud es competencia exclusiva del Alcalde Mayor, el gerente de TRANSCARIBE hace remisión de esta comunicación mediante oficio No. TC-DJ- 07.01-0543-2013 de fecha 16 de agosto del año que discurre.

➤ **OBSERVACION PRESENTADA POR RUBEN CHACON.**

El interesado manifiesta que finalizada su intervención remitirá al correo del proceso sus observaciones; y en atención a ello procedemos a extraer de dichos documentos las observaciones:

**OBSERVACION 28.**

1. ¿Es claro el entendido que si la demanda estimada es 450.000 pasajeros por día, en el primer año se movilizarán 225.000 pasajeros por día con el 52% del total de la flota vinculada?

**RESPUESTA:** No es acertada su apreciación, se aclara que se contara con 52% de la flota durante el primer año, pero esto no significa que se movilice la cantidad de pasajeros que usted menciona, ustedes deberán realizar un ejercicio juicioso desde el punto de

**vista financiero y tener en cuenta todas las variable que haría que la demanda se valla cantando en el tiempo indicado.**

¿Es claro el entendido que para el modelo financiero se está teniendo en cuenta este supuesto para efectos del cálculo de los ingresos del sistema?

**RESPUESTA: Se responde en la anterior respuesta.**

¿Cómo se calculó esa demanda estimada anual, qué criterios se tuvieron en cuenta para determinarla?

**RESPUESTA: Es de cada concesionario realizar las estimaciones pertinentes para el cálculo de su propuesta económica, esto incluye la definición de las variables que cada interesado, de acuerdo con los cálculos y variables propias del Sistema, considere.**

**Remítase al documento de respuesta financiera observaciones Fondo de Contingencias.**

#### **OBSERVACIÓN 29.**

2. Con respecto al numeral 1.15.2 del pre pliego, CONTRATO DE PATIOS Y TALLERES, el concesionario será remunerado con una tarifa de \$99 por pasaje en pesos de 2010. Según entrevista concedida por el vice ministro de transporte, Nicolas Estupiñan a Colprensa publicada el 9 de junio de 2013 mencionó varias medidas que contempla el gobierno para viabilizar los sistemas de transporte masivo del país, en donde se mencionan recursos para infraestructura de los sistemas de transporte. Es necesario contemplar esta alternativa con el objeto de no cargar a la tarifa la construcción del patio.

¿Se encuentra TransCaribe gestionando recursos para este fin, que alternativas ha contemplado para excluir de la tarifa este costo?

**RESPUESTA: Se informa que Transcaribe se encuentra gestionando los recursos para el patio-taller principal y para el secundario, por lo que en la medida en que el gobierno nacional tome la decisión de desmontar la pignoración de la tarifa técnica que hoy se encuentra comprometida con infraestructura, dichos recursos deberán ser reorientados para el beneficio del sistema. Una vez se tenga respuesta positiva en relación al tema específico le será notificado por escrito a cada uno de los actores del sistema.**

#### **OBSERVACION 30.**

3. Con respecto al numeral 1.15.2 del pre pliego, CONTRATO DE PATIOS Y TALLERES, la etapa de construcción deberá tener una duración máxima de trece (13) meses, lapso de tiempo que podrá extenderse de común acuerdo entre el concesionario y TransCaribe.
- ¿Si se retrasa la entrega del patio, quien subsanará los perjuicios que se le puedan causar a los concesionarios de operación?
- ¿Qué plan de contingencias plantea TransCaribe para mitigar los riesgos de demora en la entrega del patio?

**RESPUESTA:** En el contrato para la construcción del patio - taller se encuentran pactadas unas condiciones relacionadas con los plazos de cumplimiento de la entrega de las obras contratadas por TRANSCARIBE. Ese contrato cuenta con instrumentos que le permiten a TRANSCARIBE hacer el seguimiento frente al cumplimiento, así como con elementos para conminar al CONTRATISTA al cumplimiento de sus obligaciones. Ese es el plan de contingencia que tiene previsto.

