

- DOCUMENTO DE OBSERVACIONES PRESENTADO POR HECTOR BLANCO PORTACCIO en representación de CARTAGENA EXPRESS SA, mediante entrega física en las instalaciones de TRANSCARIBE el 14 de marzo de 2014, 3:10 p.m. Rad. Int. 000324.

OBSERVACIÓN 1.

1. Numeral 1.2 Objeto de la Concesión

Se indica en este numeral que:

Para los efectos de este documento se aclara que la **FASE 2**, de acuerdo con lo previsto en el Anexo 6 – Minuta del Contrato de Concesión, comenzará cuando inicie la etapa de operación pedagógica y terminará cuando se cumplan las condiciones que dan lugar al inicio de la **FASE 3** o cuando transcurra un plazo de UN (1) AÑO, lo que primero ocurra. Es decir, los vehículos solicitados para la Etapa de Operación Pedagógica hacen parte de la flota solicitada durante la **FASE 2**.

El contrato en la Cláusula 64 indica lo siguiente respecto a la duración de la fase 2:

*“...Esta fase comenzará cuando inicie la etapa de operación pedagógica y terminará cuando se cumplan las condiciones que dan lugar al inicio de la **FASE 3** o cuando transcurra un plazo de UN (1) AÑO, lo que primero ocurra...”*

Se revisan las condiciones de entrada de la fase 3, incluidas en la misma cláusula, siendo las siguientes:

*“...(iv) **FASE 3**. El inicio de esta Fase se activará cuando ocurra alguna de las siguientes dos (2) condiciones: a) que la cantidad de pasajeros pagos sea igual o superior al setenta y cinco por ciento (75%) de la capacidad equivalente de los vehículos vinculados en la **FASE 2** y el diseño operacional correspondiente, o b) que TRANSCARIBE SA requiera flota en virtud de las necesidades del servicio...”*

Se solicita las siguientes aclaraciones dado que la respuesta de Transcaribe no despeja las dudas sobre:

- a. Especificar detalladamente en los pliegos, el proceso y criterios, sobre los cuales se va a medir la necesidad de incorporar flota nueva en virtud de las necesidades del servicio (que es el término que usan actualmente en los pliegos). En este caso en particular cabe indicar que de la forma que se encuentra redactada la cláusula Transcaribe puede entrar a solicitar flota sin tener en cuenta el equilibrio económico de los concesionarios y el sistema. El hecho que Transcaribe pueda definir arbitrariamente la necesidad de incorporación de más flota genera mayor riesgo en los concesionarios por cuanto puede afectar negativamente su respectivo equilibrio económico.

RESPUESTA: Inicialmente, se le indica al observante que la transcripción que hace de la Cláusula 64 en su observación NO corresponde a la última versión de la Minuta del Contrato publicada el 24 de febrero de 2014 en la siguiente dirección de internet:

DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A LOS PLIEGOS No. 3
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013

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-
TRANSCRIBE



Página 2 de 90

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-1-109104>

Le sugerimos respetuosamente en lo posible referirse a las últimas versiones publicadas y no inducir a error a la entidad al citar documentos que ya han sido modificados.

Al respecto, la versión publicada vigente indica, en la cláusula 64, lo siguiente:

"Para efectos de la vinculación de flota de la Fase 3 por razón de la necesidad del servicio (condición b del literal (iv)), se deberá hacer la valoración técnica, económica y jurídica, de modo que no se afecte el equilibrio económico del contrato."

Por lo tanto, la observación ya se encuentra respondida y ajustada en los documentos publicados. Sin embargo, para dar aun mayor claridad y evitar cualquier tipo de interpretación diferente, nuevamente se revisara la redacción y se ajustara consecuentemente.

Adicionalmente, debe entenderse que la vinculación de flota por necesidades de servicio, puede ocurrir únicamente en los siguientes momentos contractuales:

- 1) Si transcurre un año de fase intermedia y no se llegó al 75% de la demanda referente de las rutas implementadas, pero se requiere ampliar la flota, o
- 2) Si posterior a la vinculación de la flota de la fase 3, se requiere ampliar la flota

En ambos escenarios se recurrirá al mecanismo establecido en la Cláusula 67 del contrato.

En adición a lo anterior, se debe aclarar que la minuta del contrato de concesión define el concepto de necesidad del servicio de acuerdo con el entendimiento que tiene Transcaribe frente a ese concepto de cara a la prestación del servicio público.

Como medida de protección, entendiendo la amplitud de ese concepto, la CLÁUSULA 64 de la minuta del contrato de concesión prevé expresamente lo siguiente: "Para efectos de la vinculación de flota de la Fase 3 por razón de la necesidad del servicio (condición b del literal (vi)), se deberá hacer la valoración técnica, económica y jurídica, de modo que no se afecte el equilibrio económico del contrato", esa es la forma de mitigar el riesgo de incorporación de flota por necesidad del servicio, por lo que no corresponde hacer ninguna valoración adicional sobre esta observación.

RESPUESTA: Se aclarará en el pliego de condiciones definitivo el término necesidades de servicio, pues el principio de este es incorporar la flota cuando las necesidades de demanda lo ameriten, teniendo en cuenta, en todo caso, que la activación de la fase 3 se produce cuando se materialicen situaciones objetivas relacionadas con el nivel de demanda y la necesidad del servicio, entendida esta última como "La demanda de pasajeros que no está siendo atendida por el sistema o cubierta por el mismo con el recorrido de la ruta".

Transcaribe menciona en el pliego:

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



Para efectos de la vinculación de flota de la Fase 3 por razón de la necesidad del servicio (condición b del literal (iv)), se deberá hacer la valoración económica, de modo que no se afecte el equilibrio económico del contrato.

Consideramos que el anterior párrafo no aclara nuestra solicitud, en cuánto a que sigue sin definir el término *necesidades del servicio*.

RESPUESTA: Nuevamente informamos que la transcripción que hace de la Cláusula 64 en su observación NO corresponde a la última versión de la Minuta del Contrato publicada el 24 de febrero de 2014 en la siguiente dirección de internet:

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-1-109104>

OBSERVACIÓN 2.

- b. No consideramos aceptable que a esto último nos respondan que los concesionarios deberán activar los procesos de restitución del equilibrio económico previstos en el contrato, como en licitación anteriores lo han hecho, pues esto no sería sino entrar a repetir las crisis que ya se han visto en otros sistema y que por largos periodos de tiempo se mantienen sin solución de fondo.

RESPUESTA: Justamente la inclusión de la cláusula contractual prevé el análisis anterior sobre el impacto de la medida frente al equilibrio económico del contrato, como condición sine qua non para adoptar la decisión de pedir incorporación de flota por necesidad del servicio.

La entidad no considera aceptable que el proponente concluya que el sentido de la cláusula al adicionar mayores vehículos sea llevar al concesionario a un desequilibrio económico. Por el contrario, la entidad se obliga a justificar técnica, económica y jurídicamente la solicitud de vincular mayor flota si la demanda así lo requiere, sin alterar el equilibrio económico del concesionario.

En todo caso, siempre el CONCESIONARIO podrá acudir al mecanismo de restablecimiento del equilibrio económico del contrato, cuando se advierta su vulneración.

OBSERVACIÓN 3.

- c. Se solicita que en la cláusula 64 del contrato se haga explícito que no se debe afectar el equilibrio económico del contrato a los concesionarios con la incorporación de nueva flota.

RESPUESTA: No se acepta la solicitud dado que la entidad considera que la versión publicada vigente de la cláusula 64, es suficientemente explícita:

"Para efectos de la vinculación de flota de la Fase 3 por razón de la necesidad del servicio (condición b del literal (iv)), se deberá hacer la valoración técnica, económica y jurídica, de modo que no se afecte el equilibrio económico del contrato."

En adición a lo anterior, resulta improcedente incluir cláusulas mediante las cuales se refirme la facultad que tiene el concesionario de solicitar el restablecimiento del equilibrio del contrato, la cual está definida por la ley.

Clausula 1.5 Glosario

2. **Numeral 1.5.4 Fondo Unificado de Desintegración y Operadores (FUDO):** Este fondo se define de la siguiente forma:

1.5.4. Administrador de los Recursos del Fondo Unificado de Desintegración y Operadores (FUDO):

La administración de los recursos destinados a la desvinculación y desintegración de los vehículos de la Flota de Transporte Colectivo actual de Cartagena, así como de los destinados al Fondo de Operadores, será responsabilidad del patrimonio autónomo constituido por los Concesionarios, por medio de una sociedad fiduciaria debidamente autorizada para operar en la República de Colombia. En tal sentido, la sociedad fiduciaria estará encargada de la administración de (i) los recursos provenientes de los AIFU de cada concesionario previstos en el Tramo B del cierre financiero, y (ii) del VEFU durante el plazo necesario para que el concesionario obtenga el IEFU, y será encargada de realizar los pagos a los propietarios de los vehículos que conforman la FAD, y los pagos a los concesionarios o entidades financieras que constituyeron los AIFU en la proporción correspondiente.

En las respuestas dadas a nuestras observaciones de prepliegos Transcribe afirma:

No se acepta la solicitud, dado que la estructuración financiera asume los costos asociados a la operación de los fondos, y estos se encuentran debidamente remunerados. La responsabilidad de realizar los trámites ante la fiducia de los vehículos no vinculados a algún concesionario es responsabilidad exclusiva del propietario, contando con la estricta supervisión de Transcribe para su cumplimiento, aplicando medidas de orden administrativo por conducto de la autoridad local competente.

Solicitamos se explique y sustente detalladamente y con números, cómo los costos asociados a la operación de los fondos se encuentran debidamente remunerados.

RESPUESTA: La entidad no puede revelar el modelo financiero utilizado en la estructuración. Sin embargo, si el observante calcula el valor total de los vehículos del Apéndice 5 (\$226,909 Millones aproximadamente) y compara esta cifra contra el valor solicitado de aportes (238,700 Millones) observará una diferencia que se debe entender como recursos disponibles para cubrir los costos de administración de la fiducia. El VEFU que se pagará a los concesionarios por pasajero remunera el mayor valor.

OBSERVACIÓN 4.

3. **Numeral 1.5.19 Fondo Unificado de Desintegración y Operadores:** Este fondo se define así:
-

1.5.19. Fondo Unificado de Desintegración y Operadores (FUDO)

Es el patrimonio autónomo constituido por los concesionarios de operación con el fin de administrar los recursos que se destinarán al proceso de desintegración física de los vehículos del Transporte Colectivo actual, y a la conformación del Fondo de operadores. El FUDO tiene dos compartimentos: el de desintegración, que debe contar con recursos por valor de \$230,200 Millones, y el de Fondo de Operadores, que debe contar con recursos por valor de \$27,300 (cifras en pesos de 2012). Este Fondo recibirá en la etapa de operación regular del contrato el Valor Establecido para el Fondo Unificado (VEFU) para repagar el Aporte Inicial del Fondo Unificado (AIFU), hasta el momento en que se alcance e Ingreso esperado por el fondo Unificado (IEFU), en las condiciones previstas en el contrato.

Como reiteradamente se indicó durante las licitaciones de Transcaribe 002-2013 y 003-2013 cuyo objeto era el mismo de la presente licitación de la referencia, uno de los grandes problemas de la estructuración propuesta es el exceso de inversión, problema que al ver la cifras incluidas en esta definición se observa que el valor total es básicamente el mismo que tenía la licitación 002-2013 y al que tenía la 003-2013 en su pliego inicial, antes de adendas.

En términos prácticos, la chatarrización está constando igual o más que la totalidad de la flota nueva que se requiere para llegar al 100% de la flota de la presente licitación.

Entendemos y compartimos la preocupación de las autoridades distritales y Transcaribe sobre la necesidad de mitigar el impacto social que producirá la implementación del sistema. En ese orden de idas solicitamos que:

- a. Se elimine este requisito de las responsabilidades de los concesionarios de la operación de buses.
- b. Que como máximo un 50% de la recuperación de estos recursos este a cargo de la tarifa técnica.

RESPUESTA: Entendemos la inquietud del observante pero el Distrito no cuenta con recursos adicionales que le permitan apalancar la gestión de desvinculación y desintegración, en adición a que la estructuración encuentra como aspecto diferenciador y esencial para la mitigación del riesgo de paralelismo entre el Transporte Colectivo y el Masivo, que esa actividad sea financiada y ejecutada por los concesionarios que resulten adjudicatarios.

No es posible por parte del Distrito destinar recursos para cubrir la desintegración de los vehículos actuales del TPC. Sin embargo, la estructuración financiera se ha realizado de manera tal que el aporte de los concesionarios por este concepto sea repagado en el tiempo, con cargo a la tarifa del Sistema.

OBSERVACIÓN 5.

- 4. Numeral 1.5.21:** El esquema de licitación por ingreso esperado es totalmente inadecuado para las particularidades de esta licitación y del sistema Transcaribe.
-

1.5.21. Ingreso Esperado de Operación (IEDO)

Es el valor total de la remuneración ofrecida por el Concesionario para el componente de operación y sobre el cual se limitará el plazo del contrato. En el momento en que el Concesionario llegue al valor establecido, sin superar el plazo máximo del contrato, el contrato de concesión se dará por terminado. El valor ofrecido corresponde a pesos de 31 de Diciembre de 2012. Una vez el valor total de la remuneración recibida por el concesionario desde el inicio de la concesión iguale el valor del ingreso ofertado, se dará por terminada la etapa operativa del contrato.

Al hacer un análisis detallado del modelo propuesto por los pliegos, se observa que aunque es matemáticamente posible obtener el equilibrio del sistema en el plazo requerido para que los concesionarios alcancen el ingreso esperado, para ello se requiere que los concesionarios operen más de 10 años (suponiendo que el crecimiento la demanda hasta llegar a las pasajeros previstos se hace en el tiempo planeado, situación que nunca se ha producido en los SITMs de Colombia y en todos los casos por causas ajenas a los concesionarios de operación de buses) en déficit de caja. Los requerimientos de tesorería podrían llegar a ser entre 150% y 200% el valor de los ingresos anuales en el periodo más crítico. Así las cosas, la posibilidad real de obtener financiación para el proyecto se vuelve prácticamente inexistente.

Transcribe en su respuesta menciona:

RESPUESTA: La estructuración financiera de las concesiones de operación tiene como objetivo remunerar al concesionario con tarifas que permitan mantener un nivel de liquidez suficiente para cumplir con los índices de cobertura de servicio de deuda adecuados, después de repagar la totalidad de costos y gastos de operación. Esto con el fin de ofrecer al concesionario posibilidades reales de obtener financiación.

Es decir que con la presente estructuración Transcribe espera que los posibles proponentes inviertan con esos niveles inmensos de riesgo solo para cumplir la cobertura de servicio de deuda, y repagar costos y gastos sin ninguna posibilidad de retorno?

Si la respuesta es negativa, se solicita que Transcribe sin tener que mostrar su modelo económico y financiero nos confirme a los posibles interesados qué porcentaje de rentabilidad planea para los concesionarios?

RESPUESTA: La entidad no considera aceptable que el proponente concluya que la estructuración financiera no considera el retorno de la inversión, más aun teniendo en cuenta la respuesta a la observación No. 7 publicada durante la etapa de prepliegos (que para efectos de la presente observación ha sido omitida por el observante) donde se indica que después de evaluar las condiciones de cobertura de deuda y liquidez de los concesionarios, la tasa de retorno resultante se considera adecuada al nivel de riesgo asumido.

Como reiteradamente se ha indicado en este proceso, no es posible confirmar la tasa de retorno resultante de la modelación financiera, ni los supuestos utilizados. Sin embargo, el observante debe tener en cuenta que si bien el criterio de definición de tarifas de remuneración y de ingreso esperado NO está relacionado con la tasa de retorno del capital, esta última si es calculada y tomada en cuenta y comparada contra el nivel de riesgo asumido.

OBSERVACIÓN 6.

5. **Numeral 1.5.22:** Se solicita la eliminación de la responsabilidad de aportar los recursos para el Fondo de Desintegración de los operadores. En concordancia debe ser eliminado este numeral.

RESPUESTA: Se insiste, el Distrito no cuenta con recursos adicionales que le permitan apalancar la gestión de desvinculación y desintegración, en adición a que la estructuración encuentra como aspecto diferenciador y esencial para la mitigación del riesgo de paralelismo entre el Transporte Colectivo y el Masivo, que esa actividad sea financiada y ejecutada por los concesionarios que resulten adjudicatarios.

No es posible por parte del Distrito destinar recursos para cubrir la desintegración de los vehículos actuales del TPC. Sin embargo, la estructuración financiera se ha realizado de manera tal que el aporte de los concesionarios por este concepto sea repagado en el tiempo, con cargo a la tarifa del Sistema.

OBSERVACIÓN 7.

6. **Numeral 1.5.51:** Se solicita sean publicados los documentos y estudios que sustentan técnicamente que el uso de GNV es el óptimo para el sistema Transcaribe, los mismos que debieron ser la base para la determinación tomada por la administración distrital.

Se solicita de igual manera que se sustente técnicamente, (incluyendo los análisis de mantenimiento que sustentan el modelo financiero) que los vehículos a GNV y con aire acondicionado bajo las condiciones de salinidad y humedad de Cartagena de Indias son capaces de resistir 1.1 millones de kilómetros (Articulado y Padrón) y .88 millones de kilómetros (busetón) o en su defecto 19 años y 5 meses, que es el término máximo definido del contrato.

RESPUESTA: Se aclara que los vehículos con motor dedicado a Gas, son vehículos que operan sin problema con un sistema de aire acondicionado pues cuentan con la potencia suficiente para mover el sistema de acondicionamiento de aire. Vale la pena aclarar que cualquier vehículo que opere en ciudades costeras necesita de componentes que cuenten con la protección contra la corrosión y de un buen programa de mantenimiento preventivo, la experiencia la demuestra la misma ciudad en donde existen vehículos que operan con gas natural con motores convertidos desde hace más de una década y aunque los mismos no cuente con un programa eficaz de mantenimiento preventivo todavía están circulando en la ciudad. Lo que demuestra que con la aplicación del plan antes mencionado de manera rigurosa y periódica los vehículos podrán operar hasta el kilometraje solicitado en este proceso sin necesidad de hacer reposición alguna.

De esta observación se dio traslado a la Alcaldía de Cartagena para efectos de emitir respuesta de fondo sobre este particular, considerando que la adopción del gas natural como combustible único obedece a la decisión adoptada por la administración Distrital.

OBSERVACIÓN 8.

7. **Numeral 1.5.56:** Se solicita en todo caso que este valor deje de estar cargado a la tarifa técnica. Así mismo, la responsabilidad de aportar los recursos para el FUDO no debe estar a cargo de los concesionarios.

RESPUESTA: Se reitera, el Distrito no cuenta con recursos adicionales que le permitan apalancar la gestión de desvinculación y desintegración, en adición a que la estructuración encuentra como aspecto diferenciador y esencial para la mitigación del riesgo de paralelismo entre el Transporte Colectivo y el Masivo, que esa actividad sea financiada y ejecutada por los concesionarios que resulten adjudicatarios.

No es posible por parte del Distrito destinar recursos para cubrir la desintegración de los vehículos actuales del TPC. Sin embargo, la estructuración financiera se ha realizado de manera tal que el aporte de los concesionarios por este concepto sea repagado en el tiempo, con cargo a la tarifa del Sistema.

OBSERVACIÓN 9.

8. **Numeral 1.15.2 Contrato de Patios y Talleres:** Se solicita indiquen:

- o Considerando que es un contrato producto de una licitación del año 2010, que inicialmente era además para únicamente dos concesionarios de operación de buses, ¿se tienen prevista alguna actualización del precio cargado por pasajero aparte del ajuste por inflación?

RESPUESTA: Como se indicó en el documento de respuesta a las observaciones presentadas en la etapa de publicación del prepliego de condiciones de esta misma licitación, se aclara que la actualización de la tarifa del concesionario de portal y patio se hace a través de la inflación, esto conlleva a tener un precio mayor por pasajeros movilizado teniendo en cuenta el efecto de la inflación. Por otro lado no está previsto realizar incremento de tarifa por encima de lo establecido en el contrato como ajuste año a año por inflación, antes por el contrario lo que se está buscando con el gobierno nacional es el desmonte del porcentaje de tarifa que hoy está destinado a los patios y talleres del sistema para que el mismo haga parte de los fondos del sistema.

OBSERVACIÓN 10.

- o De ser afirmativa la respuesta anterior, ¿de dónde saldrán los recursos? Consideramos que no deben ser cargados a la tarifa técnica, la cual ya de hecho esta recargada.

RESPUESTA: Como se indicó en el documento de respuesta a las observaciones presentadas en la etapa de publicación del prepliego de condiciones de esta misma licitación, la respuesta está en el punto anterior.

OBSERVACIÓN 11.

- o En caso de reclamaciones por sobrecostos que llegase a hacer el concesionario de recaudo por la demora en la implementación del sistema solicitamos nos confirmen que los valores que correspondan no serán cargados de ninguna forma a la tarifa técnica.

RESPUESTA: Como se indicó en el documento de respuesta a las observaciones presentadas en la etapa de publicación del prepliego de condiciones de esta misma licitación, los costos asociados a la tarifa están plenamente identificados y corresponden a la estructuración de proyecto en condiciones de operación del Sistema.

El restablecimiento del equilibrio económico del contrato, en el evento en que se produzca el reconocimiento, puede ser implementado en el contrato mediante la adopción de varias medidas como por ejemplo la ampliación del plazo de ejecución, el pago directo que haga el Ente Gestor, entre otras medidas tendientes a restablecer las condiciones del contrato.

OBSERVACIÓN 12.

- o En todo caso, y considerando no solo la realidad del sistema Transcaribe sino la experiencia en otros sistema, dentro y fuera de Colombia, solicitamos sea eliminado el componente de infraestructura de la tarifa técnica.

RESPUESTA: Como se indicó en el documento de respuesta a las observaciones presentadas en la etapa de publicación del prepliego de condiciones de esta misma licitación, se ha venido insistiendo en varias respuestas dadas por Transcaribe S.A. en el marco de este proceso y del anterior, que se han adelantado gestiones que se encuentran avanzadas para efectos de lograr la expedición de un documento CONPES mediante el cual se asignen recursos para descargar el componente de infraestructura de la tarifa del Sistema Transcaribe. El contrato prevé qué pasará cuando esa situación se materialice.

Sin embargo, la estructuración sólo puede contemplar situaciones consolidadas que materialmente determinen las fuentes de financiación del Sistema, por lo que no resulta procedente estructurar el proyecto excluyendo el componente de infraestructura de la tarifa, en tanto esa situación no se ha materializado ni en un documento CONPES, ni en un Otrosí al convenio de cofinanciación suscrito entre el Gobierno Nacional y el Distrito.

Así las cosas, debe afirmarse que el Sistema Transcaribe también será destinatario, en cuanto a la infraestructura, por parte del Gobierno Nacional, hecho que una vez materializado se verá reflejado en la ejecución del contrato de concesión, conforme lo prevé la CLÁUSULA 45 de la minuta del contrato de concesión.

OBSERVACIÓN 13.

- 9. Numeral 2.1 Cronograma del Proceso:** La magnitud, complejidad y problemática de la presente licitación hace que sea necesario un mayor plazo para que se
-

puedan hacer los análisis correspondientes y de ser posible se realicen los ajustes estructurales que se requieren para que sea viable.

En ese orden de ideas, se solicita que la fecha de cierre del proceso sea modificada al máximo legalmente permitido.

RESPUESTA: Para efectos de dar respuesta a la solicitud, corresponde traer a colación la disposición contenida en el numeral 5º del artículo 30 de la Ley 80 de 1993, según el cual:

“Artículo 30º.- De la Estructura de los Procedimientos de Selección. La licitación o concurso se efectuará conforme a las siguientes reglas:

(...)

5o. El plazo de la licitación o concurso, entendido como el término que debe transcurrir entre la fecha a partir de la cual se pueden presentar propuestas y la de su cierre, se señalará en los pliegos de condiciones o términos de referencia, de acuerdo con la naturaleza, objeto y cuantía del contrato.

Cuando lo estime conveniente la entidad interesada, de oficio o a solicitud de un número plural de posibles oferentes, dicho plazo se podrá prorrogar antes de su vencimiento, por un término no superior a la mitad del inicialmente fijado. En todo caso no podrán expedirse adendas dentro de los tres (3) días anteriores en que se tiene previsto el cierre del proceso de selección, ni siquiera para extender el término del mismo. La publicación de estas adendas sólo se podrá realizar en días hábiles y horarios laborales”.

La Resolución 034 de 2014, por medio de la cual se ordenó la apertura del proceso licitatorio, fue expedida el pasado 24 de febrero, estableciendo como plazo de la licitación el comprendido entre el 25 de febrero y el 11 de abril de 2014. Ese plazo corresponde a treinta y tres (33) días hábiles.

De acuerdo con la norma del artículo 30 de la Ley 80 de 1993, Transcaribe puede prorrogar el plazo para el cierre por el término máximo de dieciséis (16) días hábiles.