De ahí que los perjuicios que se causen por la mora imputable al CONTRATISTA, podrán ser cobrados a éste, de manera que sea reparado la consecuencia que se genere en el contrato de operación, dada su directa relación. En caso que la mora sea imputable a TRANSCARIBE, se deberá determinar el monto del perjuicio, para que sea asumido por la entidad. Así está previsto en la matriz de riesgos del estudio previo.

#### **OBSERVACION 31.**

4. Con respecto al Numeral 2.9 del pre pliego, ENTREGA DE PROPUESTAS, cada proponente podrá presentar una propuesta principal y una subsidiaria. La no posibilidad de presentar propuesta supletiva como lo planteaba el pre pliego anterior, abre la posibilidad de que una de las tres concesiones pueda ser declarada desierta, ya que los oferentes podrían presentarse a las mismas dos concesiones (2 y 3) y como no habría la manifestación expresa de recibir la concesión (1) no podrá ser adjudicada.
- ¿Qué medidas plantea TransCaribe para evitar que una de las tres concesiones pueda declararse desierta?

**RESPUESTA:** La estructuración del proceso licitatorio plantea varias alternativas para que todas las concesiones cuenten con proponentes interesados en participar. Los requisitos están estructurados para que se garantice el principio de concurrencia al



proceso de donde surge que están dadas las condiciones para que el proceso licitatorio sea adjudicado en sus tres (3) componentes.

La medida de la propuesta subsidiaria se ideó como mecanismo para incentivar la competencia entre los proponentes y para garantizar que se presentarán propuestas por lo menos a más de una (1) de las concesiones. En principio, están dadas las condiciones para que todas las concesiones cuenten con propuestas para ser analizadas. En el evento en que no se presente propuesta para una de las concesiones, la entidad deberá abrir de nuevo el proceso en relación con aquella o aquellas que resulten desiertas bien por (i) no contar con propuestas habilitadas o (ii) por no contar con propuestas.

#### **OBSERVACION 32.**

5. De acuerdo al numeral 4.2.1.3 del pre pliego, Experiencia en consecución de financiación en proyectos de infraestructura y/o infraestructura de transporte, los montos solicitados son muy altos, por ejemplo, la concesión tendrá un costo de alrededor \$190 mil millones de pesos y solicitan una experiencia en consecución de financiación de \$287 mil millones de pesos.

¿Qué objeto tiene hacer una exigencia tan alta en experiencia en consecución de financiación?

¿Si un proponente tiene el musculo financiero pero no tiene una amplia experiencia en consecución de financiación, no estará en posibilidad de responder de manera cabal por los requisitos financieros y la ejecución del contrato?

¿Por qué se cierra la posibilidad de que participen dentro de los proponentes, empresas diferentes a aquellas que ha invertido en proyectos de transporte y/o construcción de obras civiles por el sistema de concesión?

**RESPUESTA:** Remítase al documento de respuesta financiera observaciones Requisitos Habilitantes.

#### **OBSERVACION 33.**

6. ¿Es correcto el entendido que la proforma 7A es el único documento válido ante TransCaribe para que los oferentes puedan demostrar la voluntad de los propietarios de buses para participar con ellos en la licitación?

**RESPUESTA:** No es correcto ese entendimiento en tanto que los propietarios pueden participar como socios del proponente y en ese evento se deberá 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) día anteriores a la fecha de cierre del proceso, cuando se trate de sociedades con objeto único.

Para el caso de las promesas de sociedad futura deberá anexarse la promesa de constitución firmada por todos sus futuros socios o accionistas, el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de su domicilio social al menos 30 días antes de la fecha de apertura del presente proceso licitatorio de cada una de las personas jurídicas y copia de la cédula de ciudadanía o cédula de extranjería y/o pasaporte para el caso de personas naturales.

Para el caso de sociedades constituidas por Propietarios que sean miembros del Proponente, se debe adjuntar 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 expedido por la Cámara de Comercio con no más de treinta (30) días calendario de anticipación a la fecha de cierre.

Estos documentos deben acompañar a la Proforma.

#### **OBSERVACION 34.**

7. ¿Es correcto el entendido que los contratos firmados por los propietarios de buses con las empresas de transporte colectivo o cualquier otro documento diferente a la proforma 7A, no es válido para acreditar ante TransCaribe la participación de propietarios dentro de la propuesta de un oferente?

**RESPUESTA:** La **PROFORMA 7A** recoge las obligaciones que asumen proponente y propietario cuando vincula un vehículo a una propuesta. Ese es el documento idóneo para acreditar la participación del propietario dentro de la propuesta bien como socio, bien como vinculado.

#### **OBSERVACION 35.**

8. Contenido en el numeral 4.3.1.1 del pre pliego, descripción de la experiencia operativa del proponente, hay un párrafo que menciona: Los vehículos que se encuentran fuera del comercio por decisión judicial y/o administrativa no serán

considerados para efectos de disponibilidad del mínimo de vehículos exigidos. Solicitamos se excluya del pliego de condiciones este párrafo, ya que el proceso licitatorio no solicita un número mínimo o máximo de vehículos como requisito habilitante o ponderable.

**RESPUESTA: El pliego de condiciones determina dos (2) Alternativas de participación dentro de las cuales se prevé la necesidad de acreditar un mínimo de propietarios de vehículos como requisito habilitante. El requisito contenido en el numeral refiere a que el vehículo respecto del cual se acredita la propiedad debe cumplir las condiciones establecidas en el numeral 4.3.1.1.**

**OBSERVACION 36.**

9. En el numeral 4.5.1 del pre pliego, acreditación de la propuesta económica, el proponente determinará para la operación de transporte en el sistema el ingreso esperado por cada concesión en pesos constantes de 2012 la tarifa por kilómetro por tipología de vehículos establecida en pesos de 2012 se define en el contrato de concesión, este valor le servirá a los concesionarios para calcular y proponer su ingreso esperado.

¿Debido a que en la proforma 1 solo se indica el valor de ingresos máximos esperados para las propuestas principal y subsidiaria que realiza el oferente, es correcto el entendido que el valor que transCaribe pagará por kilómetro por tipología vehicular y concesión son las presentadas en la tabla de la cláusula 43 de la minuta del contrato y que estás no son un valor de referencia?

¿Es claro el entendido que cada propietario es libre de aportar el porcentaje del valor del vehículo chatarrizado que bien considere y será tenido en cuenta como socio del oferente?

**RESPUESTA: Remítase al documento de respuesta financiera observaciones Tarifa Concesionario.**

**OBSERVACION 37.**

10. Según el numeral 1.25 de la minuta del contrato, compromiso de reducción de la capacidad transportadora, este es un compromiso adquirido por el concesionario.

Para efectos de la propuesta presentada por un oferente que solo presente propietarios y no empresas, este numeral no aplica, por favor hacer la debida aclaración.

**RESPUESTA:** Se revisará la minuta del contrato de concesión y se hará el ajuste correspondiente.

**OBSERVACION 38.**

11. El numeral 1.97 de la minuta del contrato, patios y talleres definitivos y temporales, menciona que los operadores requerirán patios provisionales hasta que el segundo patio del sistema TransCaribe sea construido.  
¿Cuál es el cronograma para la construcción de este patio, con qué recursos se realizará?

**RESPUESTA:** Se informa que a la fecha transcaribe se encuentra realizando la gestiones para que el gobierno nacional asigne los recursos para la construcción del segundo patio de sistema, por lo que no se tiene fecha estimada de la construcción del patio, cuando la entidad cuenta con la aprobación de dichos recursos se les notificara por escrito a todos los actores del sistema el cronograma de ejecución de la obra.

**OBSERVACION 39.**

12. El numeral 1.118 de la minuta del contrato, riesgo de abastecimiento. Contempla el riesgo de falta de gas natural para abastecer la operación, ¿Qué garantías ofrece el estado y el sistema y cuáles serán las medidas para mitigar este riesgo?, ¿El país cuenta con gas de calidad para garantizar el éxito de la operación?, ¿Hay suficientes reservas de gas en el país para garantizar la operatividad de la flota durante el tiempo de la concesión?