De momento, la entidad ampliará el plazo para presentar la propuesta por el término de diez (10) días hábiles, fijando el cierre para el día 29 de abril de 2014.

OBSERVACIÓN 14.

10. Numeral 2.13.3 Rechazo de la Propuesta

- ii. Cuando se compruebe que se ha allegado información o documentos con la propuesta que contengan datos no veraces, tergiversados, alterados o tendientes a inducir a error a TRANSCARIBE S.A.

Favor especificar o detallar con un ejemplo claro, una propuesta que contenga información, documentos, o datos tendientes a inducir al error a Transcaribe.

RESPUESTA: Es el evento en que la propuesta contenga información contradictoria que induzca a error a Transcaribe.

OBSERVACIÓN 15.

11. Numeral 4.1.1.3.1 Composición de la Estructura Societaria del Proponente, alternativa 1: El pre pliego indica:

Adicionalmente, deberá acreditar experiencia específica en la prestación del servicio de transporte público masivo de pasajeros, en un Sistema de transporte masivo que movilice mínimo 300.000 pasajeros pagos por día.

Se solicita sea confirmado que debe quien acredita la experiencia debe certificar que moviliza el número de pasajeros exigido independientemente del número de pasajeros que moviliza el sistema. A manera de ejemplo:

- Si un sistema de transporte moviliza 300.000 pasajeros al día y tiene tres operadores cada uno 33% de la flota del sistema, entonces cada operador movilizaría 100.000 pasajeros, por lo que ninguno de ellos cumpliría con el requisito de los pre pliegos de acreditar 300.000 pasajeros diarios. Favor confirmar este entendimiento.
- Si un sistema moviliza 500.000 pasajeros y tiene 3 operadores que movilizan las siguientes cantidades: Empresa 1: 250.000 pasajeros, empresa 2: 150.000 pasajeros y Empresa 3: 100.000 pasajeros, entonces la empresa 1 y la empresa 2 solo pueden acreditar el requisito para la alternativa 2 y no cumplirían el requisito en la alternativa 1. La empresa 3 no cumple los requisitos de ninguna de las alternativas.
- Esta observación se realiza con el propósito de que la entidad reduzca la probabilidad de avalar postores que no necesariamente tienen la experiencia de transportar la demanda prevista para el proyecto de Cartagena, pues pueden operar en sistemas que movilizan más de 300.000 pasajeros pagos pero en la realidad cuentan con tan poca participación que no es suficiente para cumplir los estándares que Transcaribe planea definir para el proyecto.

RESPUESTA: Como se indicó en el documento de respuesta a las observaciones presentadas en la etapa de publicación del prepliego de condiciones de esta misma licitación, lo afirmado por el observante **NO** corresponde al entendimiento del requisito de acuerdo a como se encuentra planteado. En efecto, como claramente lo establece el requisito previsto en el estudio previo y en el prepliego de condiciones, la experiencia **es en Sistemas de Transporte Masivo que movilicen el número de pasajeros pagos por día** definidos para cada una de las Alternativas, no el número de pasajeros que moviliza cada concesionario que opera el Sistema respecto del cual se acredita la experiencia, ni tampoco depende del porcentaje de flota que el concesionario opere en el Sistema

El entendimiento planteado en la observación corresponde a una interpretación restrictiva que limitaría el espectro de posibles interesados en el proceso, en tanto el número de posibles proponentes o miembros del proponente se limitaría ante la interpretación de la exigencia en el sentido de indicar que se trata de pasajeros movilizados por concesionario. Sería un número muy alto que, en todo caso, no tendría justificación técnica.

En adición a lo anterior, resulta difícil de certificar, por parte del ente gestor titular del Sistema de Transporte Masivo respecto del cual se acredita la experiencia, cuántos pasajeros moviliza cada concesionario, en contraste con la necesidad de indicar sólo el número de pasajeros que moviliza el Sistema en conjunto.

OBSERVACIÓN 16.

12. Numeral 4.1.1.3.1 Composición de la Estructura Societaria del Proponente, alternativa 2: El pre pliego indica:

Adicionalmente, deberá acreditar experiencia específica en la prestación del servicio de transporte público masivo de pasajeros, en un Sistema de transporte masivo que movilice mínimo 150.000 pasajeros pagos por día.

- o Se solicita sea confirmado que debe quien acredita la experiencia debe certificar que moviliza el número de pasajeros exigido independientemente del número de pasajeros que moviliza el sistema. A manera de ejemplo:
 - i. Si un sistema de transporte moviliza 300.000 pasajeros al día y tiene tres operadores cada uno 33% de la flota del sistema, entonces cada operador movilizaría 100.000 pasajeros, por lo que ninguno de ellos cumpliría con el requisito de los pre pliegos de acreditar 150.000 pasajeros diarios. Favor confirmar este entendimiento.
 - ii. Si un sistema moviliza 500.000 pasajeros y tiene 3 operadores que movilizan las siguientes cantidades: Empresa 1: 250.000 pasajeros, empresa 2: 150.000 pasajeros y Empresa 3: 100.000 pasajeros, entonces la empresa 1 y la empresa 2 solo pueden acreditar el requisito para la alternativa 2 y no cumplirían el requisito en la alternativa 1. La empresa 3 no cumple los requisitos de ninguna de las alternativas.
Esta observación se realiza con el propósito de que la entidad reduzca la probabilidad de avalar postores que no necesariamente tienen la experiencia de transportar la demanda prevista para el proyecto de Cartagena, pues pueden operar en sistemas que movilizan más de 300.000 pasajeros pagos pero en la realidad cuentan con tan poca participación que no es suficiente para cumplir los estándares que Transcaribe planea definir para el proyecto.

RESPUESTA: Como se indicó en el documento de respuesta a las observaciones presentadas en la etapa de publicación del prepliego de condiciones de esta misma

licitación, lo afirmado por el observante **NO** corresponde al entendimiento del requisito de acuerdo a como se encuentra planteado. En efecto, como claramente lo establece el requisito previsto en el estudio previo y en el prepliego de condiciones, la experiencia **es en Sistemas de Transporte Masivo que movilicen el número de pasajeros pagos por día** definidos para cada una de las Alternativas, no el número de pasajeros que moviliza cada concesionario que opera el Sistema respecto del cual se acredita la experiencia, ni tampoco depende del porcentaje de flota que el concesionario opere en el Sistema

El entendimiento planteado en la observación corresponde a una interpretación restrictiva que limitaría el espectro de posibles interesados en el proceso, en tanto el número de posibles proponentes o miembros del proponente se limitaría ante la interpretación de la exigencia en el sentido de indicar que se trata de pasajeros movilizados por concesionario. Sería un número muy alto que, en todo caso, no tendría justificación técnica.

En adición a lo anterior, resulta difícil de certificar, por parte del ente gestor titular del Sistema de Transporte Masivo respecto del cual se acredita la experiencia, cuántos pasajeros moviliza cada concesionario, en contraste con la necesidad de indicar sólo el número de pasajeros que moviliza el Sistema en conjunto.

OBSERVACIÓN 17.

- En la cláusula 10 del contrato se presente el siguiente cronograma de aportes al FUDO:

Mes	% Desintegración	% Fondo Operación
0 (Cierre Financiero)	21.07%	
+6	21.07%	
+8		56.25%
+14		8.75%
+20	19.29%	8.75%
+26		8.75%
+30	19.29%	
+32		8.75%
+38	19.28%	8.75%
Total	100.00%	100.00%

Por el bien del proyecto se solicita revisar y ajustar el cronograma dado que los tiempos de desembolsos no coinciden con el proceso de desintegración, generando un déficit de recursos para pagar la chatarra a sus propietarios.

RESPUESTA: No se encuentra sustentada la observación. Sin embargo, mediante Adenda se aclarará la obligación que tiene Transcaribe de definir los vehículos que deben ser entregados para desintegración física en un plazo no mayor a 5 días hábiles posteriores a los desembolsos indicados en la tabla anterior, y la cantidad *mínima* de vehículos a desintegrar en los primeros 3 desembolsos.

OBSERVACIÓN 18.

- 13. Numeral 4.2.1.1: Acreditación de la Capacidad Financiera en Función del Patrimonio Neto:** Favor confirmar que los estados financieros pueden ser corte a 31 de diciembre de 2012 o 30 de Junio de 2013.

RESPUESTA: Se confirma que para la acreditación de los requisitos financieros del proceso por medio de Estados Financieros, se deben presentar estos con corte a 31 de diciembre de 2013.

Además, se confirma que NO se aceptarán estados financieros con corte a 31 de diciembre de 2012 o 30 de junio de 2013 o alguna otra fecha diferente a la mencionada (31 de diciembre de 2013).

OBSERVACIÓN 19.

- 14. Numeral 4.2.1.2: Acreditación de la Capacidad Financiera en Función del Patrimonio Proyecto:** Se solicita:

- a. De manera insistente que el proveedor que suministra el cupo de crédito deberá acreditar los mismos requisitos de capacidad financiera exigidos por la licitación para los proponentes.

RESPUESTA: Se responde nuevamente que el proveedor debe ser un fabricante homologado de chasises o carrocerías, y no debe acreditar condiciones de capacidad financiera en los términos indicados en la observación en tanto no se integra al proponente para efectos de la operación del Sistema, sino simplemente para apalancar uno de sus componentes.

- b. Dejar explícito en el pliego que el proveedor es un fabricante de buses y en ningún caso debe ser un distribuidor.

RESPUESTA: No se acepta la solicitud dado que la entidad considera que la versión publicada vigente de la cláusula 4.2.1.2 numeral 1 del Pliego de Condiciones, es suficientemente explícita:

"d) El Cupo de Crédito puede ser otorgado directamente por un fabricante de flota nueva y debe ser aprobado de manera irrevocable (hasta por un máximo del 50% del requisito del componente de operación, no valido para acreditar capital mínimo del FUDO). Si es aprobado por una entidad financiera asociada al fabricante, debe cumplir los requisitos del literal b anterior."

- c. En el caso de la alternativa con capital de trabajo, se solicita que el valor máximo a acreditar sea elevado a 75%, en caso de ser negativa su respuesta se solicita que el cupo de crédito de un proveedor se pueda combinar con capital de trabajo según estados financieros. De la misma manera en caso de ser esta última respuesta negativa, favor dar sus argumentos legales, financieros y técnicos para sustentar tal respuesta.

RESPUESTA: No se acepta su solicitud. La entidad ha creado 5 mecanismos para acreditar el requisito de capital mínimo, con el objetivo de que los posibles proponentes puedan cumplir con el requisito habilitante.

Los requisitos habilitantes se desprenden del valor del cierre financiero y permiten a la entidad recibir propuestas que demuestren la capacidad de cumplir con las obligaciones contractuales. En este sentido, la entidad establece los requisitos para contar con proponentes que tengan la capacidad patrimonial, el capital mínimo y la experiencia en obtención de recursos que garanticen el cumplimiento futuro del cierre financiero.

OBSERVACIÓN 20.

15. Numeral 4.2.1.3: Acreditación de la Capacidad Financiera en Función del Patrimonio Proyecto: Se solicita:

- a. Se solicita explicitar en el pliego que en el caso de acreditar la experiencia de empresas matrices o subordinadas, siempre y cuando la condición de control sea superior al 51% se cuenta el 100% del valor acreditado.

RESPUESTA: Aunque en el documento de respuesta de la etapa de prepliegos se confirmó la respuesta anterior, se indica que mediante adenda se va a *explicitar* la condición.

OBSERVACIÓN 21.

16. Numeral 4.3.1 Experiencia del Proponente Respecto a la Alternativa 1:

Se solicita sea confirmado que debe quien acredita la experiencia debe certificar que moviliza el número de pasajeros exigido independientemente del número de pasajeros que moviliza el sistema. A manera de ejemplo:

- o Si un sistema de transporte moviliza 300.000 pasajeros al día y tiene tres operadores cada uno 33% de la flota del sistema, entonces cada operador movilizaría 100.000 pasajeros, por lo que ninguno de ellos cumpliría con el requisito de los pre pliegos de acreditar 300.000 pasajeros diarios. Favor confirmar este entendimiento.
- o Si un sistema moviliza 500.000 pasajeros y tiene 3 operadores que movilizan las siguientes cantidades: Empresa 1: 250.000 pasajeros, empresa 2: 150.000 pasajeros y Empresa 3: 100.000 pasajeros, entonces la empresa 1 y la empresa 2 solo pueden acreditar el requisito para la alternativa 2 y no cumplirían el requisito en la alternativa 1. La empresa 3 no cumple los requisitos de ninguna de las alternativas. Favor confirmar el entendimiento.
- o Es importante resaltar que en caso que lo que se mida es los pasajeros del sistema y no los pasajeros que efectivamente moviliza quien acredita la experiencia Transcaribe se expone a que proponentes sin experiencia puedan

resultar adjudicatarios de los contratos con los consiguientes riesgos que esto implica para la operación exitosa del sistema.

- o Transcaribe debe velar por una operación e implementación exitosa del sistema, por lo tanto la experiencia que se requiere no es de ser partícipe de un sistema pues esto no es garantía de experticia y excelencia en la prestación del servicio, por el contrario, cuando se acredita la movilización de pasajeros de la empresa, Transcaribe tendrá certeza de que el posible proponente cumple con la experiencia requerida.

RESPUESTA: Como se indicó en el documento de respuesta a las observaciones presentadas en la etapa de publicación del prepliego de condiciones de esta misma licitación, lo afirmado por el observante **NO** corresponde al entendimiento del requisito de acuerdo a como se encuentra planteado. En efecto, como claramente lo establece el requisito previsto en el estudio previo y en el prepliego de condiciones, la experiencia **es en Sistemas de Transporte Masivo que movilicen el número de pasajeros pagos por día** definidos para cada una de las Alternativas, no el número de pasajeros que moviliza cada concesionario que opera el Sistema respecto del cual se acredita la experiencia, ni tampoco depende del porcentaje de flota que el concesionario opere en el Sistema

El entendimiento planteado en la observación corresponde a una interpretación restrictiva que limitaría el espectro de posibles interesados en el proceso, en tanto el número de posibles proponentes o miembros del proponente se limitaría ante la interpretación de la exigencia en el sentido de indicar que se trata de pasajeros movilizados por concesionario. Sería un número muy alto que, en todo caso, no tendría justificación técnica.

En adición a lo anterior, resulta difícil de certificar, por parte del ente gestor titular del Sistema de Transporte Masivo respecto del cual se acredita la experiencia, cuántos pasajeros moviliza cada concesionario, en contraste con la necesidad de indicar sólo el número de pasajeros que moviliza el Sistema en conjunto.

OBSERVACIÓN 22.

17. Numeral 4.3.1 Experiencia del Proponente Respecto a la Alternativa 2:

Se solicita sea confirmado que debe quien acredita la experiencia debe certificar que moviliza el número de pasajeros exigido independientemente del número de pasajeros que moviliza el sistema. A manera de ejemplo:

- o Si un sistema moviliza 500.000 pasajeros y tiene 3 operadores que movilizan las siguientes cantidades: Empresa 1: 250.000 pasajeros, empresa 2: 180.000 pasajeros y Empresa 3: 70.000 pasajeros, entonces la empresa 1 y la empresa 2 solo pueden acreditar el requisito para la alternativa 2 y no cumplirían el requisito en la alternativa 1. La empresa 3 no cumple los requisitos de ninguna de las alternativas. Favor confirmar el entendimiento.

- Es importante resaltar que en caso que lo que se mida es los pasajeros del sistema y no los pasajeros que efectivamente moviliza quien acredita la experiencia Transcaribe se expone a que proponentes sin experiencia puedan resultar adjudicatarios de los contratos con los consiguientes riesgos que esto implica para la operación exitosa del sistema.
- Transcaribe debe velar por una operación e implementación exitosa del sistema, por lo tanto la experiencia que se requiere no es de ser partícipe de un sistema pues esto no es garantía de experticia y excelencia en la prestación del servicio, por el contrario, cuando se acredita la movilización de pasajeros de la empresa, Transcaribe tendrá certeza de que el posible proponente cumple con la experiencia requerida.

RESPUESTA: Como se indicó en el documento de respuesta a las observaciones presentadas en la etapa de publicación del prepliego de condiciones de esta misma licitación, lo afirmado por el observante **NO** corresponde al entendimiento del requisito de acuerdo a como se encuentra planteado. En efecto, como claramente lo establece el requisito previsto en el estudio previo y en el prepliego de condiciones, la experiencia **es en Sistemas de Transporte Masivo que movilicen el número de pasajeros pagos por día** definidos para cada una de las Alternativas, no el número de pasajeros que moviliza cada concesionario que opera el Sistema respecto del cual se acredita la experiencia, ni tampoco depende del porcentaje de flota que el concesionario opere en el Sistema

El entendimiento planteado en la observación corresponde a una interpretación restrictiva que limitaría el espectro de posibles interesados en el proceso, en tanto el número de posibles proponentes o miembros del proponente se limitaría ante la interpretación de la exigencia en el sentido de indicar que se trata de pasajeros movilizados por concesionario. Sería un número muy alto que, en todo caso, no tendría justificación técnica.

En adición a lo anterior, resulta difícil de certificar, por parte del ente gestor titular del Sistema de Transporte Masivo respecto del cual se acredita la experiencia, cuántos pasajeros moviliza cada concesionario, en contraste con la necesidad de indicar sólo el número de pasajeros que moviliza el Sistema en conjunto.

OBSERVACIÓN 23.

- **A nuestra siguiente observación:**

“Numeral 5 Requisitos Ponderables: en el pre pliego se especifica que el esquema de calificación es de la siguiente manera:

DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A LOS PLIEGOS No. 3
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013

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



Página 18 de 90

CRITERIOS DE CALIFICACION	PUNTAJE PONDERADO
ESTÍMULO A LA INDUSTRIA NACIONAL	

	100 PUNTOS	
PRECIO	800 PUNTOS	
CALIDAD	DEMOCRATIZACION	100 PUNTOS
TOTAL	TOTAL PUNTAJE MÁXIMO 1000	

Considerando la mitigación del impacto social sobre la actual industria de transporte urbano de Cartagena, es necesario que la ponderación de los criterios de calificación obedezca a ello. Así mismo, el gran peso que tienen el precio en la propuesta y el hecho que no exista ningún mecanismo para prevenir que se presenten propuestas irresponsables e insostenibles. Es necesario entonces modificar los pesos.

Adicionalmente, se solicita que se incluya un componente de calificación en el cual se evalúe la cantidad de empresas y/o cooperativas de transporte vinculadas al proponente que estén habilitadas para prestar el servicio de transporte público de pasajeros en Cartagena.

En ese orden de ideas, se solicita:

- El precio debe pesar como máximo el 50% de la calificación.
- Incluir un componente de calificación que pondere la cantidad de empresas y/o cooperativas de transporte público de Cartagena que están vinculadas a la propuesta, con un peso mínimo del 30%.

RESPUESTA: Como se indicó en el documento de respuesta a las observaciones presentadas en la etapa de publicación del prepliego de condiciones de esta misma licitación, Transcaribe no encuentra procedente la inclusión de las Empresas de Transporte Público Colectivo, en tanto corresponde a las estructuras que agrupan propietarios y la calificación por este concepto ya está prevista cuando se evalúa el número de propietarios vinculados con la propuesta.

De acuerdo con la respuesta anterior, no se accede a la modificación de la ponderación de aspectos puntuables contenida en las dos viñetas anteriores, en tanto la estructura actual permite la verificación de una sana competencia y adecuado equilibrio entre valor de la propuesta económica y factor de calidad, privilegiando los dos aspectos que resultan relevantes para la operación del Sistema

- Se debe incluir un mecanismo que prevenga que propuestas de Ingreso Esperado cuyo valor no responda a criterios de sostenibilidad financiera del contrato y que estén orientadas a buscar mas adelante renegociaciones. En ese orden de ideas se propone:
 - Que se afecte la tarifa pagada por kilometro en funcion del valor de ingreso Esperado. Es decir, que a menor ingreso esperado tambien se rebaje la tarifa por kilometro que se paga al propoente en caso de resultar adjudicatario."

RESPUESTA: No se acepta la solicitud debido a que no existe una sustentación adecuada para modificar la tarifa por kilómetro en función del ingreso esperado. De hecho, modificar la tarifa por kilómetro genera mayores problemas a los concesionarios dado que la estructuración contempla los índices de cobertura de deuda y la liquidez como elementos primordiales de definición de tarifas.

Ahora bien, en cuanto al mecanismo para mitigar la presentación de ofertas que no respondan a criterios de sostenibilidad financiera, debe reiterarse que las normas de contratación estatal permiten a Transcaribe adoptar medidas cuando tiene dudas frente al valor de una oferta. Al respecto señala el artículo 28 del Decreto 1510 de 2013, lo siguiente:

"Artículo 28. Oferta con valor artificialmente bajo. Si de acuerdo con la información obtenida por la Entidad Estatal en su deber de análisis de que trata el artículo 15 del presente decreto, el valor de una oferta parece artificialmente bajo, la Entidad Estatal debe requerir al oferente para que explique las razones que sustentan el valor ofrecido. Analizadas las explicaciones, el comité evaluador de que trata el artículo anterior, o quien haga la evaluación de las ofertas, debe recomendar rechazar la oferta o continuar con el análisis de la misma en la evaluación de las ofertas.

Cuando el valor de la oferta sobre la cual la Entidad Estatal tuvo dudas sobre su valor, responde a circunstancias objetivas del oferente y de su oferta que no ponen en riesgo el cumplimiento del contrato si este es adjudicado a tal oferta, la Entidad Estatal debe continuar con su análisis en el proceso de evaluación de ofertas.

En la subasta inversa esta disposición es aplicable sobre el precio obtenido al final de la misma".

Así las cosas, no corresponde la inclusión de un tope mínimo de oferta, dado el instrumento de verificación que tiene la entidad, el cual, en el evento de presentarse, será utilizado contrastando la propuesta económica, con el modelo financiero de Transcaribe que arroja un monto de costo eficiente mínimo.

Al respecto, la entidad tiene calculado el límite inferior para determinar aceptabilidad del IEDO ofertado. Estos valores no serán objeto de publicación, pero si serán considerados en la etapa de evaluación de propuestas.

Transcaribe concluye:

Así las cosas, comoquiera que Transcaribe cuenta con instrumentos para protegerse frente a la presentación de propuestas artificialmente bajas, el cual, en el evento de presentarse, será utilizado contrastando la propuesta económica presentada, con el modelo financiero de Transcaribe, el peso de los puntajes se mantiene en los mismos términos incluidos en el prepliego de condiciones, dado que se encuentra mitigado el riesgo puesto de presente por el observante.]

Dichos instrumentos son válidos en el momento en que a la firma del contrato el modelo financiero de Transcaribe sea de conocimiento para las partes, por lo tanto preguntamos:

¿Está dispuesto Transcaribe a poner en conocimiento de las partes el modelo financiero en caso tal de llegar a la instancia de firma del contrato? Si la respuesta es afirmativa, se solicita que se haga explícito en la minuta del anexo 6.

RESPUESTA: El modelo financiero no puede ser revelado por Transcaribe. La norma es clara al definir que *"Si de acuerdo con la información obtenida por la Entidad Estatal en su deber de análisis de que trata el artículo 15 del presente decreto, el valor de una oferta parece artificialmente bajo, la Entidad Estatal debe requerir al oferente para que explique las razones que sustentan el valor ofrecido. Analizadas las explicaciones, el comité evaluador de que trata el artículo anterior, o quien haga la evaluación de las ofertas, debe recomendar rechazar la oferta o continuar con el análisis de la misma en la evaluación de las ofertas"*. Ese procedimiento se cumple previo a la adjudicación del proceso licitatorio.

OBSERVACIÓN 24.

OBSERVACIONES A LA MINUTA DEL CONTRATO ANEXO 6.

18. Considerandos: El modelo de contrato indica"

"...6 Que TRANSCARIBE S. A. es el titular del Sistema Transcaribe, y en tal calidad le compete la planeación, gestión y control del Sistema.

7 Que el Sistema Transcaribe ha sido diseñado como un sistema autónomo en sus flujos y con una tarifa de equilibrio técnicamente estructurada y que refleja la variación de costos y eficiencia del Sistema..."

Dado que el sistema ha sido diseñado por Transcaribe, ¿qué responsabilidad asume dicha entidad ante la posibilidad de que por causas atribuibles al diseño del sistema no sea posible lograr la Autosostenibilidad del sistema en sus flujos? La experiencia de otras ciudades colombianas muestra que los entes gestores no han sido efectivos en la implementación de sistemas auto sostenibles y, por el contrario, cada día son mayores los

problemas que enfrentan estos sistemas sin que los entes gestores hayan implementado acciones efectivas con impactos reales en el mediano y largo plazo.

En ese orden de ideas, solicitamos diseñar un mecanismo que permita que el riesgo sea compartido entre los operadores y el ente gestor.