**RESPUESTA:** De acuerdo con la matriz de riesgos, la asignación se da en los siguientes términos: *“Refiere a la contingencia que puede impactar la prestación del servicio derivada del desabastecimiento y variación en el precio del gas natural vehicular en la ciudad de Cartagena”*.

Para sustentar la adopción de la decisión de exigir combustible gas en los vehículos con los cuales se prestará el servicio, el Distrito de Cartagena, de acuerdo con los considerandos incluidos en el Decreto Distrital 862 de 2013, por medio del cual se

adoptó la decisión, se sustentó en indagaciones de mercado que dan cuenta de suministro de combustible durante los próximos 14 años.

Con fundamento en esas consideraciones se incluyó el riesgo, el cual consiste básicamente en trasladar al CONCESIONARIO la carga de las negociaciones con los proveedores de ese combustible en la ciudad de Cartagena. El riesgo asociado con el abastecimiento más allá del número de años señalado por los documentos que sustentaron la decisión adoptada por la Alcaldía de Cartagena, supondría la configuración de un riesgo imprevisible.

#### **OBSERVACION 40.**

13. El numeral 1.156 de la minuta del contrato, establece que durante 120 meses desde el inicio de la operación se pagará \$180 de 2010, con recursos provenientes de la tarifa el proceso de desintegración.

Solicitamos que este valor sea pagado durante todo el tiempo de la concesión, ya que el concesionario tiene la responsabilidad de cubrir algún faltante para cumplir con el pago de la chatarrización. Los concesionarios asumirán todos los riesgos y no se contempla una contraprestación a este hecho.

**RESPUESTA:** Remítase al documento de respuesta financiera observaciones Desintegración.

#### **OBSERVACION 41.**

14. Con respecto a la cláusula 6 de la minuta del contrato el numeral 6.2 otorga el derecho a los concesionarios a utilizar la infraestructura del sistema TransCaribe sin que le impongan ningún costo o peaje por su utilización.

¿Es claro el entendido que los vehículos no tendrán que pagar el peaje de la vía hacia ceballos y manga?

**RESPUESTA:** Se aclara que los vehículos si deben pagar el peaje pues el cobro corresponde una concesión que es diferente a la que nos ocupa. El valor del peaje de las rutas que pasan por el corredor de carga, está contemplado en la estructura financiera del proyecto.

#### **OBSERVACION 42.**

15. El numeral 7.1.13 de la minuta del contrato exige que el concesionario presente a TransCaribe la orden de compra de los vehículos o el documento que haga sus veces 7 días hábiles siguientes a la solicitud de incorporación de flota.

Solicitamos se amplíe este plazo a 30 días hábiles.

**RESPUESTA: No se acepta su solicitud, se aclara que la solicitud de incorporación de flota la impartirá Transcaribe una vez se haya certificado por los concesionario que cuenta con los recursos disponibles para realizar la compra de los vehículos, por lo que la solicitud de incorporación de flota es un requisito que concesionario deberá cumplir en el menor tiempo posible porque ya dispone de todo lo necesario para iniciar el trámite.**

**OBSERVACION 43.**

16. El numeral 7.1.18 de la minuta del contrato exige que por lo menos el 50% del personal del concesionario deben ser actores directos o indirectos del sistema de transporte público colectivo.

Es necesario aclarar que este requisito solo se podrá cumplir siempre y cuando el personal apruebe su proceso de selección y sea idóneo.

**RESPUESTA: Se revisará la redacción en el sentido de completar el numeral de la cláusula de la minuta del contrato de concesión, precisando que la vinculación también dependerá de la idoneidad del personal.**

**OBSERVACION 44.**

16. El numeral 7.3.14 de la minuta del contrato, menciona el patio temporal y que los costos asumidos por los concesionarios en la dotación y utilización de este, serán cubiertos por medio de la tarifa.