Si no se lograra la autosostenibilidad del sistema Transcaribe (ente gestor y operadores) es claro que entonces queda en responsabilidad del Distrito de Cartagena de Indias cubrir las necesidades financieras que permitan honrar los compromisos financieros y operativos y una TIR proyecto a los operadores.

RESPUESTA: Como se indicó en el documento de respuesta a las observaciones presentadas en la etapa de publicación del prepliego de condiciones de esta misma licitación, Respecto de esta observación se debe distinguir entre dos extremos: (i) de una parte está la estructuración del diseño del Sistema y, de otra (ii) la implementación del Sistema conforme a las condiciones de estructuración contenidas en los documentos contractuales.

En términos de estructuración, el diseño del Sistema está pensado bajo un esquema de autosostenibilidad. Para que ese esquema sea cumplido, se requiere la implementación en los términos indicados en los documentos contractuales.

Puestos de presente los extremos de responsabilidad, se tiene que el Ente Gestor será responsable frente a cada uno de ellos, en función de la conducta que despliega tanto frente a la estructuración, como frente a la implementación, en el ámbito de su competencia.

OBSERVACIÓN 25.

Definiciones Varias

19. El Numeral 1.5 dice:

“Acta que se firma al momento de efectuarse la entrega de las áreas de los Patios y Talleres, por parte de TRANSCARIBE S. A. al CONCESIONARIO, a título de tenedor”.

Se debe explicar cómo se hará la entrega del patio en el contexto de la existencia de un solo patio-taller para 3 operadores y además especificar en la matriz de riesgos que por deficiencias en la entrega de las áreas que afecten la implementación Transcaribe asumirá tal riesgo.

RESPUESTA: Como se indicó en el documento de respuesta a las observaciones presentadas en la etapa de publicación del prepliego de condiciones de esta misma licitación, en relación con la entrega, se tiene que se hará con base en la infraestructura disponible a favor de cada uno de los CONCESIONARIOS, de acuerdo con la distribución que para el efecto determine Transcaribe. El título de esa entrega lo constituye el contrato de concesión que otorga a los CONCESIONARIOS la mera tenencia del bien, teniendo que restituirlo a la terminación del contrato de concesión, pero siendo responsable el CONCESIONARIO de las erogaciones que demande la tenencia.

OBSERVACIÓN 26.

20. En el Numeral 1.26

Compromiso de Reducción de la Capacidad Transportadora, dice:

“Es el compromiso que adquirió el CONCESIONARIO en relación con cada una de las empresas de Transporte Público Colectivo, de permitir la reducción de la capacidad transportadora de las Empresas de Transporte Público Colectivo del Distrito de Cartagena.....”.

Se sugiere que el compromiso de reducir la capacidad transportadora de las Empresas de Transporte Público Colectivo del Distrito de CARTAGENA esté relacionado directamente con el porcentaje de demanda a cubrir del Sistema Transcaribe

RESPUESTA: La reducción de la capacidad transportadora de las empresas de transporte colectivo vinculadas con el concesionario, no está directamente relacionada con el porcentaje de demanda a cubrir del Sistema Transcaribe. Lo anterior, por cuanto, independiente de la flota que vincule cada concesión y la demanda referente de las rutas implementadas, la desvinculación del TPC se realizará en un 100% y será determinada por Transcaribe de acuerdo al cronograma de desembolsos del FUDO en su componente de desvinculación y desintegración. Para lo anterior Transcaribe informará en un plazo no mayor a cinco (5) días hábiles posteriores a cada desembolso los vehículos que deben ser presentados para ser desvinculados.

OBSERVACIÓN 27.

21. En el Numeral 1.59

Explotaciones Colaterales del Sistema, dice:

“Son las actividades lucrativas, comerciales o institucionales que se reserva TRANSCARIBE S. A. y que pueden desarrollarse dentro del marco de la ley, a partir del valor agregado o de los usos comerciales alternativos de la infraestructura del Sistema, y de los activos o valores intangibles que se derivan de la actividad ordinaria del Sistema Transcaribe”.

Insistimos en que la junta directiva de Transcaribe, apruebe, la utilización de estos recursos con el fin de facilitar la sostenibilidad del sistema en especial en su etapa de implementación para la sostenibilidad de la operación, con el objeto de garantizar el pago de la tarifa ofertada por parte de los operadores de buses.

RESPUESTA: No se acepta su solicitud, la entidad se reserva el derecho de realizar la explotación de los negocios colaterales del sistema y luego definir la destinación de los ingresos que por tal concepto ingresen cabe mencionar que el Sistema Transcaribe ha sido estructurado como un sistema autosostenible y con fuente de ingresos definida (Tarifa por kilómetro por tipología de vehículos por concesión)

OBSERVACIÓN 28.

22. En el Numeral 1.134

"[...]Es la contingencia a cargo del CONCESIONARIO que consiste en que por cualquier razón ordinario o extraordinaria, se llegue a generar un menor valor de ingresos respecto de lo presupuestado por los proponentes adjudicatarios del proceso licitatorio por causas atribuibles al CONCESIONARIO"

Esta segunda parte de la definición de riesgo de demanda parece fuera de lugar. Es la definición de un riesgo de ingreso.

RESPUESTA: Conforme a la observación, se ajustará la minuta del contrato de concesión en el sentido de hacer coincidente la modificación de la matriz de riesgos con las definiciones incluidas.

OBSERVACIÓN 29.

23. En el Numeral 1.158

Tarifa al Usuario

".....cobro efectivo que se realiza al usuario por la utilización del servicio de transporte. Esta tarifa será determinada por el Distrito mediante acto administrativo. La tarifa que se fije debe garantizar la autosostenibilidad del Sistema y fijarse, modificarse o actualizarse con base en criterios técnicos y económicos que propendan por garantizar el principio en mención.

La definición debería especificar que es el cobro por la utilización del servicio de transporte del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS.

Adicionalmente insistimos en que debe hacerse explícito en la definición que los términos técnicos y económicos deben estar debidamente incluidos y descritos en el contrato.

Se solicita un documento en el cual se suscriba un *Sponsor Agreement* donde la tarifa sea técnica y no política fijada arbitrariamente por un alcalde.

RESPUESTA: La tarifa técnica es definida por TRANSCARIBE S.A., por ser competencia de esa entidad la definición de los factores que la integran, los cuales deben remunerar la prestación del servicio. Por su parte, la tarifa al usuario la fija el Alcalde mediante Decreto, con fundamento en lo establecido por el Decreto nacional 80 de 1987, el cual se encuentra vigente, y dispone lo siguiente:

"Artículo 1º. Corresponde a los municipios y al Distrito Especial de Bogotá, a partir de un año de la vigencia del presente Decreto, el ejercicio de las siguientes funciones, sin perjuicio de aquellas que le hayan sido atribuidas por anteriores disposiciones:

(...)

c) Fijar con sujeción a las normas contenidas en el Decreto 588 de 1978, las tarifas del transporte terrestre urbano y suburbano, de pasajeros y mixto, cuando no sea subsidiado por el Estado. (...)"

El CONCESIONARIO es remunerado en función de la tarifa técnica fijada por el Sistema. Sin perjuicio de lo anterior, existe un acuerdo de respaldo suscrito por el Alcalde de Cartagena, mediante el cual se ampara el evento en que la autoridad Distrital adopte la

decisión de fijar una tarifa al usuario inferior a la tarifa técnica definida por TRANSCARIBE S.A., el cual se encuentra publicado en el proceso de selección como el ANEXO No. 8.

Los términos del acuerdo de respaldo están contenidos en el Convenio Interadministrativo para la Operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo para Cartagena de Indias suscrito entre el Distrito de Cartagena, TRANSCARIBE S.A. y la Gerencia de Espacio Público y Movilidad Urbana de Cartagena y el OTRO SI MODIFICATORIO No. 1 de fecha 10 de mayo de 2013, que frente al tema de la tarifa, dispone lo siguiente:

“CLAUSULA 8. ASPECTOS TARIFARIOS

*En su calidad de Autoridad de Transporte Masivo **corresponde a la Gerencia de Espacio Público y Movilidad Urbana, fijar las tarifas al público por la prestación del servicio público de transporte masivo**, sin perjuicio de lo anterior la autoridad de transporte masivo y el Alcalde Distrital o sus delegados en materia de transporte público reconocen que la estructuración de la operación del SITM por medio de contratos de concesión de operación implica la inclusión dentro de los mismos de fórmulas de determinación técnica de tarifas con el objeto de permitir a TRANSCARIBE S.A. el adecuado cumplimiento de sus obligaciones contractuales en términos de tarifa.*

La autoridad de transporte masivo y la Alcaldía Distrital o sus delegados en materia de transporte público respetará las condiciones establecidas en el modelo de estructuración financiera contenidas en el estudio de estructuración legal y financiera desarrollado por TRANSCARIBE S.A. y sus actualizaciones, según los estudios de oportunidad y conveniencia.

La autoridad de transporte masivo competente ordenará de manera oportuna tan pronto como le sea solicitado por TRANSCARIBE S.A. la actualización de tarifas requeridas por el SITM, según estén previstas en los respectivos contratos de concesión de la operación para garantizar su sostenibilidad y la atención adecuada de la demanda de transporte público en el área de influencia del SITM TRANSCARIBE S.A., deberá mantener enterada la autoridad de transporte y la Alcaldía Distrital de las variaciones en los indicadores y variables con los cuales se desarrolla la actualización tarifaria, informara los mecanismos de tal actualización pactados en la minuta definitiva del contrato e informara de sus recalculos periódicos que se efectúen” (Resaltado fuera del texto)

Sin perjuicio de lo anterior, se incluirá en la matriz de riesgos un ajuste relacionado con la forma de mitigación del impacto que puede generar la materialización del riesgo.

OBSERVACIÓN 30.

24. En el numeral 1.172 dice:

Vehículo Articulado (rutas troncales) Se entiende por articulado, el vehículo de dos (2) cuerpos, con una capacidad máxima de ciento sesenta (160) pasajeros y que circula por rutas troncales y pretroncales movilizandopasajeros con operación y tarifas integradas con las de la Operación de Transporte del Sistema Transcaribe...

Comentario: La definición indica que los vehículos articulados operan en rutas troncales y pretroncales, al revisar el modelo operacional presentado por Transcaribe y denominado "ANEXO No. 1. Asistencia Técnica Especializada a Transcribe", y que hace parte integral de los prepliegos, tiene más del 59% de la flota articulada operando en rutas Pretroncales, **característica operacional que no presenta ninguna justificación técnica de peso** a lo que Transcaribe responde:

RESPUESTA: No se acepta su afirmación en relación con la ausencia de justificación técnica de peso, pues las rutas pretroncales que operarán con buses articulados ofrece mayor disponibilidad de espacio para el usuario lo que representa una menor ocupación de pasajeros por metro cuadrado logrando con esto un mejor nivel de servicio en cuanto a ocupación del vehículo.]

Ahora permítanos dar un ejemplo de justificación técnica de peso:

De acuerdo al Anexo 1 Asistencia Técnica especializada", la ruta pretroncal x103pi que utiliza buses articulados, tiene una demanda de 3009 pas/hr. En documentación del anterior proceso Transcaribe sugería un factor de expansión de 11.05, por lo tanto la demanda diaria de la ruta en referencia es de 33249 pasajeros, si se divide este número sobre la flota planeada para esta ruta que es de 11 buses articulados, se tiene que cada bus articulado estaría movilizandopasajeros por día. Si el referente de Transmilenio es de 1300 pasajeros por bus por día en promedio y el tiempo de operación es similar al que propone Transcaribe, la afirmación respecto de "mayor disponibilidad de espacio para el usuario..." no es correcta por cuanto se sabe de los índices de saturación de Transmilenio lo que refleja que para la ruta del ejemplo, prácticamente no habrá disponibilidad de espacio representando una ocupación excesivamente alta de pasajeros por metro cuadrado.

Entre las dificultades que este tipo de operación presenta están:

- a. Tiempos de parada se aumentan, generando un impacto negativo en la movilización del sistema y la congestión de la ciudad. La respuesta de Transcaribe es:

RESPUESTA: Se aclara que no es cierto que los tiempos de parada se aumenten, son los mismos tiempos de parada para los servicios que operarán en la rutas pretroncales. Se debe recordar que las cargas que van a manejar las pretroncales son menores que las de las troncales así que no podemos imaginarnos el escenario de una estación central de la troncal en donde hay estaciones que una hora pico manejan más de 3.000 pasajeros, esto no sucederá en las paradas de las pretroncales pues las cargas de pasajeros de las rutas son más bajas comparadas con las del corredor troncal.

Si no es cierto que los tiempos de parada se aumenten, Transcaribe está dispuesto a asumir el riesgo de demanda en el evento en que disminuya el número de viajes a consecuencia del bajo nivel del servicio por un aumento en los tiempos de parada?

RESPUESTA: Es evidente que no se ha entendido la forma como se diseña un servicio de transporte razón por la cual procedo a explicar el procedimiento:

Tomando como ejemplo el mismo servicio que usted menciona X103p, el cual va a operar con bus tipo articulado y tiene varios parámetros operacionales dentro de los que se encuentran: La demanda máxima de ruta, la carga total de la ruta en el periodo evaluado (Hora pico), el tiempo de ciclo, la capacidad de diseño de vehículos y otros parámetros que se encuentra disponibles en Anexo 1. Asistencia Técnica especializada procedemos a diseñar el servicio.

Datos:

1. Carga Máxima: Volumen máximo de pasajeros del servicio en el periodo determinado es decir es el pico máximo que puede alcanzar en volumen de pasajeros el servicio para este caso el valor es de 1355 pasajeros en la hora. Hay que recordar que los servicios del sistema de Cartagena son de ida y vuelta.
2. Demanda del servicio en el periodo de diseño es decir la cantidad de usuarios que se montaran en el servicio en todo su recorrido desde que arranca en el portal el gallo hasta que termina en el mismo portal, es decir realizar el recorrido de ida y vuelta y en el trayecto los usuarios se van montando y bajando de los vehículos. La demanda de pasajeros del servicio mencionado es de 3009 en la hora de diseño (Hora Pico de la Mañana).
3. Capacidad de vehículos que se va a usar para la operación que para el caso corresponde a un articulado de con capacidad de diseño de 160 pasajeros pero para el caso de la operación en Cartagena se está tomando como carga del mismo 130 pasajeros es decir se está dejando libre una capacidad del 18.75% esto representa más espacio para los usuarios.
4. Tiempo de Ciclo es el tiempo que demora el servicio en dar la vuelta completa, es decir el tiempo transcurrido desde que sale del portal el gallo hasta que llega nuevamente al portal. Para este Caso es de 112 minutos.

Con la anterior información se procede a realizar el cálculo

Definiciones:

CarMax: Volumen Maximo de pasajeros en el tramo más Cargado de la ruta.

Cap: Capacidad de diseño del vehículos.

Cloc: Tiempo de Ciclo del servicio.

Intv: Intervalo de despacho del servicio (Cada cuantos minutos sale un bus a su recorrido)

- CarMax= 1355 pasajeros en la hora
- Cap= 130 pasajeros
- Cloc= 112 minutos

La fórmula para calcular la flota del servicio basado en la carga máxima en la hora es la siguiente.

Primero Calculamos el intervalo de despacho del servicio

$Intev = ((60 / (CarMax / Cap))$, reemplazando datos tenemos

$Interv = ((60 / (1355 / 130)) = 5.76$ minutos esto significa que cada 5.5 minutos se despacha un bus de esa rutas, pero con el objetivo de mejorar el nivel de servicio brindándole al usuario mayores frecuencia de paso de los vehículos del servicio se baja el intervalo de despacho hasta 5.5 minutos es decir que el usuario debe esperar menos tiempo en la parada.

Ahora bien para calcular la cantidad de bus que se necesita para atender la Carga Máxima es necesario tener en cuenta el tiempo de ciclo del servicio es decir. Los 112 minutos que dura el recorrido, en resumen se pretende calcular la cantidad de buses que considerando mantener siempre un intervalo de despacho de 5.5 minutos en un tiempo de ciclo de 112 minutos.

$Flota = Cloc / Intv$, sustituyendo valores tenemos.

$Flota = 112 / 5 = 21$

De lo anterior podemos decir que para atender la Carga máxima del sistema (1355 pasajeros), se requieren 21 vehículos articulados con capacidad nominal de 160 pasajeros pero para el caso de Cartagena con capacidad de diseño de 130 pasajeros.

Si se calcula el índice de ocupación del servicio este nos da 78%, lo que significa que tenemos un 22% de espacio disponible en el servicio hasta llegar al máximo grado de ocupación.

Por todo lo anterior se considera que el servicio puede atender sin dificultades los 3009 pasajeros de carga total en la hora de diseño.

Por otro lado es evidente que los problemas de operación de Transmilenio son por mayor cantidad de pasajeros en la Carga máxima de la troncal. Trayendo consigo la necesidad de aumentar la flota si esto no se da, pues sucede lo que hoy ocurre que los vehículos están siendo operados por encima de su capacidad.

La solución traer más flota para la operación de Transmilenio pero eso trae consigo otros problemas, como es la saturación de las estaciones de parada generando colas en las mismas y por otro lado la modificación de los contratos de los operadores para poder incorporar la nueva flota.

Por todo lo anterior no se comparte su apreciación sobre la imposibilidad de movilizar los 3009 pasajeros de todo el recorrido del servicio con la flota propuesta.

Por último la entidad no puede reconocer el riesgo de la demanda cuando este puede provenir la prestación del servicio, la cual es responsabilidad de los concesionarios. Si existiera alguna dificultad operativa con los servicios se pueden realizar los ajustes en los mismos sin perjudicar a los usuarios y al concesionario.

- b. 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). Todo esto en su conjunto quita capacidad a los vehículos.

RESPUESTA: Ya esta respuesta la hemos dado en múltiples ocasiones, insistimos en que la adopción en el diseño de la disminución de la capacidad de los vehículos articulados que van a operar en dos rutas pretroncales es con el fin de suplir el espacio que se resta con las puertas que deberán operar del lado derecho.

No se colocaran elementos adicionales de recaudo a bordo de los vehículos.

- c. Velocidades de operación: 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. Transcaribe afirma:

RESPUESTA: Las velocidades de operación en las rutas pretroncales se ajustaron en el proceso anterior y obedeció precisamente a las observaciones presentadas por los interesados en el proceso. En el proceso licitatorio actual las velocidades de operación de los servicios pretroncales corresponden a la velocidad de operación promedio del transporte público colectivo.

Favor contestar explicando claramente ¿Cuál es la velocidad de operación promedio del transporte público colectivo y cómo se obtuvo el cálculo?.

RESPUESTA: Se aclara que la velocidad promedio del transporte público de la ciudad es de 17.5 km. Esa información se obtuvo de estudios de velocidad realizado por la firma movilidad sostenible y a través de la contratación del ITDP.

El cálculo se obtiene definiendo tramos en la vía por donde operan los servicios y colocando puntos de control, el observador se monta en el bus, toma el tiempo transcurrido entre los tramos de control y como ya se tiene la longitud de los mismos tramos, los cuales fueron identificados y definidos previamente se calcula la velocidad con la fórmula básica de velocidad es igual a espacio dividido entre el tiempo. Luego de haber realizado el recorrido en todos los tramos establecidos se realiza el cálculo y el análisis de la información, para con ello tener la velocidad de cada uno de los tramos sobre los que se está realizando el cálculo de la velocidad.

- d. Esta operación se realizará compartiendo el trazado con el tráfico mixto y por vías secundarias que posiblemente no soporten el tráfico pesado con frecuencias en la hora pico de hasta 10 buses por hora. Cabe además señalar que siendo las vías pretroncales de Cartagena de solo 1 carril por sentido, los largos tiempos de

parada ocasionarán serios problemas de congestión vehicular para el tráfico mixto, si no se implementan los correctivos y mejoras necesarios en la infraestructura.

Transcaribe está dispuesto a asumir el riesgo de demanda en el evento en que disminuya el número de viajes a consecuencia del bajo nivel del servicio por un aumento en los tiempos de parada que resulten en promedio de más de 25 segundos por cada vehículo?

RESPUESTA: Se aclara que la entidad no va a asumir el riesgo de demanda pues este deberá ser asumido por el concesionario. Se ha respondido en múltiples ocasiones que de los tres servicios pretroncales que inicialmente se tenían contemplados para la operación del sistema, solo dos operaran con buses articulado y son los servicios donde las vías han sido rehabilitadas o reconstruidas en su totalidad por ejemplo (La pretroncales que operara por la transversal 54), señores nuevamente queremos llamar la atención en el sentido que los vehículos que hoy generan mayores reducciones de velocidad son los buses del transporte público colectivo y como es de conocimiento de ustedes estos deben de salir de circulación en su totalidad con la implementación del nuevo sistema, es decir solo quedaran operando en la ciudad los vehículos del nuevo sistema.

Nuevamente aclaramos que en los tiempos de recorridos de las vehículos de las rutas pretroncales ya se encuentran incluidos los efectos de la paradas en operación con el tráfico mixto, señores no deben perder de vista que este es un sistema que tendrá control centralizado por lo que es deber de los concesionarios cumplir con los tiempos programado de los diferentes servicios pretroncales.

Confirmar si se incluyó el aumento de costos de mantenimiento por incremento de accidentalidad al compartir el trazado con el tráfico mixto.

RESPUESTA: Se aclara que los costos de mantenimiento establecidos son los mismo establecidos por servicios que comparte operación con el tráfico mixto también comparte carriles con el tráfico mixto, como es el caso de los servicios que van a operar las rutas alimentadoras y auxiliares de igual forma están expuesto a la accidentalidad e incluso no están exentos de un accidente los vehículos que operarán por los carriles exclusivos.

Sin necesidad de hacer público el modelo financiero se solicita que Transcaribe explique técnica y financieramente ¿De qué manera y en qué proporción se hizo dentro de los costos de mantenimiento?

¿Lo anterior fue validado por algún fabricante? ¿Cuál?

RESPUESTA: Los costos de mantenimiento utilizados son los obtenidos de sistema que se encuentran hoy en operación como es el caso de Medellín y lima, además de haber

contado con información de fabricantes como MODASA de Perú, con la información obtenida se procedió a establecer un valor de mantenimiento por kilómetro recorrido por cada tipología de vehículo, esos valores se incluyeron en el modelo financiero dentro de costos operacionales de la concesión.

- e. La infraestructura por donde están diseñados los trazados de estas rutas, son vías de un carril por sentido y sin posibilidad alguna de generar espacios para zonas pagas pequeñas. Es preciso indicar que la instalación de zonas pagas en las cuales se haga la validación de ingreso al sistema es un factor con capacidad de mejorar drásticamente las condiciones de operación, por no mencionar los niveles de evasión en el sistema de recaudo.

La respuesta de Transcaribe es:

RESPUESTA: Se aclara que no es cierta su apreciación y por recorridos realizados por la entidad se han determinado los posibles puntos de paradas de los servicios pretrunciales que operarán con buses articulados, se le recuerda que los vehículos tienen el recaudo abordo por lo que no se requiere tener una infraestructura física para tal fin.

Favor indicar exactamente los posibles puntos de parada de tal manera que los posibles proponentes puedan identificar los lugares y el espacio para una adecuada operación de abordaje y desabordaje de pasajeros para este tipo de rutas.

RESPUESTA: Se invita a que consulte en la entidad el documento elaborado por la entidad donde se determinan los posibles puntos de parada de las rutas pretrunciales.

- f. La Infraestructura por donde están diseñados los trazados de estas rutas servidas con Articulados solamente esta dimensionada para vehículos privados y paso de Busetas y micros, como se tiene considerada en refuerzo de esta infraestructura, especialmente en los pasos a desnivel y en los puentes que estas vías tienen?

La respuesta de Transcaribe es:

RESPUESTA: Se aclara que las vías no solo están diseñadas para los vehículos que se mencionan en la observación, también lo están para la circulación de tracto camiones (tractomulas), cabe recordar que sobre las vías por donde van a circular los articulados se han realizado rehabilitaciones precisamente para permitir la circulación de vehículos de alta capacidad.

Solicitamos poner a disposición de los posibles interesados los documentos que relacionan las especificaciones de los contratos de dichas rehabilitaciones.

RESPUESTA: Se invita a que consulte en la entidad los documentos de especificaciones técnicas de las vías que fueron objeto de rehabilitación. Los mismo están disponibles para solicitud o consulta.

De acuerdo a las afirmaciones de Transcaribe cuando dice:

Cuando se debe el caso de la falla de alguna placa de pavimento con ocasión de la operación de los vehículos articulados y padrones por las rutas pretroncales la entidad tomará los correctivos necesarios sin que esto perjudique la operación del sistema.

Favor aclarar el por qué si podrá haber recursos para el mantenimiento de la infraestructura vial pero no para descargar de la tarifa técnica el componente de patios y portal.