¿Por favor aclarar cuando será entregado este patio y que valor de la tarifa se destinará para cubrir los costos en los que incurra el concesionario de operación?

**RESPUESTA: Se aclara que el patio temporal deberá ser suministrado por los concesionarios de operación, estas áreas que solo se utilizarán para el parque de los vehículos que no se pueden ubicar en el patio principal, deberán ser adecuadas para la ubicación de los vehículos, deberán contar con vigilancia.**

**Remítase al documento de respuesta financiera observaciones Patios Adicionales.**

**OBSERVACION 45.**

17. El numeral 7.7. de la minuta del contrato, obliga a pagar el 100% del derecho de entrada del 100% de la flota dentro de los 30 días calendario siguientes a la fecha de acreditación del cierre financiero del contrato de concesión.

Solicitamos aclarar ¿porque se debe hacer este pago, a que corresponde?, en caso de deber hacerse porque no realizarlo en la medida que ingresan los buses al sistema?

**RESPUESTA: Remítase al documento de respuesta financiera observaciones Tarifa Concesionario.**

**OBSERVACION 46.**

18. En cuanto a la explotación de la publicidad en el sistema, relacionadas en la minuta de contrato numeral 11.7, proponemos que por ser nosotros los dueños de los Vehículos, somos quienes tendríamos los derechos a explotar dicha publicidad, por consiguiente merecemos una participación en la explotación de la misma.

**RESPUESTA: De acuerdo con lo señalado en los estatutos de TRANSCARIBE S.A., el ente gestor es el titular del derecho de explotar la publicidad que sea instalada en el Sistema. Este derecho genera para TRANSCARIBE la posibilidad de generar alternativas de ingreso para el Sistema, de donde surge la imposibilidad o restricción que existe para asignar la explotación del componente de publicidad de manera directa al CONCESIONARIO de la operación del Sistema. En todo caso, todos los recursos que se obtengan por la explotación de la publicidad irán a servir para incrementar los recursos del Sistema.**

**OBSERVACION 47.**

19. En cuanto a la auto sostenibilidad del sistema en el tiempo Numeral 20.1 de la minuta del contrato, exigimos que el Municipio o la Nación hagan el aporte requerido para iniciar el Fondo de contingencias, para garantizar los ingresos mínimos necesario que permitan dicha sostenibilidad los primeros años de Operación.

**RESPUESTA: Remítase al documento de respuesta financiera observaciones Fondo Contingencias.**

Se ha insistido en que ni el Gobierno Nacional ni el Distrital tiene previsto aportar recursos para financiar un fondo de contingencias. Bajo ese entendido, sólo se tiene previsto que el fondo se alimente de los excedentes del Sistema y no que existan fuentes adicionales provenientes de los entes indicados en la observación.

**OBSERVACION 48.**

20. Con relación a las tarifas diferenciales, numeral 24.1, estas deben implementarse, siempre y cuando no afecten de manera significativa a los ingresos de los Operadores.

**RESPUESTA:** Es importante tener en cuenta que se estableció que esas tarifas diferenciales sólo podrán aplicarse cuando se dispongan los recursos para compensar el impacto que genera su implementación.

**OBSERVACION 49.**

21. Quienes integran al comité de Planeación y Operación del sistema y cuál es el Reglamento, numeral 24.3 y 24.4 de la minuta del contrato de concesión.

**RESPUESTA:** La minuta del contrato de concesión prevé en el Capítulo 9, CLÁUSULA 75, lo siguiente:

***“CLÁUSULA 75.- RÉGIMEN DE LA OPERACIÓN TRONCAL, PRETRONCAL, DE ALIMENTACIÓN Y AUXILIAR***

***La operación Troncal, Pretroncal, de alimentación y auxiliar se someterá al régimen reglamentario que establezca TRANSCARIBE S.A., el cual estará constituido por los instructivos, manuales y reglamentos expedidos o que se expidan para asegurar que la operación sobre la red vial se realice en condiciones de seguridad y fiabilidad, a los cuales deberá someterse la operación de transporte del Sistema Transcaribe.***