RESPUESTA: Como se indicó en el documento de respuesta a las observaciones presentadas en la etapa de publicación del prepliego de condiciones de esta misma licitación, se ha venido insistiendo en varias respuestas dadas por Transcaribe S.A. en el marco de este proceso y del anterior, que se han adelantado gestiones que se encuentran avanzadas para efectos de lograr la expedición de un documento CONPES mediante el cual se asignen recursos para descargar el componente de infraestructura de la tarifa del Sistema Transcaribe. Por lo anterior, no se entiende cuál es el sustento de la afirmación del interesado.

Los recursos para el mantenimiento de la infraestructura del SITM, salen de la alcaldía de Cartagena, pues la administración Distrital tiene la obligación de realizar el mantenimiento de los carriles segregados, las estaciones de paradas y los portales.

Favor revisar las capacidades de vehículos a GNV pues se están utilizando las mismas capacidades que vehículos a diésel y eso es un error.

RESPUESTA: Las capacidades de los vehículos que operaran con GNV, operaran con las capacidades definidas en el diseño operacional. Con consulta elevadas a varios fabricantes como DINA y MODASA ellos garantizan la capacidad solicitada de los vehículos.

Se solicita los análisis que ha hecho Transcaribe respecto la homologación de esos vehículos en caso que afirme que las capacidades para vehículos a GNV y a Diésel son exactamente las mismas.

RESPUESTA: Los vehículos deberán cumplir con las características técnicas establecidas en las normas técnicas NTC- 4901- 4002, por lo que dichos vehículos con esas características ya están homologados.

Recuerde que la norma no habla específicamente de un combustible, si no que se debe cumplir con las especificaciones técnicas en cuanto a las cargas por ejes , motores y carrocería.

OBSERVACIÓN 31.

25. Numeral 1.79 Fondo de Respaldo para viajes

“...1.79 Fondo de respaldo para viajes a crédito (FREVIC)

Es una subcuenta de la fiducia de los recursos del Sistema que se conformará con los recursos provenientes de la venta del medio, cuya destinación específica, es respaldar el ingreso de los usuarios a crédito, en rutas alimentadoras y en horarios y lugares de difícil acceso a los puntos de venta externo...”

Este fondo debe ser redefinido, pues aunque se entiende su filosofía, en la práctica se incentiva la falta de gestión del operador de recaudo en cuanto a la implementación de una eficiente red de ventas y recargas.

RESPUESTA: El contrato con el concesionario de recaudo establece la obligación de implementar 440 puntos de venta externos, lo cual es considerado por la entidad como una cifra eficiente que no desincentiva la gestión de dicho operador.

OBSERVACIÓN 32.

26. Numeral 1.81 Homologación

“...1.81 Homologación:

Es la confrontación de las características técnico mecánicas de un vehículo con las normas Técnicas legales...”

Favor confirmar que las normas de homologación vigentes son las mismas que se encuentran definidas por el Ministerio de Transporte.

Asimismo, en caso de existir elementos que sean solicitados por Transcaribe que incluyan modificaciones sustanciales, se solicita entregar a los proponentes los estudios técnicos que garantizan su viabilidad.

Cabe recordar que en el caso particular de los buses articulados, Transcaribe sería el primer sistema en Colombia en utilizar este tipo de buses con puertas en ambos costados. De igual manera sería el primero en el mundo en operar buses a GAS, con aire acondicionado y ventanas laterales de corredera con las características climáticas y de salinidad de Cartagena.

Dada la singularidad de estas circunstancias para Transcaribe, les solicitamos nos confirmen si esta especificación ha sido consultada con el Ministerio de Transporte.

La respuesta de Transcaribe:

Por otro lado, debe indicarse que aunque el gas y el aire acondicionado no se hayan utilizado en otros países, no significa que no se pueda utilizar en el Sistema, es lo mismo que ha pasado con todas las variación de tipología de los vehículos para la operación en los BRT, caso Bogotá que hoy está operando con buses bi-articulados y eso en Colombia nunca se había usado.

Es fundamentada en comparación con Bogotá y relacionada con temas de capacidad que no vienen a responder la observación la cual está encaminada a que Transcaribe verifique e incluya dentro de sus análisis financieros y los explique como respuesta a la

presente observación la suficiencia de la vida útil en un contrato que puede durar más de 15 años, así como los supuestos y análisis técnicos que está teniendo en cuenta para establecer los kilómetros de vida útil para cada tipología de vehículos.

Solicitamos a Transcaribe los estudios técnicos que fundamentan que la vida útil de los vehículos articulados y padrones es de 1.1 millones de kilómetros y para busetones de 0.88 millones de kilómetros.

RESPUESTA: Entendemos su preocupación en relación con la vida útil de los vehículos, nosotros hemos tenido muy en cuenta la cantidad de kilómetros que puede recorrer un vehículos por cada tipología y de la extensión adicional de kilómetros que puede recorrer esos vehículos con buen programa de mantenimiento.

Para efectos del cálculo financiero se determinó la cantidad de kilómetros recorridos en promedio por cada tipología de vehículo por día y con esa información utilizando el número de días de operación del año se procedió a establecer un plazo en el cual los vehículos pudieran alcanzar la cantidad de kilómetros que se está solicitando, es por eso que en repetidas ocasiones se ha respondido que la entidad considera que los 15 años son el plazo en el que el concesionario puede obtener el ingreso esperado en las condiciones de operación normal. Pero que en caso en que no se alcance dicho ingreso esperado por externalidades ajenas al mismo sistema el concesionario puede operar el vehículo hasta los 19 años y 5 meses teniendo que realizar un plan adecuado de mantenimiento, dichos costos adicionales de mantenimiento ya están incluidos como un deltas dentro de la tarifa que se va a reconocer por cada kilómetro que se recorra.

Hay que tener en cuenta que algunos vehículos entran a operar desde el día uno de operación y hay otros que entrarían a operar en el año 3 razón por la cual el concesionario deberá ajustar su programación para tener un promedio de kilómetros por vehículos que permita alcanzar la meta de kilometraje y del plazo.

OBSERVACIÓN 33.

27. Numeral 1.134 Riesgo de Demanda

“...1.134 Riesgo de Demanda

Es la contingencia que consiste en la eventual disminución o aumento en el número de los viajes que constituyen pago en el Sistema TRANSCARIBE frente a los que fueron estimados por el CONCESIONARIO, al momento de estructurar su propuesta económica dentro de la Licitación Pública convocada por TRANSCARIBE S.A....”

Si bien es aceptable que el proponente con base en su experiencia estime la demanda y viabilidad del sistema, también es cierto que en el caso particular de Cartagena existen muchos factores, ampliamente conocidos, que afectan la demanda y que están fuera del control de los concesionarios, entre otros: mototaxismo, taxi colectivo informal, jeeps, etc., cuya proliferación es totalmente imprevisible e incontrolable por los concesionarios, creando problemas de flujo de caja que pueden llegar a poner en riesgo la sostenibilidad del sistema.

En ese orden de ideas, el riesgo debe ser asumido por el Distrito, en la medida que el control de dichos factores es 100% competencia de las entidades Distritales a quienes está a cargo el cumplimiento de la ley. El mototaxismo y la informalidad son actividades ilegales. Se solicita considerar este riesgo dentro de la Matriz de Riesgos para que sea asumido por el Distrito.

En su respuesta Transcaribe argumenta:

RESPUESTA: El riesgo de demanda corresponde al CONCESIONARIO dado que se encuentra en mejor posición de promover acciones tendientes a incentivar el uso de los vehículos que integran el Sistema. Al respecto, debe indicarse que el riesgo de demanda

Se solicita a Transcaribe explique cómo un concesionario se encuentra en mejor posición que Transcaribe, la cual es una entidad del Distrito y quien tiene todo el poder para promover acciones tendientes a incentivar el uso de los vehículos, por encima del concesionario el cual se limita a cumplir con la operación de buses y la prestación del nivel de servicio que requiera el ente gestor, sin que esto signifique que sea una acción tendiente a promover e incentivar el uso del sistema.

RESPUESTA: De acuerdo con la solicitud, y con lo indicado para el Anexo de Matriz de Riesgo donde se redefinió el riesgo de demanda, se ajustará la minuta del contrato de concesión.

OBSERVACIÓN 34.

28. Numeral 1.131 Riesgo de Abastecimiento

“1.131 Riesgo de Abastecimiento

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. Configurada la imprevisibilidad, esto es, que se produzca un desabastecimiento con posterioridad al vencimiento de los catorce años incluidos en el Decreto Distrital.....”

Independientemente de sobre quien caiga la asignación de este riesgo, es una irresponsabilidad diseñar un sistema operado por una concesión que puede durar hasta un poco más de 19 años, sabiendo que el Decreto Distrital y los expertos consideran un desabastecimiento en 14 años. ¿Quién responderá ante los ciudadanos cartageneros en el catastrófico caso en que esto suceda? ¿Cómo el Distrito garantizará la disponibilidad y continuidad del servicio de transporte al ser este un servicio público esencial y social?

Favor confirmar que en caso de desabastecimiento **en cualquier momento del término del contrato** el distrito estará en la obligación de asumir las repercusiones sociales y económicas antes la ciudadanía y los operadores del Sistema.

RESPUESTA: Transcaribe estructuró el proceso licitatorio a partir de la instrucción impartida en el Decreto 862 del 5 de julio de 2013, la cual se encuentra sustentada en las indagaciones que adelantó el Distrito para adoptar la mencionada decisión.

Se trata de un acto administrativo con presunción de legalidad que Transcaribe debe acatar.

Bajo ese entendido, ocurrida la imprevisibilidad materializada en el desabastecimiento no se reconoce el lucro cesante del concesionario, sino sólo el desequilibrio económico hasta el punto de no pérdida, en tanto se trata de un hecho no imputable a ninguna de las partes contractuales.

En relación con los costos sociales, corresponderá al Distrito definir las medidas a tomar y las decisiones de política pública que determine en ese evento, las cuales salen de la órbita de competencia de este Ente Gestor.

OBSERVACIÓN 35.

29. Clausula 1 Objeto del contrato

"[...] para la operación de hasta xxxxxx vehículos dentro del sistema de transporte público del distrito de Cartagena de Indias. [...]" (Subrayado fuera del texto)

Se entiende que este "hasta" incluido en el texto limita la incorporación de flota futura a un número determinado desde el contrato, favor aclarar.

RESPUESTA: La flota a vincular corresponde a la definida para las Fases 2 y 3, respecto de esta última se encuentra sometida a condición la inclusión a dos eventos, de ahí la mención "hasta" que se incluye en el objeto del contrato.

Sin perjuicio de lo anterior, la CLÁUSULA 67 de la minuta del contrato de concesión prevé los eventos de requerirse flota adicional y su forma de remuneración.-

OBSERVACIÓN 36.

30. Clausula 5 Naturaleza del Servicio

"...CLÁUSULA 5.- NATURALEZA DEL SERVICIO El CONCESIONARIO expresamente declara y acepta que el servicio que presta tiene el carácter de servicio público esencial para todos los efectos legales y con las consecuencias que de su naturaleza se deriven..."

Favor confirmar que en la medida en que es un servicio público esencial el distrito está en la obligación de controlar la informalidad y la ilegalidad, y en consecuencia asumir las repercusiones económicas que ello significa.

RESPUESTA: Como se ha indicado en los diferentes documentos de respuesta, al Ente Gestor, en los términos del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, le corresponde:

“ARTICULO 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita”

Así las cosas, le corresponde al Ente Gestor, en conjunto con las demás autoridades Distritales velar por la regulación, control y vigilancia del servicio público de transporte, adoptando las medidas que conduzcan a su eficiente prestación, tanto para el prestador, como para el usuario. Dentro de las medidas se encuentran las relacionadas con el control de los medios informales de transporte, en tanto no corresponden a una categoría de prestación del servicio regulada por las normas vigentes.

OBSERVACIÓN 37.

31. Cláusula 6 Derechos del Concesionario

“...Numeral 6.2 El derecho a la utilización de la infraestructura del Sistema Transcaribe, para transitar a través del mismo con los vehículos que sean definidos para la concesión, dentro de los límites que impongan las condiciones de operación establecidas por TRANSCARIBE S.A. sin que le impongan ningún costo o peaje por su utilización. En cualquier caso, la titularidad sobre la infraestructura de transporte que forma parte del Sistema Transcaribe permanecerá, en todo momento, en cabeza del Distrito de CARTAGENA...”

Favor confirmar que en caso de que por implementación de proyectos, ya sea del gobierno local como del nacional, que impliquen la implantación de peajes en la zona urbana del Distrito de Cartagena, la operación de los buses estará exenta de dicho costo o gravamen.

Asimismo, favor confirmar que en caso que se implementen rutas que deban cruzar peajes existentes, las empresas concesionarias estarán exentas del pago.

En su respuesta Transcaribe afirma:

RESPUESTA: No están exentos de pagar peajes que se encuentren actualmente instalados, en tanto desde ya se sabe la existencia de peajes que afectan o inciden en la prestación del servicio y hacen parte del cálculo de los costos asociados a la prestación del servicio.

Se solicita a Transcaribe dar un análisis detallado técnico y financiero de la manera cómo se incluyó el costo de pago de los peajes para cada una de las concesiones.

RESPUESTA: La entidad no puede revelar los supuestos utilizados ni la modelación financiera con la que se estructuró el proyecto. Sin embargo, los costos de peajes que aplican a ciertas rutas han sido considerados dentro de la estructura de costos de los concesionarios, teniendo en cuenta las frecuencias diarias y las tarifas de peaje actuales. La estructura total de costos se utiliza para definir las tarifas por kilómetro, observando las coberturas de deuda y la liquidez.

OBSERVACIÓN 38.

32. Numeral 6.8 *"El derecho a obtener información del sistema de recaudo, sobre el dinero recaudado en un período de tiempo determinado, el número de viajes que constituyen pago y otros indicadores que llegare a determinar TRANSCARIBE S.A., de acuerdo a lo que pare el efecto determine TRANSCARIBE S.A."*

Se sugiere cambiar la redacción a "El derecho a obtener la información de todos los indicadores producidos por el sistema de recaudo, con la excepción de aquellos que TRANSCARIBE S.A. determine no podrán ser accedidos por los concesionarios debido a causas justificadas"

RESPUESTA: No se acepta la solicitud de modificación. La información que se define como disponible se encuentra suficiente y necesaria para los efectos de los futuros concesionario de operación del Sistema. Adicionalmente, la observación no contiene un sustento técnico que permita verificar las razones que sustentan la solicitud.

OBSERVACIÓN 39.

33. Cláusula 7 OBLIGACIONES GENERALES
Numeral 7.1.8

"Por lo menos el 50% del personal con el que el CONCESIONARIO preste el servicio público de transporte terrestre masivo, deben ser actores directos e indirectos del sistema de transporte colectivo [...]"

Se sugiere incluir en las definiciones lo que TRANSCARIBE S.A considera como un actor directo y uno indirecto del sistema de transporte colectivo.

RESPUESTA: Los actores directos son quienes participan para la prestación del servicio, por ejemplo: Conductores, propietarios, empresas de TPC.

Los actores indirectos serán los sitios de mantenimiento de los vehículos, las estaciones de servicio de la ciudad de Cartagena por medio de las cuales se provee el combustible.

OBSERVACIÓN 40.

34. Numeral 7.1.13

"...7.1.13. Presentar a TRANSCARIBE S.A. la solicitud de orden de compra o el documento que haga sus veces dentro de los siete (7) días hábiles siguientes a la solicitud de incorporación de flota impartida por TRANSCARIBE S.A...."

Favor Confirmar que esta fecha no puede ser antes de 30 días calendario luego del cierre financiero del proyecto con el fin de garantizar que los recursos se encuentren disponibles y no se vayan a presentar inconvenientes en la solicitud de la flota a proveedores.

RESPUESTA: Inicialmente, se le indica al observante que la transcripción que hace de la Cláusula 7.1.13 en su observación NO corresponde a la última versión de la Minuta del Contrato publicada el 24 de febrero de 2014 en la siguiente dirección de internet:

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-1-109104>

Al respecto, la versión publicada vigente indica, en la cláusula 7.1.13, lo siguiente:

"7.1.13. Presentar a TRANSCARIBE S.A. la solicitud de orden de compra o el documento que haga sus veces dentro de los siete (7) días hábiles siguientes a la solicitud de incorporación de flota impartida por TRANSCARIBE S.A. Transcaribe podrá solicitar la vinculación de flota inmediatamente después de la aprobación del cierre financiero del concesionario"

La entidad considera que la redacción actual es clara al indicar que la solicitud de flota se realizará en cualquier momento con posterioridad a la aprobación del cierre financiero, siempre que se cumplan las condiciones de infraestructura para ubicar la flota.

OBSERVACIÓN 41.

35. Numeral 7.1.29

"Responder, en las plazos y forma que TRANSCARIBE S.A. establezca para cada caso, los requerimientos de información que éste formule"

Se sugiere adicionar: información relacionada con la operación de transporte y el cumplimiento de este contrato.

RESPUESTA: De acuerdo con la revisión que se hace de la redacción, Transcaribe considera que la precisión sobra por cuanto la información sólo puede estar relacionada con el contrato de concesión y la prestación del servicio público.

OBSERVACION 42.

36. Numeral 7.1.36

En la cláusula 7.1.36 se habla de "responder por los niveles de servicio exigidos por el apéndice 7"---uno de ellos es el **Índice de Desempeño de puntualidad en los servicios**----- ¿qué sucede si por errores de cálculo en la planeación, el índice de puntualidad no se cumple con la flota que se ha determinado incorporar a través del contrato de concesión?

RESPUESTA: Para evitar los errores de cálculo en la programación la entidad envía a los concesionarios la programación a realizar durante un periodo determinado, los concesionarios pueden hacer observaciones o sugerencias en la programación enviada por la entidad con esto la misma debe ajustarse a la necesidades de operación y no deberán existir falla en la misma por lo que si no se cumple ya es una responsabilidad directa de los concesionarios o el concesionario.

OBSERVACIÓN 43.

37. Numeral 7.1.40

"El CONCESIONARIO, respecto a la flota puesta a disposición del sistema, deberá mantener un desempeño igual o menor de emisiones contaminantes producidas por cada combustible, de acuerdo a lo establecido en la norma nacional en materia de emisiones de gases aplicable para vehículos con combustible de gas vehicular, éste último deberá cumplir con la norma americana (EPA 2010)."

¿"éste último" se refiere al gas vehicular o a los vehículos con combustible de gas vehicular?

De igual forma se sugiere agregar "de acuerdo a la normal nacional en materia de emisiones de gases vigente en el momento de hacer la orden de compra de la flota"

RESPUESTA: Este último se refiere a los vehículos operando con combustible GNV. Se acepta su sugerencia y se procederá a realizar el ajuste.

OBSERVACIÓN 44.

38. Numeral 7.1.43

Como bien se sabe la parte medular de un Sistema de Gestión y control de flota es la aplicación de SAE, para cumplir con lo requerido en este numeral con la integración con el sistema de Gestión y Control de flota.

Dado que Transcaribe en sus respuestas de observaciones a prepliegos no respondió las siguiente observaciones, insistimos en:

En caso, que es una situación frecuente, que las interfaces y módulos del SAE suministrado por el Concesionario de Recaudo no tengan las características mínimas que requiere la eficiente operación de un sistema como el de Transcaribe, ¿cómo garantiza la entidad que se harán los desarrollos correspondientes y que estos se desarrollarán con la celeridad necesaria para estar listos al momento de la entrada del sistema?

¿Cómo se manejara el pago en casos de contingencia por deficiencias en los sistemas de comunicaciones y/o validaciones y en general del sistema de recaudo y de ayuda a la explotación (SAE)?

RESPUESTA: Se ha dado respuesta en repetidas ocasiones que el concesionario de recaudo tiene dentro de sus obligaciones el suministro, montaje y mantenimiento del SAE del sistema y este debe cumplir con uno elementos tecnológicos y de comunicaciones definidos en el contrato y en los apéndices técnicos del mismo.

Si es de su interés ponemos a disposición nuestro plan de implementación del sistema de recaudo, el cual deberá ser actualizado en el momento que se inicie el montaje de los equipos del sistema.

Por otro lado si ocurre alguna contingencia con el centro de control, el despacho de los vehículos deberá ser coordinado y contralado por nuestro personal en campo, el cual estará capacitado para atender esos requerimientos.

OBSERVACIÓN 45.

39. Numeral 7.1.45

En la medida del monto de las inversiones y el riesgo tan elevado que ello representa se sugiere eliminar esta obligación.

RESPUESTA: No se acepta la sugerencia. El valor total entre los 3 concesionarios es de \$5,379,800,000 que se pagan en 4 momentos según la solicitud de flota emitida por Transcaribe. El derecho de entrada sólo se realiza sobre la flota referente a vincular, sin incluir la flota de reserva.

Con respecto al monto total de inversiones del concesionario, representado en flota nueva y aportes al FUDO entre otros, se estima que este valor no representa más del 2% del total de inversiones. Adicionalmente, este rubro hace parte de la estructura de costos y gastos del concesionario y se incluye dentro del pago por kilómetro VEK, con lo cual el concesionario lo recupera a través de su pago.

OBSERVACIÓN 46.

40. Numeral 7.2. Obligaciones respecto de la Infraestructura de Soporte y de los Patios y Talleres del Sistema Transcaribe. Numeral 7.2.11

.... "Salir en la defensa jurídica de los bienes que constituyen infraestructura de soporte, entregados al CONCESIONARIO a título de administración, y sometidos en tal virtud, a su custodia y responsabilidad"

Dado que se trata de bienes que no son de propiedad del CONCESIONARIO, ¿por qué debe él asumir su defensa jurídica? ¿En qué consiste tal defensa jurídica y ante qué casos?

RESPUESTA: Comoquiera que el concesionario es el tenedor de los bienes le corresponde la defensa, por ejemplo, frente a ocupaciones o actos posesorios de terceros. La defensa deberá relacionarse con los procesos judiciales y policivos que intente para proteger la propiedad de tal infraestructura.

OBSERVACIÓN 47.

41. Numeral 7.2.13

En las respuestas a observaciones a prepliegos Transcaribe validó la observación, sin embargo esta obligación continúa apareciendo en el anexo 6.

RESPUESTA: De acuerdo con los términos de la minuta del contrato de concesión, la aclaración a la obligación fue incluida en el texto definitivo, por lo que no corresponde hacer modificación adicional.

OBSERVACIÓN 48.

42. Numeral 7.2.14 y 7.2.1

"...7.2.14 Prestar el servicio de estacionamiento a los demás CONCESIONARIOS de Transporte y demás servicios de soporte técnico, dentro de las condiciones establecidas en el presente Contrato de Concesión y en el Reglamento de Patios y Talleres, que para tal fin apruebe TRANSCARIBE S.A..."

"...En relación con la entrega de la infraestructura de soporte y del Patio y Taller, el CONCESIONARIO por medio del presente Contrato de Concesión, adquiere las siguientes obligaciones: 7.2.1 Recibir la infraestructura de soporte y el Patio y Taller, de TRANSCARIBE S.A. en las condiciones establecidas en el Apéndice 6 (Patios y Talleres) en la fecha en que TRANSCARIBE S.A. lo determine, siempre y cuando dicha infraestructura sea operativa para los CONCESIONARIOS, y pueda ser utilizada sin limitación alguna por parte del CONCESIONARIO..."

Favor aclarar el alcance de estas cláusulas en el contexto que el sistema Transcaribe solo contará con un patio de operaciones dado que su respuesta a observaciones de prepliegos es vaga y no responde nuestra observación.

RESPUESTA: Se insiste en los términos de la respuesta dada en la etapa de observaciones al prepliego de condiciones, esta cláusula establece el compromiso de facilitar el estacionamiento a los demás concesionarios si estos lo necesitan para resolver una contingencia sin importar el hecho que inicialmente se opere con un solo patio (Todas las áreas para cada concesionario están identificadas de manera independiente).

Por otro lado, el Sistema contempla el uso de patios alternos que deberán ser suministrados por los concesionarios para el inicio de la Fase 3.

OBSERVACIÓN 49.

43. Numeral 7.3 Otras obligaciones respecto a patios y talleres

"Los CONCESIONARIOS para la Fase 3 deberán adecuar, operar y mantener un espacio para la flota a su cargo en la Fase 3. Esta infraestructura no será objeto de reversión. Para tal efecto en el ingreso del CONCESIONARIO se incluye una remuneración con cargo a tarifa, para cubrir los gastos asociados a esta obligación, la cual hace parte del VEK. En caso que el sistema obtenga los recursos que permitan descargar los costos de patios adicionales de la tarifa técnica, el IEDO de cada concesionario será disminuido semanalmente 0,0008% desde el momento en que se descargue la tarifa técnica este componente y hasta que transcurran 780 semanas contadas desde el inicio de la operación"

¿Por qué se cuenta el período de 780 semanas a partir del inicio de la operación y no a partir del momento que se descargue el componente de patios? Esto es relevante en cuando no se establece el período en que el sistema puede aportar los patios, la fórmula "en caso que el sistema obtenga los recursos" es muy vaga.

El mecanismo de descuento no es claro: ¿se asume que semanalmente se descontará 0.0008% del IEDO inicial, o la base a la cual se saca el 0.0008% cambia también semanalmente, en otras palabras, el descuento es aritmético o geométrico?

RESPUESTA: El observante da la respuesta al plantear la pregunta. Debido a que no es posible determinar con anterioridad la fecha en que eventualmente se descargue el componente de patios alternos de la tarifa técnica, no se puede establecer el punto de partida exacto para contar las semanas en las que se descontará el pago por este concepto. Sin embargo la fecha de inicio de operación presenta un punto de partida inequívoco y determinable.

Se recuerda a los proponentes que actualmente se está tramitando por parte del Gobierno Nacional un documento CONPES que destinará recursos para descargar infraestructura de la tarifa técnica, es decir, el patio actualmente concesionado y los patios alternos que se requieren para el Sistema.

Por otro lado, el mecanismo de descuento del 0.0008% se aplica sobre IEDO inicial ofertado, en otras palabras, el descuento es aritmético.

OBSERVACIÓN 50.

44. Numeral 7.4.5

"Disponer del área específica de soporte tecnológico para uso permanente del operador de recaudo"

Explicar clara y detalladamente por qué es esta área necesaria en los patios adicionales.

RESPUESTA: Es necesario que los operadores de recaudo tengan un sitio para guardar los equipos y componentes de recaudo, que se puedan averiar en los vehículos, es decir deberá contar este concesionario con un sitio cerca de los vehículos para atender las contingencia que en materia de los componentes de recaudo se puedan presentar durante la operación.

OBSERVACIÓN 51.

45. Numeral 7.7 Derecho de Entrada

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 al Sistema, por concepto del denominado "Derecho de Entrada". El valor total....."

Favor indicar y/o corregir:

- a) En caso de mantenerse, insistimos en que este dinero haga parte del fondeo inicial del fondo de contingencias del Sistema y que únicamente los dineros sobrantes luego del tercer año de operación puedan ser transferidos a Transcaribe.

RESPUESTA: No se acepta su solicitud. La entidad tiene un presupuesto de inversión inicial necesario para poner en marcha el Sistema, el cual será cubierto con los valores recibidos por el derecho de entrada, por lo que no es posible destinar dichos recursos al Fondo de Contingencias. El valor total entre los 3 concesionario es de \$5,379,800,000 que se pagan en 4 momentos según la solicitud de la flota emitida por Transcaribe.

OBSERVACIÓN 52.

46. Clausula 10. Suscripción del patrimonio de fiducia del patrimonio autónomo para el manejo de los recursos del fondo unificado de desintegración y de operadores.

TRANSCARIBE insiste en mantener el fondeo inicial del Fondo de Operadores como una responsabilidad de los operadores. En la práctica se constituye un préstamo de los operadores a TransCaribe, pero debido al valor del fondeo inicial es probable que no logre cubrir la diferencia entre egresos teóricos y pagos reales por lo que se sugiere que se

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



umente el fondeo con recursos del Distrito que iguallen los recursos puestos por los concesionarios.

De igual forma se ha insistido en que el cronograma de desembolsos no coincide con los tiempos de la desintegración.

"La duración del contrato de fiducia será de máximo 170 meses. En caso de que transcurra este plazo y el concesionario no haya obtenido el IEFU por la no implementación de la Fase 3, Transcaribe podrá destinar fondos existentes en el FC o en el FMES o en el FO para cubrir los eventuales faltantes"

¿Qué pasa si no se logra cubrir el faltante? ¿Qué pasa si nunca se logra el IEFU debido a las condiciones de la demanda? Favor dar claridad de manera detallada y bajo sustento técnico y financiero.

RESPUESTA: Actualmente, el Fondo de Operadores no puede contar con recursos por parte del Distrito, ya que como se ha dicho en repetidas ocasiones ni el Distrito ni la Nación cuentan con recursos para garantizar el pago por kilómetro ante eventuales faltantes de recursos. Sin embargo, el Distrito ha asumido la obligación de financiar la operación del ente gestor y descargar de la tarifa técnica este componente durante la etapa de implementación, de acuerdo a lo indicado en la Cláusula 45 del contrato.

De otro lado, la creación del Fondo de Operadores fue una propuesta realizada por los posibles proponentes durante las mesas de trabajo realizadas durante el anterior proceso, estando dispuestos a que dicho fondo fuese fondeado por los concesionarios de operación, siempre y cuando fueran remunerados correctamente.

El plazo máximo del Fondo Unificado, será modificado vía Adenda, de tal forma que éste sea igual al plazo máximo de operación (19 años y 5 meses) o hasta el concesionario alcance el ingreso esperado de operación.

En caso que el concesionario alcance el ingreso esperado del Fondo Unificado antes de que alcance el ingreso esperado de operación, entonces continuará recibiendo el pago correspondiente al Fondo Unificado, y será sumado al Ingreso Esperado de Operación. Sin embargo, dado el caso que se alcance el plazo máximo del contrato de operación y el concesionario aún no haya alcanzado el ingreso esperado de operación ni del Fondo Unificado, entonces se habrá materializado el riesgo de demanda.

OBSERVACIÓN 53.

47. Clausula 11. Administración de los Recursos – Fideicomiso.

Definir los aportes mínimos de capital al fideicomiso que no están incluidos en el contrato.

El contrato de administración de recursos no debe ser una camisa de fuerza para el operador, por lo que se propone limitar el alcance de éste a temas particulares y especiales como los aportes mínimos que deba realizar el operador, el pago del servicio de la deuda y los demás temas que considere necesario el operador, sin que esto

implique que tenga que realizar la totalidad de los pagos de la concesión, hasta el manejo de la caja menor a través del fideicomiso toda vez que esto le quita al operador la agilidad y eficiencia que requiere la ejecución diaria del contrato de concesión.

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

Insistimos en la presente observación dado que Transcaribe en sus respuestas previas no ha aclarado la observación y tampoco las ha incluido en la minuta del contrato de concesión del pliego definitivo.

RESPUESTA: Se aclara que la esencia del Fideicomiso de Administración de Recursos del Concesionario no es otra que establecer un mecanismo de administración de los ingresos operacionales de los concesionarios y de los pagos que el propio concesionario estime conveniente canalizar. Lo anterior, como una garantía financiera para el Sistema, el concesionario, sus accionistas, pequeños propietarios vinculados, proveedores y entidades financieras.

La naturaleza del contrato de fiducia no debe ser restrictiva ni tampoco se trata de coadministrar la concesión. Adicionalmente, respecto del contrato de fiducia mercantil y en la minuta del contrato de concesión, **no** se exige ni presenta como una obligación que los vehículos hagan parte del fideicomiso.

Para la versión final del pliego de condiciones definitivo y, en particular, de la minuta del contrato de concesión, la redacción de la cláusula será modificada con el fin de aclarar estos aspectos.

OBSERVACIÓN 54.

48. Derechos y Obligaciones de Transcaribe

Numerales 12.11 y 12.12

“12.11 El derecho a determinar los requerimientos de incorporación de flota de referencia adjudicada, y comunicarlo expresamente y por escrito al CONCESIONARIO.....”.

“12.12. El derecho a determinar, basándose en estudios financieros y técnicos, la recomposición de la flota...”

Los sobrecostos que se originen por estos Derechos deben ser compensados a los Concesionarios de Transporte, e insistimos en que esto debe ser claramente especificado en los contratos.

RESPUESTA: No es claro a qué sobrecostos se refiere la observación. En caso que el Sistema requiera la totalidad de la flota prevista, el concesionario será remunerado de acuerdo al VEK, según lo estipulado en la cláusula 44 del Contrato de Concesión. De otro lado, en caso de requerirse la ampliación de la flota inicialmente prevista para la operación regular del Sistema, una vez se active la Fase 3, la remuneración por kilómetro indicada en la cláusula 44, se incrementará de acuerdo a lo consignado en la cláusula 67 del Contrato de Concesión.

OBSERVACIÓN 55.

49. Numeral 12.16

"El derecho a obtener, propiciar y hacer suyos de cualquier manera los eventuales derechos, participaciones o asignaciones que en su calidad de titular del Sistema le correspondan o puedan corresponder por los mecanismos actuales o futuros como resultado derivados del Protocolo de Kioto y la ejecución de proyectos de Mecanismos de Desarrollo Limpio (MDL) derivados del Protocolo de Kioto. En consecuencia, el CONCESIONARIO renuncia a cualquier participación de carácter económico que pudiera derivarse de la implementación de un Mecanismo de Desarrollo Limpio en el Sistema Transcaribe, la cual corresponderá íntegramente a TRANSCARIBE S.A."

A fin de facilitar la sostenibilidad del sistema en especial en su etapa de implementación se insiste en que los recursos que se deriven de este derecho de Transcaribe S.A. puedan utilizarse para la sostenibilidad de la operación a fin de garantizar el pago de la tarifa ofertada por parte del operador. Se propone que los recursos hagan parte del fondeo del Fondo de Contingencias por un periodo mínimo de 3 años.

RESPUESTA: Los posibles recursos que se puedan generar a partir del Protocolo de Kioto, son clasificados dentro de los ingresos colaterales y por lo tanto no hacen parte de los ingresos del Sistema tal y como se define en la página 43 de los Estudios Previos Ajustados, y en la definición 1.59 del contrato. La minuta del contrato se ajustará incluyendo la destinación de dichos recursos, en el sentido de indicar que será definido por la Junta Directiva.

OBSERVACIÓN 56.

50. Numeral 13.8

"Tramitar diligentemente las apropiaciones presupuestales que se requieran para solventar las obligaciones económicas que surjan a su cargo en desarrollo del presente Contrato de Concesión, si a ello hubiere lugar."

Se insiste en que se tenga en cuenta y confirme que esto se aplicará tanto para las obligaciones de Transcaribe como para eventuales requerimientos adicionales de recursos, adicionales a los ingresos operacionales del sistema, con el objeto de garantizar la sostenibilidad del sistema Transcaribe.

RESPUESTA: Como se ha dicho en repetidas ocasiones ni el Distrito ni la Nación cuentan con recursos para ser aportados al Sistema, por lo anterior Transcaribe no puede

comprometerse a conseguir recursos adicionales para cubrir posibles faltantes en el Sistema, generados por la materialización del riesgo de demanda.

En ese orden se ajustará la Matriz de Riesgos para identificar variables que pueden ser tenidas en cuenta en el evento en que se materialice riesgos asociados a la tarifa y a la implementación del Sistema, las cuales podrán ser tenidas en cuenta al momento de valorar el desequilibrio económico del contrato por parte del juez de conocimiento. Se había indicado en una respuesta anterior, que la modificación se haría en el contrato, pero lo vamos a incluir en el Anexo No. 5 Matriz de Riesgo como mecanismo de mitigación.

OBSERVACIÓN 57.

51. Cláusula 14. Plazo del Contrato

“...La etapa de operación pedagógica

*Esta etapa tendrá una duración de **TREINTA (30) DÍAS**, contados a partir de la fecha en la cual TRANSCARIBE S.A. imparta la orden de inicio de la etapa de operación pedagógica, previo recibo a satisfacción por parte de la entidad...”*

Favor indicar dado que no se aclaró en sus previas respuestas:

- a) Kilómetros y Rutas que serán operadas

De igual forma insistimos en que la duración de esta etapa puede ser suficiente en 15 (quince) días.

RESPUESTA: No se acepta su solicitud en relación con el número de días de la etapa de operación pedagógica e insistimos en que ya le dimos las rutas que operarán en esos 30 días. Con la información que ya dispone de los servicios pueden calcular los kilómetros que deberán recorrer los servicios en la etapa de operación pedagógica.

OBSERVACIÓN 58.

52. PARÁGRAFO

“En todo caso, si el CONCESIONARIO obtiene el ingreso esperado de operación en un plazo inferior a aquel obtenido por TRANSCARIBE S.A. en la estructuración del modelo financiero, la entidad se reserva el derecho de reclamar el restablecimiento del equilibrio económico del contrato.”

Este párrafo infiere que el concesionario sabe de antemano el plazo obtenido por TRANSCARIBE S.A. en su estructuración, por lo cual lo consideramos improcedente dado que dicha información no está disponible al momento de la firma del contrato. En este sentido, este párrafo debe ser eliminado.

Por otra parte se acordó en la audiencia de aclaración de pliegos que este párrafo sería eliminado, por lo que insistimos en que en su versión definitiva el párrafo en mención no se tenga en cuenta.

RESPUESTA: El párrafo en mención tiene un sustento básico: si el CONCESIONARIO obtiene el ingreso esperado en un plazo inferior al de la modelación, se deberá determinar cuál es el impacto económico para Transcaribe, en términos de verificar la rentabilidad del negocio, la cual debe oscilar en los que actualmente arroja para Transcaribe el modelo.

Lo anterior, por cuanto se trata de la prestación de un servicio público que debe cumplirse en términos de eficiencia para el concedente y para los usuarios del servicio.

Quiere decir lo anterior que, en el evento en que se obtenga de manera anticipada el ingreso esperado, significa que el retorno de la inversión se obtiene en un menor tiempo disminuyendo los costos y aumentando el índice de rentabilidad (Valor del dinero en el tiempo). Esa será la condición que verificará Transcaribe de cara a garantizar la obtención de un rendimiento razonable dada la razón incluida en el párrafo anterior.

Sobra recordar que las reglas de restablecimiento económico del contrato aplican para las partes que intervienen en el negocio jurídico, de acuerdo con lo señalado en los artículos 4º y 27 de la Ley 80 de 1993, los cuales precisan lo siguiente:

“ARTÍCULO 4º. DE LOS DERECHOS Y DEBERES DE LAS ENTIDADES ESTATALES. Para la consecución de los fines de que trata el artículo anterior, las entidades estatales:

(...)

3o. Solicitarán la actualización o la revisión de los precios cuando se produzcan fenómenos que alteren en su contra el equilibrio económico o financiero del contrato (...)”

“ARTÍCULO 27. DE LA ECUACIÓN CONTRACTUAL. En los contratos estatales se mantendrá la igualdad o equivalencia entre derechos y obligaciones surgidos al momento de proponer o de contratar, según el caso. Si dicha igualdad o equivalencia se rompe por causas no imputables a quien resulte afectado, las partes adoptarán en el menor tiempo posible las medidas necesarias para su restablecimiento.

Para tales efectos, las partes suscribirán los acuerdos y pactos necesarios sobre cuantía, condiciones y forma de pago de gastos adicionales, reconocimiento de costos financieros e intereses, si a ello hubiere lugar, ajustando la cancelación a las disponibilidades de la apropiación de que trata el numeral 14 del artículo 25. En todo caso, las entidades deberán adoptar las medidas necesarias que aseguren la efectividad de estos pagos y reconocimientos al contratista en la misma o en la siguiente vigencia de que se trate” (Resaltado fuera del texto)

Como se ve, las normas de contratación regulan la previsión contenida en el párrafo que es objeto de observación por parte de interesado, sin perjuicio de lo anterior, se excluirá de la minuta del contrato, aun cuando la ley, conforme lo señalado en esta respuesta, permite el ejercicio de esa facultad por parte de Transcaribe S.A., la cual podrá ejercer por virtud de la ley, conforme lo señalado en las normas transcritas.

OBSERVACIÓN 59.

53. Clausula 15. Ampliación del Plazo

"No constituirán causales de extensión del plazo del contrato las alteraciones, retrasos o sobrecostos de cada una de las etapas del contrato, salvo que dichas circunstancias sean directas y exclusivamente imputables a TRANSCARIBE S. A. o al incumplimiento por parte de TRANSCARIBE S. A. de cualquiera de sus obligaciones cuando con ello se afecte substancialmente el equilibrio económico del contrato. Tampoco serán causales de extensión del plazo, aquellas que constituyan contingencias propias del negocio del Sistema de Transporte Terrestre Masivo Urbano de Pasajeros."

Dado que en sus respuestas de prepliegos Transcaribe no aclara la presente observación, insistimos en que se ajuste la redacción de la cláusula, aclarando que circunstancias se consideran exclusivamente imputables a TransCaribe. Adicionalmente, se debe aclarar que en el caso que las demoras sean atribuibles a entidades Distritales, para efectos del contrato se entenderán como imputables a Transcaribe y en ese orden de ideas aplicara la extensión de los contratos u otras alternativas de restablecimiento del equilibrio económico de los concesionarios. Un ejemplo de esto es lo que puede pasar por la proliferación de medios informales de Transporte, factor que esta por fuera del ámbito de control de los operadores y directamente bajo el control de entidades Distritales diferentes a Transcaribe.

Asimismo, y dado el diseño operacional del ente gestor es muy posible que los vehículos articulados y padrones alcancen su vida útil mucho antes de 19 años y 5 meses, por lo que la vinculación de flota extra y su valor de salvamento debe ser compensada a los concesionarios de transporte, o con la aplicación de extensiones al contrato como alternativa de restablecimiento del equilibrio económico.

De igual manera, el contrato debe hacer explícito que al final del término del contrato la propiedad de los buses y su cupo en el esquema de transporte público de Cartagena de Indias son exclusivos de los concesionarios y en caso de no tener ningún otro mecanismo de compensación como extensión del contrato, no podrá ser objeto de reversión.

RESPUESTA: Las circunstancias que se entienden como imputables a Transcaribe no pueden ser determinadas de manera taxativa, porque, de acuerdo con lo reconocido por la jurisprudencia del Consejo de Estado, las circunstancias que pueden afectar la ejecución de un contrato de concesión no pueden ser previstas de manera puntual y taxativa, dadas las diferentes variables que pueden afectar la prestación del servicio durante la ejecución de éste.

Sin perjuicio de lo anterior, se entiende que serán imputables a Transcaribe las circunstancias que puedan ser definidas como incumplimientos del Ente Gestor en relación con las obligaciones que debe cumplir para el efectivo cumplimiento de la finalidad del contrato.

Cabe aclarar que dentro de esta categoría no cabe la responsabilidad frente al cumplimiento de funciones que corresponden a otros entes distritales, en tanto el ámbito de competencia de Transcaribe se limita a lo definido en los estatutos de la entidad. Reafirma lo anterior, el principio de relatividad de los contratos, según el cual, los pactos obligan a las partes que prestan su consentimiento.

Con respecto a la segunda parte de la observación, se reitera que el objetivo principal de la estructuración financiera bajo la modalidad de ingreso esperado es precisamente el que el observante indica: que se acabe la vida útil de los vehículos antes del plazo máximo. Se reitera: el objetivo que se pretende lograr con la estructuración financiera bajo la modalidad de ingreso esperado, es que la vida útil de los vehículos se logre antes del plazo máximo del contrato.

La consecuencia inicial de agotar la vida útil de los vehículos antes del plazo máximo es que el concesionario alcance el IEDO. Cuando esto sucede, se entiende que el vehículo ha sido repagado en su totalidad (a pesar de no haber agotado su vida útil) y por lo tanto no hay razón para causar un valor de salvamento ni se presenta desequilibrio económico en contra del concesionario.

Para el caso de la vinculación de vehículos adicionales, se utilizara el mecanismo indicado en la cláusula 67 del contrato.

El plazo real del contrato será determinado por el momento en que el concesionario alcance el Ingreso Esperado de Operación (IEDO) ofertado. La estructuración financiera del modelo base indica que éste plazo ocurrirá alrededor del año 15 de operación. Éste resultado es consecuencia de las tarifas publicadas y los kilómetros recorridos según el diseño operacional base y la curva de implementación. El plazo máximo de 19 años y 5 meses se determina como un tiempo adicional para que el concesionario alcance su Ingreso Esperado de Operación (IEDO) ofertado, sin necesidad de reponer vehículos, considerando que éstos no han alcanzado su máximo de vida útil en kilómetros, según las recomendaciones de los fabricantes.

Con respecto a la tercera parte de la observación, se reitera que al finalizar el contrato, los vehículos han sido pagados en su totalidad (a pesar de no haber agotado su vida útil). Por lo tanto no se entiende como el observante pretende que el concesionario no solo quede con la propiedad del vehículo sino además sea compensado, cuando ya la inversión realizada por el mismo ha sido pagada en su totalidad. Además, tampoco se explica la entidad de dónde puede concluir el observante la existencia de un CUPO, cuando el esquema licitatorio en ningún momento menciona este término.

OBSERVACIÓN 60.

54. Clausula 16. Valor del contrato

"En el caso en que durante la fase de implementación no se den las condiciones que activen la vinculación de vehículos de la Fase 3, el IEDO que se utilizará para determinar el plazo del contrato será de 60% el IEDO ofertado por el concesionario"

¿Corresponde ese 60% con que las rutas implementadas en Fase 2 sean el 60% de la demanda teórica total del contrato? Favor responder detalladamente bajo sustento técnico y financiero.

RESPUESTA: La observación carece de sentido, dado que no tiene relación alguna un factor del 60% que se establece en la cláusula, con una demanda teórica total del contrato.

En primer lugar, el contrato no tiene relación con una demanda teórica ni garantizada, sino que el contrato se establece con base en unos kilómetros que se deben recorrer por la flota vinculada por los concesionarios. El diseño operacional base del proceso y de la estructuración financiera plantea un cronograma de implementación de rutas (anexo 1) y una demanda de referencia de cada una de ellas, la cual no se garantiza.

En segundo lugar, la implementación por fases indica que la Fase 3 del contrato se implementara con los vehículos de referencia indicados, cuando la demanda real supere el 75% de la demanda de referencia de las rutas implementadas en la fase 2. No obstante, en este momento ya se ha desvinculado la totalidad del transporte colectivo de la ciudad y el sistema Transcaribe será el único medio de oferta forma de transporte en la ciudad.

En este sentido, si la condición no se cumple, el concesionario solo incluirá los vehículos de la Fase 2 y no tendrá que realizar las inversiones de la Fase 3, dado que en ese momento se entenderá que la demanda de la ciudad no requiere tantos vehículos como se solicitaron en el diseño operacional base. Por lo tanto se evita que el concesionario incurra en desequilibrio económico y se ajusta el ingreso esperado manteniendo la flota vinculada, los costos y gastos, la liquidez, los índices de cobertura, y como consecuencia, obteniendo una rentabilidad sobre el capital invertido. La estructuración financiera ha arrojado como resultado que el 60% del IEDO ofertado es un valor suficiente para que el concesionario mantenga liquidez, cumpla con niveles de cobertura de deuda, y como consecuencia, obtenga una rentabilidad sobre el capital invertido de acuerdo al nivel de riesgo asumido.

En ningún momento este factor del 60% se relaciona directamente con la demanda real o teórica del sistema. De hecho, se puede concluir que la no implementación de la fase 3 implica implícitamente que el 100% de la demanda real de transporte formal de la ciudad está siendo cubierto por los vehículos de la Fase 2, y que no se deben hacer inversiones que el Sistema no requiere.

OBSERVACIÓN 61.

55. Cláusula 21. PRINCIPIOS BÁSICOS DEL MARCO ECONÓMICO DEL CONTRATO Numeral 21.1

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



“...Auto-sostenibilidad del Sistema Transcaribe en el tiempo: *El Sistema deberá ser autónomo en sus flujos.*”

Se debe aclarar que en caso de requerirse, el Distrito se compromete a buscar oportunamente las fuentes de financiación complementarias que permitan garantizar la continuidad del servicio de transporte. Bien lo dijo la señora Ministra de Transporte Cecilia Álvarez ante el pleno del Congreso Nacional de la Cámara Colombiana de la Infraestructura el 22 de Noviembre de 2013: *“Hay que determinar las variables que determinan las tarifas porque están mal estructuradas y hay unas que no tienen razón de ser como la que se cobra por infraestructura.”*¹

De otra manera, se sugiere que tanto como el componente de infraestructura como la remuneración a Transcaribe se descarguen ambas de la tarifa técnica. O en su defecto que la participación del Ente Gestor sea efectiva solo una vez se haya alcanzado el 75% de los pasajeros del diseño operacional de Transcaribe.

RESPUESTA: Para efectos de los recursos que recibirá el Sistema, se informa que se encuentra en la fase de identificación de los aportes por cada sector, el Distrito, la Nación, DNP, Ministerio de Hacienda y Ministerio de Transporte. No se puede predecir en qué tiempo estará listo porque debe elaborarse el documento pre CONPES, debe ir al Consejo de Ministro, etc., pero existe voluntad del Gobierno Nacional de apoyar a Transcaribe para darle celeridad al tema para que el Sistema entre en operación.

El contrato de concesión prevé qué pasará cuando esa situación se materialice: en particular respecto del patio – portal y del patio alterno respecto del pago por los patios temporales.

Comoquiera que eso es así, se desmontó sólo al ente gestor, sometido a dos condiciones: (i) que se obtenga la financiación de la infraestructura por parte del Gobierno Nacional mediante la expedición del documento CONPES y el Otrosí, o (ii) que se obtenga la demanda de pasajeros estimada para la activación de la Fase 3, según lo consignado en la cláusula 45.

OBSERVACIÓN 62.