***Para estos efectos, TRANSCARIBE S.A. ha implementado o podrá implementar entre otros, y en forma indicativa los siguientes manuales y reglamentos:***

- 1. Reglamento del Comité de Planeación y Operación del Sistema***



- 2. Manual de operación de transporte.**
- 3. Manual de contingencias y medidas de seguridad.**
- 4. Manual del usuario y reglamento interno.**

*En todo caso, el CONCESIONARIO deberá sujetarse a la normatividad legal y/o reglamentaria actualmente vigente como a la que se expida en un futuro y durante el término de la concesión, emanada del Gobierno Nacional o Distrital, a través de sus entidades del nivel central o descentralizado, y a las directrices que imparta TRANSCARIBE S.A. dentro de la órbita de su competencia legal y de las facultades que se establecen contractualmente”.*

Como se ve de la cláusula transcrita, TRANSCARIBE es el competente para implementar el reglamento del Comité de Planeación y Operación del Sistema, al que hace referencia el observante, en el cual se regularán las condiciones de funcionamiento de éste.

**OBSERVACION 50.**

22. Por favor explicar en forma detalla las formulas contenidas en la cláusula 43 de la minuta del contrato y por medio de un ejemplo explicar cómo se liquidará el pago semanal para cada uno de las concesiones y obligaciones remuneradas por medio de la tarifa. En el caso en que los ingresos cubran todos los costos y en el que no sean suficientes y no hay dinero en el fondo de contingencias.

**RESPUESTA:** Remítase al documento de respuesta financiera observaciones Tarifa Concesionario.

**OBSERVACION 51.**

23. Tarifa Técnica.

La tarifa técnica propuesta por TransCaribe publicada en la minuta del contrato de concesión TC-LPN-003 de 2013 es muy baja, ver Tabla 1 Tarifa por Kilómetro que TransCaribe Pagará., solicitamos a TransCaribe validar la tarifa técnica de los demás sistemas masivos del país para que las replantee. (Debemos adjuntar tarifas técnicas de los diferentes sistemas masivos)

Tabla 1 Tarifa por Kilómetro que TransCaribe Pagará.

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

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

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

**RESPUESTA:** Remítase al documento de respuesta financiera observaciones Tarifa Concesionario.

#### **OBSERVACION 52.**

24. Con base en los pocos kilómetros promedio que recorrerá cada tipología vehicular no es posible generar una relación en la cual se genere valor desde el punto de vista de garantizar que los ingresos sean mayores que los costos. Por ejemplo, los buses articulados recorrerán 176 kilometros diarios, lo cual implica que un bus genere unos ingresos mensuales de 28 millones de pesos, es necesario tener presente que los costos y gastos de operación para este bus son de alrededor 21 millones de pesos mensuales y si a esto se le suma el pago de la deuda consistente en capital e intereses, se obtiene una relación de ingresos negativa. Por lo cual solicitamos se revise el diseño operacional con miras a generar mejores velocidades de operación, que representen mayor movilidad, con lo cual debería reducirse la cantidad de buses solicitados y el promedio de kilometros recorridos sea mayor, de tal manera que los buses generen ingresos superiores a los costos y gastos.

**RESPUESTA:** En primer lugar el promedio de kilómetros recorridos por los buses articulados por día no es 176 kilómetros, sino que está por encima de los 200 kilómetros. Razón por la cual los cálculos que están haciendo no corresponden al cálculo, por otro lado las velocidades establecidas para cada uno de los servicios corresponde al promedio de kilómetros que recorren las rutas del sistema de transporte público colectivo de hoy.

**OBSERVACION 53.**

25. Aporte al fondo de contingencias.

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

Debido a que la gerencia de TransCaribe manifestó que está buscando alternativas para poder inyectar recursos a este fondo por medio del presupuesto del distrito para el año 2015, se solicitó que el pliego y la minuta del contrato tenga claramente definido que este fondo sí pueda nutrirse de fondos diferentes a los generados por el sistema.