56. Cláusula 25. ALTERNATIVAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE TARIFAS DIFERENCIALES AL USUARIO Numeral 25.9

“En el evento en que se apruebe por TRANSCARIBE S.A. o por la autoridad correspondiente una modalidad o tarifa diferencial sin que los estudios garanticen la autosostenibilidad del sistema y su aplicación así lo refleje, se aplicará lo previsto en el presente Contrato de Concesión, si esto llegare a ocurrir la autoridad correspondiente deberá apropiarse los recursos para atender la diferenciación de la tarifa”

¹ Tomado de <http://www.elheraldo.co/local/mintransporte-anuncia-profunda-reingenieria-sistemas-de-transporte-133321>, descargado el 08 de enero de 2014.

En el esquema de TRANSCARIBE la autosostenibilidad del sistema es un concepto no muy bien definido. Por ejemplo, si la bolsa no da para cubrir los egresos teóricos entra el Fondo de operadores, pero no se entiende no insostenible el sistema.

"Su aplicación así lo refleje" debe estar respaldado por algún indicador sobre el déficit de la bolsa. Asimismo, se solicita que se mencione directamente al Distrito como la autoridad a la que le corresponde apropiarse los recursos para atender la diferenciación de tarifa dado que es su responsabilidad legal fijar los descuentos.

RESPUESTA: En cuanto a la adopción de tarifas diferenciales para el Sistema, el contrato prevé que se puede implementar esa medida, siempre que se dispongan los recursos que sufragan la diferencia entre la tarifa técnica y la decisión política que se adopte sobre ese particular. La fijación de una tarifa diferencial deberá estar precedida de los estudios económicos y técnicos que la viabilicen, de modo que no se ponga en riesgo el equilibrio del contrato. Así lo prevé la minuta del contrato de concesión, al señalar que:

"CLÁUSULA 25.- ALTERNATIVAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE TARIFAS DIFERENCIALES AL USUARIO

25.1. Con el objeto de maximizar los ingresos del Sistema, TRANSCARIBE S.A. en conjunto con el Comité de Planeación y Operación del Sistema de Transporte Masivo podrán decidir realizar ajustes a la tarifa al usuario para incorporar el efecto de modalidades o alternativas para el uso del Sistema, tales como cobros marginales por transbordos o descuentos, que incidan en la posibilidad de mejorar el nivel de servicio y los ingresos totales del Sistema. Estas tarifas diferenciales se podrán aplicar cuando se apropien los recursos que compensen el impacto que genera su implementación.

25.2. Podrán establecerse dentro de este esquema, tarifas especiales para estudiantes, tercera edad, compras adelantadas de tarjetas personalizadas y otras que llegaren a definirse, siempre que se mantenga el principio de autosostenibilidad del Sistema Transcaribe, conforme a lo señalado en este contrato de concesión y así lo demuestren los estudios técnicos que soporten la decisión. Estas tarifas diferenciales se podrán aplicar cuando se apropien los recursos que compensen el impacto que genera su implementación.

25.3. Para estos efectos, TRANSCARIBE S.A. pondrá a consideración del Comité de Planeación y Operación del Sistema de Transporte Masivo las propuestas que considere se deban adoptar como modalidades o alternativas de tarifas diferenciales al usuario, para el uso del Sistema. El Comité de Planeación y Operación del Sistema de Transporte Masivo estudiará por su cuenta las propuestas recibidas de TRANSCARIBE S.A., pudiendo modificar dichas propuestas o proponer nuevas modalidades.

25.4. Las decisiones que tome el Comité de Planeación y Operación del Sistema de Transporte Masivo en relación con la implementación de modalidades o alternativas de tarifas diferenciales al usuario, para el uso del Sistema, serán vinculantes y de obligatorio cumplimiento para todos los Concesionarios del Sistema, siempre y cuando dichas decisiones

hayan sido tomadas de conformidad con el Reglamento del Comité de Planeación y Operación del Sistema y siempre que TRANSCARIBE S.A. haya aceptado tales decisiones.

25.5. Para la adopción de estas decisiones el Reglamento establecerá la información técnica que debe ser considerada y evaluada en la cual se fundamenten las decisiones.

25.6. Si el Comité de Planeación y Operación del Sistema de Transporte Masivo aprueba sin modificaciones las propuestas presentadas por TRANSCARIBE S.A., se entenderá que dichas propuestas han sido definitivamente adoptadas por las partes. Por el contrario, si las decisiones aprobadas por el Comité de Planeación y Operación del Sistema de Transporte Masivo difieren de las propuestas presentadas por TRANSCARIBE S.A., se requerirá que éste les imparta su aprobación para que la decisión se entienda definitivamente adoptada.

25.7. En caso de que las condiciones comerciales lo requieran, TRANSCARIBE S.A. podrá establecer una tarifa integrada para aquellos pasajeros que deseen viajar a través de más de uno de los sistemas de transporte incorporados al servicio de TRANSCARIBE S.A.; no obstante, en este caso el Sistema Transcaribe recibirá un valor por pasajero transportado equivalente al valor de la tarifa al usuario por pasajero menos los descuentos que hayan sido aprobados para el caso en particular.

25.8. En cualquier caso en el que se incorpore una modalidad o alternativa de tarifa diferencial para el uso del Sistema, tal y como se estipula en la presente Cláusula, el efecto sobre el ingreso generado, ya sea cobro marginal, donación pública o privada, o descuento, será absorbido por el Fondo de Tarifa Subsidiada del Sistema.

25.9. En el evento en que se apruebe por TRANSCARIBE S.A. o por la autoridad correspondiente una modalidad o tarifa diferencial sin que los estudios técnicos correspondientes garanticen la autosostenibilidad del sistema y su aplicación así lo refleje, se aplicará lo previsto en el presente Contrato de Concesión, si esto llegara a suceder la autoridad correspondiente deberá apropiarse los recursos para atender la diferenciación de la tarifa".

Como se ve, siempre que se disponga la aplicación de tarifa diferencial, la autoridad Distrital deberá proveer los recursos para sufragar la diferencia.

Cabe aclarar que en caso que los recursos disponibles en la bolsa del Sistema no sean suficientes para cubrir la totalidad de los pagos a los Agentes, se tomarán los recursos disponibles del Fondo de Contingencias y si en última instancia dichos recursos no son suficientes, se recurrirá entonces al Fondo de Operadores. La posibilidad de que los recursos disponibles no sean suficientes para remunerar, en su totalidad, a los agentes corresponde a la materialización del riesgo de demanda y no a un Sistema insostenible.

OBSERVACIÓN 63.

57. CLÁUSULA 26 – ADMINISTRACIÓN DE RECURSOS DEL SISTEMA TRANCARIBE

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



Se sugiere que este fideicomiso se fusione con el fideicomiso previsto en la cláusula 11, debido a los costos financieros que implica para el operador ser el fideicomitente de tres contratos de fiducia, en particular el costo del 4 x 1000 que causa el traspaso de los recursos de un fideicomiso a otro.

La respuesta de Transcaribe es:

RESPUESTA: No se acepta la sugerencia de fusionar los dos fideicomisos – el del sistema y el de cada concesionario – debido a que cada uno presenta funciones diferentes y sirve como medio de garantía a diferentes actores, y administra recursos de diferentes fideicomitentes. Los costos de cada uno se encuentran cargados dentro de los valores a repagar por medio del valor por kilómetro (VEK).

Solicitamos Transcaribe explique qué porcentaje del VEK representan los costos asociados a las fiducias en mención.

RESPUESTA: La entidad no puede revelar los supuestos utilizados ni la modelación financiera con la que se estructuró el proyecto. Sin embargo, los costos por pagos a las fiducias no corresponden a un valor que se pueda considerar significativo dentro de la estructura de costos incluidos en el VEK, donde entre otros, se encuentran salarios a conductores, combustible, mantenimiento, inversión en vehículos nuevos, seguros, gastos de administración y demás costos y gastos asociados al cumplimiento del contrato.

Por otro lado, la entidad no entiende por qué el observante asume que debe hacer costos de traspaso de una fiducia a otra. Una fiducia recibe el pago por kilómetro y estos recursos se destinaron a cubrir obligaciones de operación como pago a proveedores y entidades financieras contratadas para la adquisición de flota nueva. La otra fiducia recibirá el VEFU que se utilizara únicamente para repagar los aportes al Fondo Unificado. Si el concesionario organiza y estructura adecuadamente sus flujos y su tesorería, no tiene por qué estar trasladando recursos de una fiducia a otra e incurriendo en costos de cuatro por mil.

Se separan porque corresponde a dos aspectos diferentes de la estructuración del proyecto. En adición, el patrimonio autónomo para desvinculación y desintegración coincide en los 3 concesionarios, la de administración es propia de cada concesionario y respecto de esa no debe existir acuerdo entre los futuros concesionario.

OBSERVACIÓN 64.

58. CLÁUSULA 33- CONDICIONES PARA DISPOSICIÓN DE RECURSOS DEL FONDO DE CONTINGENCIAS

“.....Los rendimientos generados por el Fondo de Contingencias, serán trasladados al Fondo de Mantenimiento y Expansión del Sistema Transcaribe.....”.

Toda vez que este Fondo fue creado como un mecanismo para la cobertura de riesgos asociados a la estabilidad de la tarifa al usuario, insistimos en que los rendimientos generados por el Fondo de Contingencias deben permanecer en dicho Fondo y no ser trasladados a otros Fondos como lo prevé la presente cláusula.

RESPUESTA: Nuevamente informamos que la transcripción que hace de la Cláusula 33 en su observación NO corresponde a la última versión de la Minuta del Contrato publicada el 24 de febrero de 2014 en la siguiente dirección de internet:

<https://www.contratos.gov.co/consultas/detalleProceso.do?numConstancia=13-1-109104>

En la versión vigente publicada, en la cláusula 33 del Contrato de Concesión se identifica el destino de los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias, sin embargo en ningún momento se determina el destino de los rendimientos generados por dicho fondo.

Según lo estipulado en la cláusula 31.1.1 del Contrato de Concesión, los rendimientos semanales del Fondo de Contingencias serán reinvertidos en el mismo Fondo de Contingencias siempre y cuando éste no haya alcanzado su tamaño mínimo establecido.

OBSERVACIÓN 65.

59. CLÁUSULA 35. CONDICIONES PARA LA DISPOSICIÓN DE RECURSOS DEL FONDO DE NIVELES DE SERVICIO

"Los recursos conformados por los montos que se deduzcan por concepto de descuentos por niveles de servicio y multas a los concesionarios del sistema TRANSCARIBE, serán transferidos al FC" [...] "Los recursos que ingresaron en el período de pago anterior [al FSLA] serán transferidos en el período de pago siguiente al FC"

Se identifica una deficiente redacción en la primera frase: asigna los recursos del FSLA al FC. La última frase muestra que el FSLA sólo tiene un carácter temporal y la destinación de recursos no está definida, ¿cuál es el objetivo de crear esta cuenta?

RESPUESTA: Se ajustará la redacción de la Cláusula 35 en el sentido de indicar que inicialmente los recursos conformados por los montos que se deduzcan por concepto de descuentos por niveles de servicio y multas a los concesionarios del sistema TRANSCARIBE, serán transferidos al FSLA, y efectivamente, el carácter del FSLA es temporal.

La cláusula 35 define que la totalidad de los fondos recaudados en el FSLA serán liquidados y transferidos semanalmente al FC.

Es necesario que los recursos descontados por niveles de servicio sean transferidos al FSLA de tal forma que sea posible llevar un seguimiento de los recursos descontados por dicho concepto. Así mismo, dicho fondo se mantuvo para mantener consistencia con los contratos de patio y recaudo, ya adjudicados.

OBSERVACIÓN 66.

60. CLÁUSULA 44. VALOR DE LOS DERECHOS DE PARTICIPACIÓN DEL CONCESIONARIO

"A partir del inicio de la Etapa de Operación Regular del Contrato, y hasta la fecha de terminación del mismo, los concesionarios de operación serán remunerados semanalmente con el valor resultante de aplicar la siguiente fórmula:....."

Se solicita se aclare cuáles son los mecanismos que se usaron como referencia para llevar la oferta de Ingreso Esperado durante la Concesión a valor por Kilometraje por tipo de bus.

RESPUESTA: El mecanismo de Ingreso Esperado de Operación se adoptó en este proceso para evitar que el concesionario tenga que vincular flota extra o reponer la flota inicial. Se reafirma que según el diseño operacional, el objetivo de fondo es que precisamente la vida útil de los vehículos se alcance mucho antes del plazo total del contrato. Según el diseño operacional, este evento coincide con el momento en el cual el concesionario alcanza el ingreso esperado de operación ofertado (IEDO), por lo tanto su concesión termina y no es necesario extenderla dado que no se prevé que se reponga la flota.

Por otro lado, la estructuración financiera de las concesiones de operación tiene como objetivo remunerar al concesionario con tarifas que permitan mantener un nivel de liquidez suficiente para cumplir con los índices de cobertura de servicio de deuda adecuados, después de repagar la totalidad de costos y gastos de operación. Esto con el fin de ofrecer al concesionario posibilidades reales de obtener financiación.

El criterio principal utilizado para definir un valor por kilómetro que cubra la totalidad de los costos indicados es el índice de cobertura de servicio de deuda que exigen entidades financieras en condiciones actuales de mercado. Sin embargo, el valor por kilómetro final que se obtiene y que se publica corresponde al resultado de un modelo financiero que permite cumplir con las siguientes condiciones:

- Cumplimiento de índice de cobertura de servicio de deuda de acuerdo a condiciones actuales de mercado exigidas por entidades financieras
- Tarifa al público de 1,800 en 2015
- Pago de todos los costos y gastos mencionados
- No hay faltantes de liquidez en los concesionarios en ningún momento de su contrato

Finalmente, a partir de las dos consideraciones anteriores (adopción del mecanismo de ingreso esperado y definición de tarifas de remuneración), se calculó el valor techo del Ingreso Esperado de Operación para cada concesionario, con el fin de que este valor fuese, no solo un factor de oferta en el proceso de selección, sino un factor que determina el plazo real del contrato.

Esta metodología es diferente a la que plantea la observación, dado que el proceso es inverso a como lo manifiesta el observante: no se determina primero el IEDO para calcular las tarifas, sino que se determinaron primero las tarifas para luego establecer el IEDO techo.

OBSERVACIÓN 67.

61. Infraestructura de Soporte del Sistema

"CLÁUSULA 46. ADMINISTRACIÓN DE ÁREAS DE PATIOS Y TALLERES

Las instalaciones y todas las locaciones relacionadas para la prestación del servicio del Patio y Taller correspondiente a la (Concesión No.1, o Concesión No. 2, Concesión No. 3)

dentro de la Licitación Pública No, TC-LPN-004 DE 2013, serán operadas y Administradas por el CONCESIONARIO.....”

¿Se entiende que todas las instalaciones atribuidas al CONCESIONARIO serán realizadas por cada concesionario de manera individual o, dado que inicialmente sólo hay un patio, podrán coordinar entre ellos? ¿Podría, por ejemplo, un concesionario construir la zona administrativa y cobrar a los otros concesionarios un arrendamiento? A pesar de anunciarlo, el Anexo 6 no hace claridad en el alcance de obligaciones que cada concesionario asume en el patio.

RESPUESTA: Cada uno de los concesionarios tendrá su edificio administrativo independiente y este será construido por el concesionario de patio y será entregado por la entidad para que los concesionarios de la operación puedan realizar su dotación.

Respecto de la capacidad del Patio

Cuando se tenga la operación al 100% solamente habrá capacidad para el 70% de la flota y si se toma en cuenta el área por tipología la relación es aún menor. Favor indicar concretamente ¿cuál es el plan de Transcaribe en el momento en que la capacidad de este patio no sea suficiente?

¿Asumirá Transcaribe todos los costos asociados a comprar/arrendar y adecuar nuevos lotes, kilómetros en vacío, necesidades de personal extra, etc., que impliquen el parqueo (y todas sus actividades conexas) de la flota restante?

En sus respuestas Transcaribe afirma:

Por otro lado, es cierto que el área del primer patio sólo albergará el 70% de la flota, pero también es cierto que es una obligación de los concesionarios proveer las áreas para el parqueo del 30% de la flota restante hasta el momento en que la entidad entregue los patios alternos. En efecto, desde la estructuración anterior se tiene claridad frente a la ausencia de un segundo patio, de ahí el reconocimiento del pago por concepto de patios temporales y de los kilómetros en vacío que se generan. En esta nueva estructuración, el costo de los patios temporales se encuentra previsto en la canasta de remuneración al CONCESIONARIO, reconociendo, así mismo, los kilómetros en vacío que se generan.

Solicitamos a Transcaribe explique detalladamente bajo sustento técnico y financiero:

¿Cómo se realizó el cálculo de kilómetros en vacío sin la certeza de que los concesionarios logren proveer el terreno a la distancia de 5 kilómetros del apéndice 6?

RESPUESTA: El cálculo de los kilómetros en vacío se hizo basado en el análisis de la información operacional disponible y la ubicación de los posibles patios alternos, se debe aclarar que los patios temporales que ustedes deben suministrar durante la etapa en que se construyan los definitivos por la entidad no afectan las cantidad de kilómetros en vacío que hoy se tiene calculado para el sistema.

Pero que con la construcción de los patios alterno definitivos y se debe realizar un ajuste en el porcentaje de kilómetros en vacío y eso si esta establecido en el contrato de concesión.

¿Qué porcentaje de la canasta de remuneración al concesionario o del VEK representa los patios temporales?

RESPUESTA: La entidad no puede revelar los supuestos utilizados ni la modelación financiera con la que se estructuró el proyecto. Sin embargo, dentro de la estructura de costos remunerados al concesionario se incluye el arrendamiento y adecuación de patios temporales, para el evento en que se active la Fase 3.

¿Qué porcentaje de la canasta de remuneración al concesionario o del VEK representan los kilómetros en vacío?

RESPUESTA: La entidad no puede revelar los supuestos utilizados ni la modelación financiera con la que se estructuró el proyecto. Sin embargo, dentro de la estructura de costos remunerados al concesionario se incluye un factor de kilómetros recorridos en vacío.

OBSERVACIÓN 68.

Vehículos

62. Cláusula 58 Provisión de Vehículos

"El concesionario deberá realizar las actividades necesarias para trasladar a los funcionarios del área de operaciones de TRANSCARIBE S.A., a las instalaciones (fábrica) del proveedor de vehículos seleccionado por el Concesionario,.....El concesionario deberá asumir la totalidad de los costos del traslado lo cual incluye transporte, alojamiento, alimentación y demás viáticos necesarios para llevar a cabo la actividad por parte de los funcionarios designados por TRANSCARIBE S.A."

Favor aclarar la motivación del mencionado párrafo de la cláusula 58. Esto no genera ningún valor agregado para el sistema y si genera un sobre costo para los concesionarios.

De acuerdo a lo hablado en la audiencia de aclaración de pliegos este párrafo se debe eliminar.

RESPUESTA: Tal como se indicó en la audiencia, el contrato de concesión será modificado en el sentido de excluir esa obligación a cargo del concesionario, generándose el deber de que Transcaribe directamente con cargo a su presupuesto, gestione la visita de verificación.

OBSERVACIÓN 69.

63. Cláusula 63 Cumplimiento del compromiso de reducción de la oferta de transporte público colectivo.

“En el caso en que sea necesario activar la **FASE INTERMEDIA** de implementación de flota.....”

- a) ¿Bajo qué criterios se realizará la mencionada disminución de la oferta y qué va a pasar con la cobertura y el nivel del servicio del transporte por las áreas donde se reduzca la oferta del TPC?

En su respuesta Transcaribe afirma:

RESPUESTA: Se aclara que los vehículos del transporte público que salgan de circulación corresponderán a esa parte de sobreoferta que existe en el transporte público colectivo. La disminución de los vehículos no estará encaminada a eliminar las rutas de entrada sino a la sacada de operación de algunos vehículos por rutas, para no perjudicar la prestación del servicio se deberán ajustar las frecuencias de las rutas en donde se desintegren los vehículos, con ese ajuste de frecuencia se garantizará la operación y la cobertura del servicio de los usuarios hasta la llegada de vehículos nuevos.

Quiere decir Transcaribe ¿que el ajustar las frecuencias significa un peor nivel de servicio para los usuarios?, pues esto se infiere dado que el tamaño de la flota es el mismo.

Se solicita a Transcaribe revise y corrija el procedimiento pues esto llevaría a una proliferación de la ilegalidad e informalidad. Se realiza esta observación en miras de que Transcaribe sí está a tiempo de prever el riesgo de disminución de demanda por altos índices de informalidad.

RESPUESTA: La entidad entiende que eliminar la sobreoferta no se traduce en ofrecer un bajo nivel de servicio, y también se entiende que un posible incremento en la ilegalidad e informalidad durante esta fase se corregirá naturalmente en el mercado con la entrada en operación del Sistema Integrado.

- b) Se deben aplicar las cláusulas de desequilibrio económico (y así quedar redactado en los riesgos que contempla el contrato) si por deficiencia en la gestión de TransCaribe para la desvinculación de los vehículos de transporte colectivo no es posible llegar a las proyecciones de pasajeros dentro del plazo definido por Transcaribe en el contrato.
- c) La claridad en este punto es de vital importancia, toda vez que la experiencia de otros sistemas, dentro y fuera de Colombia, muestra que la deficiente gestión en la efectiva desvinculación de los vehículos antiguos y la falta de control por parte de las autoridades de aquellos vehículos que se dedican al transporte informal tiene grandes impactos negativos en los ingresos y por consecuencia en la sostenibilidad de los sistemas de transporte masivo.

RESPUESTA: El evento descrito por el observante se puede generar respecto de los propietarios que no son vinculados con ninguna propuesta. Respecto de ellos, Transcaribe debe fijar las fechas y hacer, en coordinación con el DATT, el control sobre el cumplimiento de la obligación. En caso de incumplir esa obligación, el concesionario

puede activar el mecanismo previsto en el contrato para resolver el conflicto que se presenta en ese supuesto.

- d) Confirmar si el modelo es financiera y operativamente viable solamente con la ejecución de las fases 1 y 2.
- o La respuesta de Transcaribe a esta última observación es:

RESPUESTA: El modelo financiero del sistema es viable si no se llega a implementar la fase 3, dado que el concesionario no debe realizar la totalidad de las inversiones requeridas (ni en flota ni en el fondo unificado), y no debe asumir los costos operacionales y financieros de las rutas no implementadas.

El efecto práctico de esta situación sería que el concesionario no alcanzaría el ingreso esperado de operación (IEDO) ofertado. Al efecto, se incluirá en la cláusula 16 de la versión definitiva de la minuta del contrato de concesión, un mecanismo de ajuste en los ingresos del concesionario en caso que no se implemente la Fase 3, la cual debe reflejar el análisis financiero que supone la estructuración del proyecto.

Por lo tanto solicitamos aclaren:

- i. ¿Qué pasará con el esquema de chatarrización si no se activa la fase 3, sabiendo que los concesionarios en ese momento habrían obtenido un cierre financiero incluyendo la totalidad de las fases?

RESPUESTA: La desvinculación de los vehículos actuales del TPC se realiza en función a los desembolsos (AIFU) que los concesionarios realizan al Fondo. El cronograma de aportes y de desvinculación de vehículos no depende de la implementación de la fase 3, no es opcional, y no es condicional. Por lo anterior, se confirma y se reitera que el proceso de desvinculación de flota del TPC será realizado en su totalidad, lo que significa que los concesionarios deberán realizar la totalidad de aportes a la fiducia destinados a la desvinculación de la flota actual de la ciudad.

Se revisara la redacción de los documentos del proceso para aclarar este aspecto, en el sentido de confirmar que el cronograma de aportes y desintegración de vehículos debe realizarse en su totalidad sin ningún tipo de condicionamiento, y se publicaran los posibles ajustes mediante Adenda.

De otro lado, se reducirá el valor del cierre financiero como consecuencia de no incluir en este las inversiones de la Fase 3, ante la eventualidad de que no sea necesario implementarla. Los nuevos valores serán publicados vía adenda.

- ii. ¿Qué pasará con el transporte público de la ciudad?

RESPUESTA: El transporte público actual de la ciudad será desvinculado en su totalidad según el cronograma de aportes al Fondo. El único prestador formal de transporte público será el Sistema de Transporte Masivo cuyo ente gestor es Transcaribe.

- iii. ¿Espera Transcaribe que suceda lo mismo que en otras ciudades donde por deficiencias en la implementación y la baja demanda, no se materialice un cambio en el sistema de transporte de la

ciudad sino que continúe el caos actual en conjunto con la mitad de un sistema de transporte masivo mal planeado?

RESPUESTA: La estrategia de Transcaribe, a diferencia de otras ciudades, es implementar un Sistema que cubre el 100% de la ciudad desde el comienzo, mediante la desvinculación del 100% de la flota actual del TPC. En las demás ciudades se han presentado deficiencias en implementación, en las que se ha exigido a los concesionarios vincular vehículos sin tener niveles de demanda que permitan sostener los costos operacionales asociados a dicha flota, lo que ha generado desequilibrio económico en contra de los concesionarios.

En Transcaribe, precisamente para mitigar este riesgo de desequilibrio y quiebra de los concesionarios, se ha estructurado un mecanismo de vinculación que permite condicionar la entrada de nuevos vehículos al cumplimiento de la captura de la demanda. El énfasis inicial de implementación radica en una labor coordinada por parte de la Alcaldía y sus organismos para realizar un proceso de desvinculación del TPC bien planeado y sin generar desequilibrios a los concesionarios por vinculación de flota sin tener la demanda capturada.

OBSERVACIÓN 70.

64. Numeral 63.3.

Estos período de pago a flota no vinculada a propuesta más las exigencias hechas a los dueños vinculados a propuestas ratifican la idea de una chatarrización rápida que estará desfinanciada debido al cronograma de aportes al FUDO.

RESPUESTA: Los meses de los desembolsos al FUDO, estipulados en la cláusula 10 del Contrato de Concesión, dependerán del inicio y fin de cada una de las fases, según las modificaciones que se realizarán vía Adenda. De tal forma que abarquen todas las posibilidades de cumplimiento de las fases, incluyendo o no la fase intermedia, y a la vez asegure un proceso de desintegración balanceado hasta llegar al 100% de desintegración del TPC.

La gradualidad establecida en los desembolsos se estructuro a partir del valor de la flota a desvincular, la vinculación de flota nueva en Fase 2, y el comportamiento estimado de la demanda en las rutas implementadas, sin descuidar el flujo de caja del fondo y la prestación del servicio de transporte en la ciudad.

OBSERVACIÓN 71.

65. Cláusula 64. Proceso de desvinculación de transporte público colectivo y entrada en operación de la flota del Sistema Transcaribe

"El número de vehículos a chatarrizar que corresponda a cada concesionario será definido por TRANSCARIBE en función de la cantidad y tipología de vehículos que debe

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



vincular al sistema Transcaribe y la cantidad, la tipología y la vida útil de vehículos del sistema colectivo vinculados a su propuesta"

Dada que ambos criterios para determinar el número de vehículos a chatarrizar pueden ser conocidos y/o decididos por el proponente se sugiere que TRANSCARIBE haga pública la forma en que calculará ese número de vehículos.

RESPUESTA: El concesionario no es quien decide el número de vehículos del TPC a ser desintegrados.

Transcaribe tiene la obligación de publicar el listado de vehículos a desvincular, 5 días hábiles después de cada desembolso de desintegración, realizado por los concesionarios de operación al fondo.

Por otro lado, ¿se relacionará ese número de vehículo además con el aporte inicial al FUDO?

RESPUESTA: En la cláusula 64 del Contrato de Concesión, se determina que en la Fase 1 se desvincularán y desintegrarán como mínimo 620 vehículos del TPC. Sin embargo, si Transcaribe considera que los desembolsos realizados por los operadores permite la desintegración de un mayor número de vehículos, quedará a discreción de Transcaribe determinar el número de vehículos a desintegrar, sin que éste sea inferior a 620 y no se requiera de desembolsos adicionales a los estipulados, según el cronograma, en la cláusula 10 del Contrato de Concesión.

Adicionalmente, se relacionaran la cantidad mínima de vehículos a desintegrar con los primeros tres aportes al FUDO.

"El proceso de desvinculación y entrada de la flota inicia una vez obtenido el cierre financiero y tendrá una duración de 33 meses contados desde el inicio de la operación regular"

¿Se debe entender que, si se cuenta desde el cierre financiero, el proceso de desvinculación y entrada de flota tendrá una duración de 41 meses (33 + 8 meses de la fase 1)?

RESPUESTA: Si se cuenta desde el plazo máximo para el cierre financiero, el proceso de desvinculación y entrada de flota tendrá una duración máxima de 42 meses (33 meses contados desde el inicio de la operación regular + 8 meses de la fase 1 + 1 mes de etapa pedagógica). La etapa pedagógica es una etapa anterior y diferente a la etapa de operación regular.

Respecto a la Fase Intermedia "[la desvinculación del remanente de transporte colectivo] supondrá una redistribución de los vehículos de transporte masivo en las rutas diseñadas para cada contrato de concesión [...]"

¿Cuál será el efecto de esto en los kilómetros programados? Si al mismo tiempo se disminuye el IEDO al 60% por no activarse Fase 3, ¿se traduce en una terminación

acelerada de la concesión? ¿Darán abasto los vehículos del transporte masivo para la demanda si se sacan los remanentes del colectivo? Favor explicar su respuesta de manera detallada bajo sustentos técnicos y financieros.

RESPUESTA: Según lo estipulado en la cláusula 16 del Contrato de Concesión, en caso que no se vinculen los vehículos requeridos para la Fase 3, el plazo del contrato estará determinado por el 60% del IEDO ofertado por el concesionario.

La disminución del IEDO al 60% con respecto al IEDO ofertado, corresponde a la remuneración que el concesionario recibirá, teniendo en cuenta que el concesionario no ha debido realizar la totalidad de las inversiones previstas para el Sistema. Por lo anterior, el 60% del IEDO no necesariamente se traduce en una terminación acelerada de la concesión pues existe la posibilidad que el concesionario llegue al plazo máximo del contrato, el cual no se modifica.

En todo caso, si no se cumple con la demanda requerida para activar la fase 3 y por lo tanto la terminación del contrato fuera cuando se cumpliera el 60% del IEDO ofertado, el concesionario sería remunerado acorde a las inversiones y costos en los cuales ha incurrido durante el plazo de concesión.

Por último, si no se realizó la implementación de la Fase 3 pero se observa un incremento en la demanda que haga necesaria la vinculación de flota adicional, se utilizará el procedimiento descrito en la cláusula 67 del contrato.

OBSERVACIÓN 72.

66. Cláusula 67. Tamaño de la flota de operación

De la incorporación de la flota

No queda claro cómo se determinarán los kilómetros esperados de los vehículos nuevos con el fin de actualizar el IEDO. Favor explicar y aclarar bajo sustento técnico y financiero.

RESPUESTA: La observación hace referencia al siguiente texto incluido en la Cláusula 67:

"El ingreso esperado de operación (IEDO) ofertado por el concesionario, se incrementará de acuerdo a esta nueva tarifa de remuneración por kilómetro, multiplicada por los kilómetros recorridos por los vehículos nuevos."

El espíritu detrás de la redacción es que el ingreso esperado no se afecta por la remuneración de los vehículos adicionales. La literalidad de la cláusula indica que el valor pagado durante un periodo por concepto de la remuneración de los vehículos nuevos, se agregara al IEDO del proponente. Por lo tanto, aritméticamente el efecto es nulo, dado que el incremento en el IEDO corresponde al valor que se pagó en el periodo.

Adicionalmente, la gradualidad incremental en los ponderadores según el año de vinculación de la flota adicional indica que esta no es sujeto de pago de valor de salvamento y se entiende totalmente pagada con la finalización del contrato, por lo que debe ser objeto de reversión. El plazo de operación de la flota adicional es el mismo plazo de terminación del contrato, bien sea por haber alcanzado el IEDO o por cumplimiento del plazo máximo.

Las anteriores observaciones serán aclaradas en la redacción de la cláusula 67 mediante Adenda.

OBSERVACIÓN 73.

67. Cláusula 74. De los vehículos del Sistema Transcaribe

".....74.2.1 Haber recorrido más de un millón cien mil kilómetros (1.100.000) para vehículos articulados, un millón cien mil kilómetros (1.100.000) para vehículos padrones y ochocientos ochenta mil kilómetros (880.000) para vehículos busetones."

Dado el diseño operacional del ente gestor es muy posible que los vehículos articulados y padrones alcancen su vida útil de 1.1 Millones de Kms (articulados y padrones) y 0.88 Millones de Kms (busetones) bastante tiempo antes de los 19 años y 5 meses, e incluso antes del momento de alcanzar el ingreso esperado con nuestros cálculos obtenidos de la información que hace parte íntegra de los pliegos de la presente licitación. En este orden de ideas, la vinculación de flota extra y su valor de salvamento debe ser compensada a los concesionarios de transporte, o con la aplicación de extensiones al contrato como alternativa de restablecimiento del equilibrio económico.

Se solicita a Transcaribe los estudios técnicos que fundamentan que la vida útil de los vehículos articulados y padrones es de 1.1 millones de kilómetros y para busetones de 0.88 millones de kilómetros.

El contrato no contempla esta posibilidad ni tampoco define el valor de salvamento de la flota que sustituya la flota excluida. Favor dar claridad al respecto definiendo estos valores de salvamento, dado que Transcaribe contempla desde el inicio que puede requerirse más flota dado que el contrato prevé el mecanismo de pago de la misma en la cláusula 67 del contrato.

RESPUESTA: En primer lugar, la estructuración financiera del modelo base indica que el plazo para alcanzar el ingreso esperado ocurrirá alrededor del año 15 de operación, y en todo caso mucho antes de que los vehículos alcancen el tope de vida útil definido en la cláusula 74.2.1. Éste resultado es consecuencia de las tarifas publicadas y los kilómetros recorridos según el diseño operacional base y la curva de implementación.

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A LOS PLIEGOS No. 3
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

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



Página 66 de 90

Al respecto, nos permitimos presentar el siguiente ejemplo², para el caso de la concesión 3:

Concesion 3	Fase 2	Fase 3	Total	Reserva (5%)	Total	Vida Util	Total Kilometros	Tarifa	Total Pago
Padron	89	-	89	5	94	1,100,000	103,400,000	4,705	486,497,000,000
Buseton	39	84	123	7	130	880,000	114,400,000	4,125	471,900,000,000
Total	128	84	212	12	224		217,800,000		958,397,000,000
								IEDO Techo	865,700,000,000
								Factor Kilometraje	90%

La tabla anterior indica que la flota de referencia de la concesión 3, incluyendo el 5% de flota de reserva, recorrerá en total 217,800,000 kilómetros para agotar su vida útil. Al multiplicar los kilómetros totales a recorrer por las tarifas publicadas, se obtiene el ingreso de la concesión. Al comparar este resultado con el IEDO techo, se observa que se requiere solo recorrer el 90% de la vida útil teórica de los vehículos para alcanzar el IEDO Techo. Lo anterior demuestra claramente que el IEDO se obtiene en un plazo anterior al momento en que la flota agote su vida útil máxima.

Ahora, al comparar los kilómetros programados según el diseño operacional, se obtiene la siguiente tabla:

Concesion 3	Vida Util	Kms Diarios	Días De Operacion	Anos
Padron	990,000	190	5,211	16.81
Buseton	792,000	169	4,684	15.11

La tabla anterior indica que de recorrer los kilómetros diarios programados en el diseño operacional base, la flota cumpliría el 90% de la vida útil en un periodo entre 15 y 17 años, alcanzando el ingreso esperado: (i) antes del plazo máximo del contrato y (ii) antes de agotar la vida útil contractual de los vehículos. Incluso, el tiempo previsto según este ejercicio es menor dado que el factor de kilometraje diario no se ha incrementado por los kilómetros en vacío.

Sin embargo, previendo que ocurran eventos que alteren los cálculos anteriores, se han establecido plazos máximos de contrato y de vida útil de los vehículos, con el fin de que el concesionario obtenga su IEDO. El plazo máximo de 19 años y 5 meses se determina como un tiempo adicional para que el concesionario alcance su Ingreso Esperado de Operación (IEDO) ofertado, sin necesidad de reponer vehículos, considerando que éstos no han alcanzado su máximo de vida útil en kilómetros.

En segundo lugar, los topes máximos de vida útil establecidos en la cláusula mencionada en la observación se han definido a partir de las recomendaciones de fabricantes.

Por último, se reitera que el contrato no contempla la reposición de flota, y por lo tanto no contempla valor de salvamento de ningún tipo, ni para la flota de referencia a vincular, ni para la flota adicional que se vincule en virtud de lo establecido en la Cláusula 67. Lo anterior se justifica en el hecho que independiente de la vida útil técnica que le reste al vehículo, al haber alcanzado el ingreso esperado Transcaribe habrá repagado el 100% del

²Las cifras utilizadas en el ejercicio son cifras de ejemplo y no corresponden a los supuestos o valores utilizados en el modelo financiero. Los proponentes deben realizar sus propios cálculos a partir de sus propios supuestos.

valor económico de los vehículos, independientemente de su vida útil remanente. Igual sucede con los vehículos adicionales que se vinculen según lo establecido en la cláusula 67, cuyo ponderador de remuneración hace que estos sean repagados en su totalidad durante el plazo en que operen.

OBSERVACIÓN 74.

68. Cláusula 79. Programa de Servicios de Operación -P.S.O-

"...79.5. Teniendo como base el P.S.O., al menos setenta y dos (72) horas antes de prestar cada servicio, el CONCESIONARIO deberá presentar a TRANSCARIBE S.A. la asignación de conductores y de vehículos Articulados, Padrones y Busetones para el cubrimiento de las Rutas Troncales, Pretroncales, auxiliares, y Alimentadoras a ser operadas"

La cláusula menciona que los concesionarios deben presentar a Transcaribe la asignación de buses y conductores con al menos 72 horas de anticipación. Sin embargo, se pueden presentar casos en que se necesiten hacer cambios de última hora, por lo que solicitamos este plazo no se fije en al menos 72 horas sino en 24 horas para evitar cambios sobre el sistema de ayuda a la explotación que afecten el transcurso de la operación.

En sus respuestas Transcaribe acuerda dejar en 24 horas el término, sin embargo en el contrato publicado junto con el pliego definitivo no se ajusta de acuerdo a la observación.

"...79.6. Cuando se precise optimizar el uso de la flota al servicio del Sistema Transcaribe, o cuando así lo requieran las necesidades del servicio, TRANSCARIBE S.A. podrá a su criterio solicitarle al CONCESIONARIO el cumplimiento de programas de servicio de operación que involucren recorridos sobre Rutas Troncales, Pretroncales, alimentadoras y auxiliares del Sistema Transcaribe diferentes a los indicados en el P.S.O. Esto sin perjuicio del derecho de TRANSCARIBE S.A. de modificar las Rutas Troncales, Pretroncales, alimentadoras y auxiliares cuando lo estime conveniente en cualquier momento durante el presente Contrato."

Favor responder ¿Cuál será el criterio para adjudicación y pago (liquidación) de los servicios adicionales? Aun teniendo en cuenta que el Contrato establece un límite de ingreso esperado, por lo que el incremento de servicios adicionales reduciría el plazo del Contrato. Sugerimos que el ente gestor excluya del ingreso esperado, los ingresos por kms adicionales a los establecidos en los P.S.O., o por el contrario aplique la alternativa de extensión del plazo del Contrato.

Transcaribe responde:

El pago de los servicios adicionales se realizará de acuerdo con la propuesta económica presentada por cada concesionario y el otorgamiento dependerá del servicio que se esté ajustando. Es importante aclarar que cualquier modificación en los ingresos de los concesionarios deberá obedecer a un ajuste en el contrato de concesión.

Solicitamos a Transcaribe explique el párrafo en mención de sus respuestas dado que no cumple con aclarar nuestra observación inicial.

RESPUESTA: Se aclara que se ajustara el contrato en lo relacionado a las 24 horas.

OBSERVACIÓN 75.

69. Cláusula 92. Sistemas de información contable y financiera de la concesión.

Numeral 92.1

Se sugiere cambiar la obligación de presentar estados financieros de cada dos a cada tres que es un período contable más estándar.

RESPUESTA: No se acepta la sugerencia dado que los sistemas de información actuales permiten la actualización inmediata de los estados financieros. Por lo anterior, se modificará la cláusula para generar la obligación de presentar estados financieros de prueba en periodos mensuales y estados financieros auditados en periodos trimestrales.

OBSERVACIÓN 76.

70. Cláusula 97. Multas relacionadas con obligaciones de carácter institucional administrativo o ambiental

Las cláusulas 121 a 125 determinan las conductas que van contra la libre competencia y debería estar claramente relacionadas con la multa por violación de estas conductas. La cláusula 125 debe ser complementada con un "[...] sin perjuicio de las demás sanciones que establezca el presente contrato"

RESPUESTA: El capítulo de multas será revisado y ajustado en su integridad, de modo que resulte más clara las condiciones de aplicación.

OBSERVACIÓN 77.

71. Cláusula 98. Multas por infracciones a otras obligaciones contractuales

En vez de plantear la posibilidad de usar una multa en caso de incumplimiento reiterado del nivel de servicio, debería estar claramente especificada su cuantía y el número de repeticiones en que aplica con el fin de evitar cualquier clase de incertidumbre.

RESPUESTA: El capítulo de multas será revisado y ajustado en su integridad, de modo que resulte más clara las condiciones de aplicación.

OBSERVACIÓN 78.

72. Cláusula 134. Duración de la etapa de reversión

Esta cláusula pone un plazo de 60 días (¿se debe entender como días calendario?) en que se debe hacer la reversión de los bienes que son objeto de ésta.

Se solicita aclarar si los servicios remanentes que presta el CONCESIONARIO durante esta etapa transitoria seguirán siendo remunerados.

Se solicita de igual manera acotar y ser más específico en la siguiente frase de la cláusula: "la totalidad de los gastos, expensas, impuesto o en general cargas y costos que el proceso de reversión y en general el de restitución implique"

RESPUESTA: Se trata de sesenta (60) días calendario que corresponde a dos (2) meses. En la etapa de reversión no se presta el servicio porque el plazo para la operación regular habrá terminado.

En cuanto a los gastos, expensas, impuestos, cargos y costos refiere a todos aquéllos que sean necesarios para surtir el procedimiento de reversión de los bienes que son afectos a la prestación del servicio y deben pasar a manos del estado por haber sido pagados como consecuencia de obtener el ingreso esperado.

La cláusula de reversión se ajustará en cuanto a las condiciones de reversión de los vehículos en caso de obtenerse el ingreso esperado por parte del CONCESIONARIO en un plazo inferior al plazo máximo estimado para este contrato, y restar vida útil técnica.

OBSERVACIÓN 79.

73. Cláusula 135. Obligación de restituir los bienes dados en administración al concesionario

En caso de una terminación anticipada es probable que, a través de tarifa, los usuarios no hayan pagado la totalidad de los bienes de capital más los costos asociados (de capital y de administración de esos bienes); por lo tanto, habrá bienes de capital, aun vinculados a la operación, que seguirán siendo propiedad del concesionario.

Por lo tanto en este caso se debe determinar cuál es la parte de los bienes que ya ha sido pagada hasta el momento y cual no, y establecer un mecanismo en que TRANSCARIBE u otro concesionario pueda adquirir/rentar esos bienes aún no pagados por tarifa al CONCESIONARIO al que se le terminó el contrato para no afectar la operación.

RESPUESTA: En estricto sentido, el mecanismo de ingreso esperado implica que la totalidad de los bienes de capital han sido pagados en su totalidad, y por lo tanto, la

terminación del contrato obliga la reversión de los bienes, siempre que no hayan agotado su vida útil.

En el evento de terminación anticipada del contrato (sin alcanzar el ingreso esperado), se deberá determinar el monto de las inversiones hechas por el Concesionario, el estado de remuneración para poder determinar de quien es la titularidad de los bienes o la forma de resarcir la consecuencia económica de la terminación anticipada.

OBSERVACIÓN 80.

74. Cláusula 136. Obligaciones especiales del concesionario respecto a la restitución

Se solicita a Transcaribe aclarar toda la redacción en cuanto a restituir y revertir. La primera palabra se refiere a devolver a TRANSCARIBE bienes en los que cedió la administración. Por otro lado, revertir si implica dentro de sus significados que el bien tenga un nuevo dueño.

Respecto a la obligación de suministrar manuales y documentos usados en la presente CONCESIÓN, se debe aclarar el alcance de estos documentos mencionados.

RESPUESTA: Se revisará la redacción para determinar si procede de la solicitud del observante, en todo caso, resulta claro para Transcaribe la diferencia que existe en los dos conceptos: restitución y reversión, entendida esta última como la cláusula excepcional que se entiende incluida en los contratos de concesión que suscriban las entidades que se rigen por la Ley 80 de 1993, como es el caso de Transcaribe.

OBSERVACIÓN 81.

75. Cláusula 137. Bienes revertibles (sic) El término correcto es reversible

De igual manera como en la observación anterior, se solicita a Transcaribe aclarar toda la redacción en cuanto a restituir y revertir. La primera palabra se refiere a devolver a TRANSCARIBE bienes en los que cedió la administración. Por otro lado, revertir si implica dentro de sus significados que el bien tenga un nuevo dueño.

Respecto a la obligación de suministrar manuales y documentos usados en la presente CONCESIÓN, se debe aclarar el alcance de estos documentos mencionados.

RESPUESTA: Se revisará la redacción para determinar si procede de la solicitud del observante, en todo caso, resulta claro para Transcaribe la diferencia que existe en los dos conceptos: restitución y reversión, entendida esta última como la cláusula excepcional que se entiende incluida en los contratos de concesión que suscriban las entidades que se rigen por la Ley 80 de 1993, como es el caso de Transcaribe.

En cuanto al suministro de los manuales, corresponde a los bienes requeridos para la prestación del servicio público que sea empleada por el operador para el cumplimiento del contrato y que este afecta a la prestación del servicio, en los términos de la ley.

OBSERVACIÓN 82.

76. Cláusula 138. Especificación de los equipos para la reversión

Hay un error de redacción: se menciona una lista de bienes, pero no se introduce esta lista, se asume que corresponde a los bienes restituibles, por favor aclarar.

RESPUESTA: En efecto, corresponde a la lista de bienes que serán objeto de reversión. La minuta del contrato se ajustará incluyendo el listado y condiciones generales respecto de los vehículos con los cuales se presta el servicio público.

OBSERVACIÓN 83.

77. Cláusula 139. Procedimiento para la reversión y sustitución de bienes

Si durante el transcurso de la concesión la incorporación de flota nueva llevó al aumento del plazo de la concesión se debe dejar claro que se replantea el plazo máximo de etapa de operación regular.

RESPUESTA: La incorporación de flota adicional a la flota de referencia no genera ampliación del plazo del contrato y se entiende que el mecanismo de repago indicado en la cláusula 67 cubre el valor total del bien desde el momento de su vinculación y hasta el momento en que el concesionario termine su contrato por obtención de ingreso esperado. Se ajustara la cláusula 67 en este sentido.

Se reitera que el plazo máximo del contrato (19 años y 5 meses) no es sujeto a ampliación bajo ejecución del proyecto en los términos previstos en la estructuración. Por otro lado, el plazo en que el concesionario alcanza el IEDO no está determinado pero es determinable y debe ocurrir antes del plazo máximo contractual. Por lo anterior, no se menciona en el contrato el término ampliación del plazo.

Se solicita a Transcaribe una definición clara y taxativa de los bienes de reversión, dado que son objeto de reversión todos los bienes de capital usados para la adecuada prestación de servicio y considerados como una inversión dentro del modelo financiero. Siguiendo ese razonamiento, el pago del derecho de entrada podría considerarse como un gasto hundido pues es una obligación legal, pero, el permiso de circulación vinculado a un vehículo es un activo cedido al concesionario por la duración de la concesión y que se restituye al Estado al final de la misma.

RESPUESTA: En cuanto a la circulación es un derecho que otorga la concesión, el cual culmina con el vencimiento del plazo de la operación regular, no se trata de un activo como lo tiene estructurado el Transporte Público Colectivo.

4. En todo caso TRANSCARIBE S.A. podrá fijar las condiciones o actividades adicionales que considere necesarias para efectuar exitosamente la reversión.

Solicitamos se elimine este numeral puesto que todas las actividades deberán quedar fijadas por el compromiso formal del numeral 3: "Este plan, será revisado por TRANSCARIBE S.A. y ajustado por las partes en el transcurso de los 2 meses siguientes a su presentación, para convertirse en un compromiso formal de las partes para la ejecución de los procesos asociados a la reversión". En este caso se debe crear un mecanismo que permita la continuidad del servicio si no se ha logrado un acuerdo de reversión.

RESPUESTA: En cuanto a la primera parte de la observación, es potestad de Transcaribe definir el procedimiento por medio del cual se cumplirá el proceso de reversión de los bienes afectos a la prestación del servicio público.

La continuidad del servicio no es un aspecto propio de la reversión. Una vez culminado el plazo de la operación regular del Sistema, Transcaribe deberá contar con nuevos concesionarios para periodos adicionales bajo una nueva estructuración, surtiendo el proceso de reversión del contrato de concesión que se suscriba con ocasión del presente proceso licitatorio de forma paralela. Se insiste, en el periodo de reversión no hay operación regular del Sistema, porque ese plazo ya estará culminado para cuando inicie la reversión.

"La Tabla de Activos dados de baja, incluirá todos los bienes que han sido eliminados del registro de activos, con ocasión de su sustitución o reemplazo."