**RESPUESTA:** Remítase al documento de respuesta financiera observaciones Fondo Contingencias.

**Se revisará la cláusula para efectos de determinar si procede el ajuste solicitado, de modo que se adecúe para permitir el ingreso de recursos al Fondo de Contingencias diferentes a los provenientes de la tarifa.**

**OBSERVACION 54.**

26. Infraestructura.

El modelo actualmente propuesto por TransCaribe, plantea que la infraestructura de patios y talleres sea pagada por medio de la tarifa al usuario de la cual se descontarán \$99 pesos por pasajero durante los 18 años del plazo de concesión para el concesionario que construirá los patios y talleres. Solicitamos que tal y como sucederá en Barranquilla, según lo establecido en el pacto por TransMetro, donde el estado aportará el dinero necesario para que sea descargado de la tarifa el compromiso del pago a infraestructura de patios y talleres, se libere este rubro de la tarifa y que los \$99 pesos por pasajero sean destinados para fondar el fondo de contingencias. La gerencia de TransCaribe manifestó que existe la posibilidad de liberar estos \$99 pesos de 2010 por pasajero de la tarifa por medio de recursos del estado liquidando esta parte del contrato con el concesionario que construya el patio taller y que continúen con la explotación comercial de la obra durante 50 años tal como está contemplado en el contrato ya firmado.

Con respecto a la construcción del segundo patio de operación, la minuta del contrato de concesión TC-LPN-003 de 2013 en el numeral 7,3 otras obligaciones de los patios y talleres, punto 7.3.14, establece, ver

Ilustración 1 Segundo Patio de Operación.

#### Ilustración 1 Segundo Patio de Operación.

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

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

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

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

**RESPUESTA: Se aclara que Transcaribe está realizando las gestiones necesarias para que la Nación disponga los recursos para construcción del patio principal y secundario, una vez sean asignados los recursos se les notificará a cada uno de los actores del sistema por escrito sobre el destino de los recursos que se liberen y que hoy están comprometidos por la concesión de la construcción del portal y el patio taller.**

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

**RESPUESTA: Se les informa que Transcaribe no tiene fecha definida para la construcción del patio alternativo del sistema, además es importante que se conozca que la construcción del mismo depende de la asignación de recursos por parte de la Nación y del Distrito.**

a. Los kilómetros en vacío que realicen los operadores sean pagos por TransCaribe,

**RESPUESTA: El costo de los kilómetros en vacío con un solo patio ya están contemplados dentro de la estructura financiera de las concesiones.**

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

**RESPUESTA: Los vehículos que por capacidad de patio principal no puedan ser parqueados en el sitio deberán ser parqueados en terrenos dispuestos por los diferentes concesionarios, los costos de adecuación del terreno y la vigilancia de los mismos deberán correr por cuenta de los concesionarios. Hay que tener en cuenta que dichos costos ya están incluidos dentro del modelo financiero de las concesiones.**

c. Tal como TransCaribe publicó en la minuta del contrato TC-LPN-003\_2013 ver

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

## Ilustración 2 Remuneración al Operador por Segundo Patio de Operación.

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



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

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

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

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

**RESPUESTA:** Se estudiará su solicitud, pero recuerde que la escogencia del terreno depende de varios factores entre ellos, ubicación estratégica. Dimensiones, accesibilidad y costo del terreno en otros.

Omitimos hablar del plan de contingencias que se aplicará si la obra de Bazurto no está lista para la entrada de la fase 1 de la flota.

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

Dentro de las actividades que deberán desarrollarse con la ejecución del la obra del tramo del mercado de bazurto, está la construcción de los carriles solo bus, demolición del puente de bazurto y la construcción de la glorita en ese punto, así como la construcción de una vagón de la estación de para de las delicias. Estos significa que para el inicio de operaciones se contara con los carriles exclusivos del sistema y el primer vagón de la estación de las delicias, el sistema puede operar sin dificultades durante la

primera fase del sistema, en este sector la operación de la rutas troncales se harán en la estación del prado y la estación de la delicias y los servicios pretroncales podrán operan en la estación de las delicias y con puerta derecha en el tramo comprendido entre la estación del mercado de bazurto y la delicias.

.

#### **OBSERVACION 55.**

##### 27. Desintegración.

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

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

**RESPUESTA:** Remítase al documento de respuesta financiera observaciones Desintegración.

#### **OBSERVACION 56.**

##### 28. Requisitos habilitantes financieros.

Se hizo énfasis en que los requerimientos de experiencia en consecución de recursos financieros que solicita el pre pliego están muy altos, tomando como ejemplo la

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

Tabla 2 Requisitos Financieros Concesiones SITP Bogotá.

REQUISITOS FINANCIEROS SITP BOGOTÁ					
ZONA	Garantía	Patrimonio	K de trabajo	Exp. Financiación	Flota a operar
Usaquen T	\$44.952	\$ 90.326	\$15.247	\$120.920.000.000	1460
San Cristobal T	\$35.654	\$ 74.903	\$25.041	\$86.102.000.000	777
Suba Centro	\$37.220	\$ 82.258	\$7.391	\$88.921.000.000	1424
Fontibón T	\$33.310	\$63.436	\$9.755	\$82.797.000.000	833
Bosa	\$32.683	\$63.938	\$4.946	\$80.952.000.000	1260
Engativa T	\$28.197	\$57.657	\$25.857	\$72.382.500.000	745
Kennedy	\$27.061	\$63.646	\$4.984	\$62.093.000.000	1075
Usme	\$19.769	\$45.982	\$5.271	\$37.179.000.000	726
Ciudad Bolivar	\$1.024	\$21.618	\$2.325	\$47.650.500.000	708
Calle 80	\$12.599	\$30.507	\$3.665	\$28.588.000.000	473
Suba Oriental	\$7.571	\$16.329	\$1.181	\$15.272.500.000	291
Perdomo	\$7.584	\$21.183	\$2.549	\$17.248.000.000	345
Zona Franca	\$5.899	\$ 15.559	\$1.960	\$11.988.500.000	220

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

**RESPUESTA: Remítase al documento de respuesta financiera observaciones Requisitos Habilitantes.**

**OBSERVACION 57.**

29. Tiempo de la concesión.



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

**RESPUESTA: Remítase al documento de respuesta financiera observaciones Ingreso Esperado.**

**OBSERVACION 58.**

30. Propuesta de pre operación.

Se le planteó a la gerencia de TransCaribe la voluntad de los presentes en la reunión como representantes de los posibles oferentes, de iniciar una operación con 100 o 200 vehículos con la tipología exigida por TransCaribe antes de dar inicio a la fase 1 de implementación del sistema recorriendo algunas rutas del sistema de transporte colectivo actual, lo cual permitiría una familiarización de los usuarios con el nuevo sistema. para realizar esta reposición se desintegrarían los vehículos modelo 1993 a los cuales se les vence la vida útil en el presente año, con esta medida se evitaría la reposición que actualmente están realizando los transportadores de la ciudad por vehículos convencionales modelo 2014 que encarecerán el proceso de desintegración.

**RESPUESTA: Se elevó consulta al Ministerio de Transporte para efectos de viabilizar las alternativas planteadas por TRANSCARIBE para mitigar el impacto de la situación puesta de presente en la observación.**

**OBSERVACION 59.**

31. Riesgo de la demanda.

Se hizo la aclaración correspondiente a la real interpretación del riesgo de la demanda asumida por un operador, por lo cual debe entenderse que este se



presenta en el caso en que la demanda del sistema sea muy baja y por consiguiente los kilómetros que se le programen a las empresas operadoras también lo sean, por lo tanto no se llegará a los ingresos planeados. El riesgo de demanda no debe entenderse como pago de un menor valor por kilómetro del pactado con el operador. Para que la relación que permite que un sistema sea sostenible para las partes involucradas, debe respetarse el valor por kilómetro licitado.

**RESPUESTA: Remítase al documento de respuesta financiera observaciones Ingreso Esperado.**

**FIN DEL DOCUMENTO**