Favor confirmar y hacer explícito en el contrato que dado que según TRANSCARIBE la concesión está estructurada para que se acabe cuando se cumple la vida útil de la flota, esa nueva flota, en caso de pedirse, no está a priori considerada dentro del modelo financiero y, en caso de no tener ningún otro mecanismo de compensación como extensión del contrato, no podrá ser objeto de reversión.

RESPUESTA: La Cláusula 67 prevé el plazo dentro del cual se puede pedir flota adicional a la flota de referencia del Sistema. Esa cláusula indica el mecanismo de pago y el plazo de operación de dicha flota. Los cálculos para la incorporación de la flota adicional están en la respuesta a la Observación No. 73.

El contrato no contempla la reposición de flota, y por lo tanto no contempla valor de salvamento de ningún tipo, ni para la flota de referencia a vincular, ni para la flota adicional que se vincule en virtud de lo establecido en la Cláusula 67. Lo anterior se justifica en el hecho que independiente de la vida útil técnica que le reste al vehículo, al haber alcanzado el ingreso esperado Transcaribe habrá repagado el 100% del valor económico de los vehículos, independientemente de su vida útil remanente. Igual sucede con los vehículos adicionales que se vinculen según lo establecido en la cláusula

67, cuyo ponderador de remuneración hace que estos sean repagados en su totalidad durante el plazo en que operen.

78. El documento incluido en los prepliegos Anexo 1 Asistencia Técnica Especializada, presenta en el numeral 6.1 el Plan de Implementación del sistema integrado de transporte masivo Transcaribe. Favor confirmar que es parte de las obligaciones contractuales de Transcaribe S.A. el cumplimiento de este plan, así como de incluirlo explícitamente en la minuta del contrato.

RESPUESTA: Las entidades distritales competentes deben concurrir, en el ámbito de sus competencias, al cumplimiento del plan de implementación del sistema integrado de transporte masivo. De acuerdo con las funciones de Transcaribe, esta entidad concurrirá al cumplimiento de las obligaciones contractuales que le son propias para esos efectos.

OBSERVACIÓN 84.

79. Sistema de recaudo

Insistimos en que se confirme y se explicita en el contrato que la asignación del riesgo en caso de pérdida de pasajeros o evasión por rezago tecnológico no será a los concesionarios de operación y que se deben aplicar los mecanismos de equilibrio económico en caso de afectación de los ingresos del sistema por este motivo.

RESPUESTA: Las obligaciones mencionadas en la observación hacen parte del contrato de recaudo.

Debe precisarse, en todo caso, que de acuerdo con la matriz de riesgos, le corresponde a Transcaribe ejercer la adecuada supervisión y control sobre el contrato de recaudo, para efectos de que el Sistema cuente con la disponibilidad eficiente del medio de pago y control de acceso a los vehículos.

OBSERVACIÓN 85.

80. Insistimos en que Transcaribe nos aclare dado que la respuesta en observaciones a prepliegos no cumple con su cometido: ¿Cuál es el impacto de los radicales CH4 de una operación a gas en la salud de los ciudadanos?

RESPUESTA: Se aclara que dentro del plan de manejo ambiental que incluye el control de las emisiones de los gases efecto invernadero se estima un monitoreo permanente de los gases producto de la combustión del combustible y así poder aplicar la medidas de mitigación que permitan disminuir el impacto de dichos gases.

Insistimos en la respuesta anterior debido a que solo con la implementación del sistema y la aplicación de los planes de monitoreo podemos detectar si existe alguna implicación

en la salud de los ciudadanos, es lo mismo que se haría si el sistema en vez de gas operara con Diesel.

OBSERVACIÓN 86.

81. ¿Cuál será el impacto ambiental de la fases 1 y 2 una vez concluidas?, ¿cuáles son las proyecciones de contaminación del transporte público remanente en la ciudad de Cartagena de Indias?

Se realiza la pregunta dado que no recibimos respuesta de la autoridad ambiental competente.

RESPUESTA: Su observación será remitida a la autoridad ambiental competente.

Para poder realizar esta solicitud se deberá establecer el plan de monitoreo en el Sistema el mismo que nos dará una vez se inicie la operación el impacto ambiental del mismo en cada una de las fases del sistema. El monitoreo de las emisiones deberá ser realizado por la autoridad competente de la ciudad, estableciendo inicialmente una línea base con la que se puede medir el impacto del sistema.

OBSERVACIÓN 87.

82. Desde el punto de vista ambiental, ¿cómo se garantizará el debido control al mototaxismo?

Se realiza la pregunta dado que no recibimos respuesta de la autoridad ambiental competente.

RESPUESTA: Su observación será remitida a la autoridad ambiental competente. Se insistirá en la respuesta de la autoridad competente sobre el tema en particular.

OBSERVACIÓN 88.

OBSERVACIONES COMPLEMENTARIAS

83. Es preciso señalar que al revisar el modelo de negocio planteado por los pliegos de la licitación 004-2013 no se observan cambios significativos que tengan un impacto real en la financiabilidad y sostenibilidad de las concesiones respecto a la licitación LP-TC-003-2013 cuyo objeto era el mismo de la licitación actual. A continuación mencionamos algunos de los de mayor impacto:

- Se crea un fondo denominado Fondo Unificado de Desintegración y Operadores (FUDO):

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A LOS PLIEGOS No. 3
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

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-TRANSCRIBE



Página 75 de 90

	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total
Fondo de Desintegración	90 100 000 000	75 500 000 000	73 100 000 000	238 700 000 000
Fondo de Operadores	10 600 000 000	8 900 000 000	8 600 000 000	28 100 000 000
Total	100 700 000 000	84 400 000 000	81 700 000 000	266 800 000 000

En total son 266.800 millones, lo cual no coincide con el valor en la definición del FUDO en el contrato el cual es de 264.000 millones, favor aclarar esta diferencia.

RESPUESTA: Se acepta la sugerencia y se revisaran las cifras de los documentos para mantener la consistencia de las mismas. Se modificarán los valores del numeral 1.72 del Contrato de Concesión para que sean congruentes con los valores que deben aportar los concesionarios, según la cláusula 10 del Contrato de Concesión, los cuales suman 238,500 millones para desintegración y 28,100 millones para el Fondo de Operación.

OBSERVACIÓN 89.

- Se estructura la recuperación de recursos destinados al Fondo unificado de Desintegración y de Operadores con un ingreso esperado de la siguiente manera:

	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total
Ingreso Esperado	142 500 000 000	119 400 000 000	115 600 000 000	377 500 000 000

El pago para cada una de las concesiones se determina con las siguientes tarifas:

Tarifas por kilometro (VEK)	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Articulado	6,380.00	-	-
Padrón	-	4,490.00	4,705.00
Busetón	4,125.00	4,125.00	4,125.00

(Valores expresados en pesos de diciembre de 2013)

Fondo Unificado de Desintegración y Operadores (FUDO)	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total Sistema
Tarifa Inicial (VEFU)	75.86	63.58	61.56	201.00
Incrementos				
Mes 36 de Operación Regular	19.55	16.39	15.87	51.81
Mes 48 de Operación Regular	3.16	2.64	2.56	8.36
Mes 63 de Operación Regular	15.17	12.71	12.32	40.20

(Valores expresados en pesos de diciembre de 2013)

(Incrementos expresados en pesos de diciembre de 2013)

La tarifa total del sistema de 201 pesos es muy similar a la tarifa de la anterior licitación que era de 180 pesos de 2010.

Transcribe en sus respuestas afirma:

Quando Transcribe S.A. afirma que la estructuración básica, correspondiente a los tres elementos antes enlistados, no ha sido modificada, se fundamenta en que no hay recursos adicionales ni decisiones políticas y financieras diferentes que permitan estructurar de otro modo el proceso.

Precisamente porque la estructura no ha cambiado, solicitamos a la entidad abrir puertas para llegar a un consenso de tal manera que a los posibles proponentes les sea permitido alcanzar financiación pues simplemente como está estructurado el proyecto y asignados sus riesgos, -y por más que Transcaribe insista en que la liquidez es suficiente para cumplir con los índices de cobertura-, los concesionarios adquirirán niveles de riesgo tan altos que el soporte de la banca es prácticamente imposible.

Una de estas puertas es el establecimiento **urgente** de mesas de trabajo donde el sector financiero sea partícipe de tal manera que los posibles postores puedan obtener los requerimientos de deuda de acuerdo a los riesgos establecidos.

RESPUESTA: La entidad ha realizado previamente reuniones con el sector financiero donde se han aclarado las dudas al proyecto.

OBSERVACIÓN 90.

- Término del contrato sujeto a **ingreso esperado** ofertado como propuesta económica. Sin embargo se aumenta la duración del contrato a 19 años y 5 meses: este aumento de plazo no es significativo. Lo anterior por cuanto el problema del sistema no es de plazo sino de exceso de déficit durante los primeros 10 años del contrato. En su respuesta Transcaribe afirma:

De otro lado, se reitera que a diferencia de los demás sistemas de transporte masivo en el país, el plazo de los contratos de Transcaribe depende del momento en que el concesionario alcance su ingreso esperado de operación (IEDO) ofertado, lo cual ocurrirá, según el diseño operacional, mucho antes del plazo total del contrato de 19 años y 5 meses.

Solicitamos a Transcaribe que defina “mucho antes del plazo total.....”, y si en este caso en la realidad no sucede esta ocurrencia, la entidad especifique en el contrato que se aplicarán los mecanismos de desequilibrio económico.

RESPUESTA: La entidad no puede revelar el modelo financiero utilizado en la estructuración. Sin embargo, se indica que, de acuerdo con la estructuración del proyecto, el ingreso esperado se obtiene (i) antes del plazo máximo del contrato y (ii) antes de agotar la vida útil contractual de los vehículos. En caso que lo anterior no suceda, aun así existe un plazo adicional hasta alcanzar 19 años y 5 meses donde el concesionario puede lograr el IEDO. Si finalizado el plazo máximo el concesionario no logra el IEDO, el concesionario podrá ejercer su derecho a reclamar el desequilibrio económico, en caso que demuestre que se genera por causas no imputables a su gestión.

OBSERVACIÓN 91.

- Se mantiene la participación de Transcribe y de infraestructura en las mismas condiciones publicadas en la adenda 5. Por lo que solicitamos que en pro de mejorar un poco las condiciones a los concesionarios se excluya totalmente la participación de Transcribe, así se cumplan los eventos descritos en la cláusula 45.

RESPUESTA: No se acepta la solicitud debido a que el Distrito actualmente no cuenta con recursos que permitan asumir el costo del ente gestor y descargarlo de la tarifa técnica del Sistema.

OBSERVACIÓN 92.

- Los indicadores de pasajeros transportados por bus siguen siendo de niveles similares a los de las licitaciones anteriores, los cuales son en el papel posible pero en la práctica difícilmente alcanzables. De lograrse alcanzar sería seguramente a costa de un muy mal nivel de servicio a los pasajeros. Transcribe en su respuesta afirma:

RESPUESTA: El índice de pasajero movilizado es el que se obtiene del diseño operacional adjunto a este proceso y corresponde a la capacidad con que cuentan los vehículos para movilizar a los diferentes usuarios de las diferentes rutas, no es dable solicitar más de la flota requerida, porque esto incrementaría los costos operacionales y se recibirían los mismo ingresos.

Les planteamos el ejemplo de los buses articulados en la concesión 1:

De acuerdo al Anexo 1 *Asistencia Técnica especializada*”, la ruta t101ei tiene una demanda de 2354 pas/hr. En documentación del anterior proceso Transcribe sugería un factor de expansión de 11.05, por lo tanto la demanda diaria de la ruta en referencia es de 26011 pasajeros, si se divide este número sobre la flota planeada para esta ruta que es de 11 buses articulados, se tiene que cada bus articulado estaría movilizand 2364 pasajeros por día. Lo anterior no se ha visto en NINGÚN SISTEMA DE BUSES DE TRANSPORTE MASIVO EN EL MUNDO donde los vehículos operen durante 15 horas en promedio, ¿Por qué la entidad cree que este caso es la excepción si se sabe de antemano que es un imposible y que un sistema totalmente saturado como Transmilenio de Bogotá (ciudad que no tiene los problemas de informalidad de Cartagena de Indias) mueve en promedio 1300 pasajeros por bus articulado por día?

Si la entidad cree que esto es una “apreciación” del observante y además equivocada, solicitamos se sustente de manera técnica dicha afirmación o por el contrario se revise y corrija en su totalidad el diseño operacional y consiga la estructuración financiera del proyecto.

La entrada en operación del sistema diseñado como está actualmente, augura un fracaso inminente y prolifera los medios de transporte informales aún más de lo

que se encuentra hoy en día, disminuyendo de sobremanera los 452.000 pasajeros pagos que Transcaribe sustenta y por los cuales no se asigna el riesgo de demanda dado que no es "previsible". Por lo tanto insistimos y solicitamos este riesgo sea asignado a Transcaribe dado que por los argumentos anteriores (sumados al hecho de que la fase 1 desvincula 620 vehículos sin haber ingresado a operar ni una sola unidad del masivo) no es cierto que el riesgo no sea previsible a causa de la proliferación del transporte informal e ilegal en Cartagena de Indias.

RESPUESTA: No compartimos lo dicho por ustedes en el sentido que no existe ninguna ciudad en el mundo que maneje esos volúmenes de pasajeros pues, de acuerdo con las verificaciones del mercado objetivo adelantadas por Transcaribe S.A., se encuentra que existen sistemas donde los buses manejan más de 3000 pasajeros al día.

Por lo anterior la entidad se mantiene en el diseño operacional, por lo que no se hará ajuste alguno en la parte operacional.

OBSERVACIÓN 93.

- Se mantienen componentes no operacionales cargados a la tarifa.

RESPUESTA: Tanto en el anterior proceso, como en el actual, se ha manifestado que ni el Distrito ni la Nación cuentan con recursos para aportar al Sistema; por lo tanto es necesario cargar a la Tarifa Técnica diferentes rubros, dentro de los cuales se encuentran rubros no operacionales como los patios hasta tanto no se cuente con recursos para que éstos puedan ser descargados.

OBSERVACIÓN 94.

- Aun no hay una solución concreta y sostenible a la falta de espacio en patios. Por lo que solicitamos se explique bajo sustento técnico y financiero lo siguiente:
 - Transcaribe afirmó en la audiencia de aclaración de pliegos que el componente por patios adicionales no está incluido en la tarifa técnica pero sí en el VEK (tarifa base de remuneración por kilómetro), con esto, ¿Transcaribe cobra la falta de capacidad en patios a la remuneración de los concesionarios con los mismos ingresos a la bolsa por pasajes vendidos?

RESPUESTA: El entendido del observante no es correcto. En la audiencia pública y en el acta se respondió que el pago por patios temporales que estaba incluido en el proceso anterior como un agente diferente en la tarifa técnica, se incluyó dentro del VEK en el proceso actual. Esto no significa que se haya descargado de la tarifa técnica, sino que deja de ser explícito en el cálculo de la misma y se incluye dentro de la estructura de costos del concesionario remunerada a través del VEK.

Por lo tanto se reitera: los costos asociados a los patios adicionales hacen parte de la estructura de costos del concesionario, son remunerados con el VEK, y están cargados a la tarifa técnica, hasta el momento en que se logren obtener los recursos por parte de la

Nación para cubrir esta infraestructura, lo cual estará incluido dentro del documento CONPES que actualmente se está tramitando.

OBSERVACIÓN 95.

- ¿Qué porcentaje del VEK está determinado por patios adicionales.

RESPUESTA: La entidad no puede revelar los supuestos utilizados ni la modelación financiera con la que se estructuró el proyecto. Sin embargo, dentro de la estructura de costos remunerados al concesionario se incluye el arrendamiento y adecuación de patios temporales.

OBSERVACIÓN 96.

- El cálculo del metraje de las áreas estipuladas para patios adicionales. ¿Cómo afectan estos valores al ingreso esperado y a la tarifa técnica?

RESPUESTA: Se aclara que los costos asociados a los patios alternos temporales ya están incluidos dentro de los costos del modelo financiero, por tal motivo en el costo por kilómetro a reconocer por tipología de vehículo por concesión ya está incluido.

OBSERVACIÓN 97.

- ¿Cómo garantiza Transcaribe que los concesionarios podrán encontrar terrenos a no más de 5 kilómetros de distancia del portal de integración del sistema?

RESPUESTA: Porque la entidad ya realizó una inspección en la zona y esta dispone de lotes para realizar la ubicación de los patios temporales.

OBSERVACIÓN 98.

- ¿Está de acuerdo Transcaribe en que la anterior es una carga que se impone a los concesionarios por la deficiente planeación del proyecto?

RESPUESTA: No es una observación, en consecuencia sólo se indica que no estamos de acuerdo con su apreciación.

OBSERVACIÓN 99.

- ¿Por qué Transcaribe validó un diseño operacional sabiendo que hacía falta espacio para parquear más de 300 busetones?

RESPUESTA: Se aclara que por tratarse de un sistema que esta por etapas y ante la inminente asignación de recursos para la construcción de los patios alternos, se procedió a incluir como responsabilidad de los concesionarios y reconociendo económicamente el suministro de los mismo, para atender la operación de parte de los vehículos de la fase 3 del sistema.

OBSERVACIÓN 100.

- El fondo de contingencias sigue estando desfinanciado.

RESPUESTA: En la actualidad ni el Distrito ni la Nación cuentan con recursos para destinar al Fondo de contingencias.

OBSERVACIÓN 101.

- Los niveles de inversión son demasiado altos en relación con los ingresos de las concesiones. Si bien en el largo plazo teóricamente se alcanza el equilibrio, esto sigue siendo a costa de muchos años de operación en déficit de caja lo cual hace que el sistema no sea financiable a nivel bancario.

RESPUESTA: La estructuración financiera indica que el proyecto es financieramente viable si se cumplen las condiciones de implementación previstas, tales como la gradualidad de desvinculación del sistema colectivo actual, la gradualidad de implementación de flota nueva, y la curva de demanda.

La estructuración financiera de las concesiones de operación tiene como objetivo remunerar al concesionario con tarifas que permitan mantener un nivel de liquidez suficiente para cumplir con los índices de cobertura de servicio de deuda adecuados, después de repagar la totalidad de costos y gastos de operación. Esto con el fin de ofrecer al concesionario posibilidades reales de obtener financiación.

Las tarifas que el concesionario recibe durante el plazo de concesión son el VEK (valor establecido por kilómetro recorrido incluyendo kilómetros vacíos programados) que cubre las inversiones y los costos y gastos de operación de la flota nueva, y el VEFU (valor establecido para desintegración pagado por pasajero validado) que cubre la inversión aportada al FUDO.

El criterio principal utilizado para definir las tarifas mencionadas que cubran la totalidad de los costos indicados es el índice de cobertura de servicio de deuda que exigen entidades financieras en condiciones actuales de mercado. Sin embargo, el VEK y el VEFU final que se obtienen y que se publican corresponden al resultado de un modelo financiero que permite cumplir con las siguientes condiciones:

- Cumplimiento de índice de cobertura de servicio de deuda de acuerdo a condiciones actuales de mercado exigidas por entidades financieras
 - Tarifa al público de 1,800 en 2015
 - Pago de todos los costos y gastos mencionados
-

- No hay faltantes de liquidez en los concesionarios en ningún momento de su contrato

Por lo anterior, las tarifas se han estructurado, a partir del cronograma de implementación, de forma tal que no se presenten faltantes de liquidez (déficits de caja) durante el plazo de la concesión, excepto los que puedan eventualmente ocurrir durante la etapa de implementación. Sin embargo, para esta etapa de implementación se ha previsto la existencia del componente de Fondo de Operadores dentro del FUDO, el cual se definió considerando el pago del 100% de la tarifa ante posibles faltantes de liquidez por la entrada de la demanda.

Considerando las Tarifas de Remuneración, la Curva de Demanda, la estructura de costos y gastos operacionales, las inversiones, los esquemas de financiación y aportes de capital y los pagos del fondo de operadores, los resultados obtenidos en la modelación financiera no arrojan déficits de caja ni requerimientos de tesorería durante el plazo de concesión.

OBSERVACIÓN 102.

- 84.** Con respecto a la acreditación del cierre financiero se considera que no se debe exigir compromisos irrevocables por la totalidad del capital mínimo del proyecto, los desembolsos de dicho capital se realizarán gradualmente en un periodo de tres años, por lo tanto se debe acreditar el cierre financiero con base a la implantación de cada una de las fases del proyecto; de otra parte existe la posibilidad que no se active la Fase 3 de tal manera que se debe exigir un cierre financiero acorde a esta posibilidad, reduciendo el 60% al monto total del proyecto. Esto en razón a que las entidades financieras cobran una comisión entre el 0,2% al 0,5%, sobre el monto aprobado y no desembolsado.

RESPUESTA: Se acepta la solicitud y se redefinirá el concepto de “irrevocabilidad” de los créditos presentados en el cierre financiero y en los requisitos financieros habilitantes de la licitación.

También se acepta la solicitud de disminuir el valor del cierre financiero ante la eventualidad de que no se implemente la Fase 3, y esto genera como consecuencia la reducción de los requisitos financieros habilitantes, los cuales serán modificados mediante Adenda.

OBSERVACIÓN 103.

- 85.** Con respecto a la remuneración del Concesionario asociada a la infraestructura para la flota vinculada en fase 3, y de acuerdo al numeral 7.3.14 del contrato de concesión se dice “en caso que el sistema obtenga recursos que permitan descargar el costo de los patios adicionales de la tarifa técnica, el IEDO de cada concesionario será disminuido semanalmente en 0.0008% desde el momento en que se descargue de la tarifa técnica este componente y hasta que transcurra 780 semana contadas desde el inicio de la operación”. Se solicita se aclare si este factor descrito anteriormente, ¿Se aplicara al valor total del IEDO del

concesionario y será un valor fijo?, ¿Se aplicara al saldo del IEDO del concesionario en el momento que se descargue este componente de la tarifa técnica y será un valor variable?

7.3.14 Cumplir con el esquema operacional, contenido en el **APÉNDICE 6** del presente contrato.

A partir de la entrega del Patio y Taller, y de acuerdo con lo estipulado en el Reglamento de Patios y Talleres, cada CONCESIONARIO asumirá la totalidad de las obligaciones respecto del Patio y Taller con sus adiciones, mejoras, infraestructura y enlaces de conectividad con el Sistema de Gestión y Control de la Operación, incluidos también los inmuebles por adhesión o por destinación que se hayan incorporado al terreno o a la infraestructura en él construida, que le sea asignado.

En adición a lo anterior, el CONCESIONARIO de operación tiene la obligación de suministrar una zona de parqueo para ubicación de la flota correspondiente a la FASE 3. El área se utilizará como zona de parqueo y deberá cumplir con lo establecido en el numeral 5 del **APÉNDICE 6**.

Los CONCESIONARIOS para la FASE 3 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 hace parte del VEK. En caso que el sistema obtenga recursos que permitan descargar el costo de los patios adicionales de la tarifa técnica, el IEDO de cada concesionario será disminuido semanalmente en 0,0008% desde el momento en que se descargue de la tarifa técnica este componente, y hasta que transcurran 780 semanas contadas desde el inicio de la operación,

RESPUESTA: Se aclara que el descuento es un valor fijo y se aplicará en cada periodo de pago de manera aritmética y no geométrica. Se aclara que el descuento no se aplica al saldo del IEDO sino al IEDO ofertado por el proponente, el cual es un valor fijo y no debe confundirse con el saldo acumulado de ingreso recibido por el concesionario durante el transcurso del contrato.

OBSERVACIÓN 104.

86. En la página 61 del pliego de condiciones indican que se debe anexar copia original del certificado de tradición del vehículo en los casos en que con posterioridad a la fecha de expedición del Decreto 1252 del 27 de septiembre de 2011 expedido por el DATT cambien de propietario. **Solicitamos** sea eliminado tal requisito (la entrega del certificado de tradición del vehículo) dado que en dicho decreto se consignaron únicamente las placas de los automotores y no el nombre de los propietarios de los vehículos.(Subrayado fuera de texto).

Agregamos para mayor sustento de lo anteriormente expresado, que la información a consignar en la Proforma 6 en cuanto se refiere a identificación del propietario y del vehículo, es la que se encuentra registrada en cada una de las Licencias de Tránsito del automotor que se relaciona, ya que este documento es el único idóneo de acuerdo a lo establecido por el código Nacional de Tránsito que a la letra dice:

"LEY 769 DE 2002

(Agosto 6)

"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

ARTÍCULO 2º. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Licencia de tránsito: Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

ARTÍCULO 38. CONTENIDO. La licencia de tránsito contendrá, como mínimo, los siguientes datos:

Características de identificación del vehículo, tales como: marca, línea, modelo, cilindrada, potencia, número de puertas, color, número de serie, número de chasis, número de motor, tipo de motor y de carrocería.

Número máximo de pasajeros o toneladas:

Destinación y clase de servicio:

Nombre del propietario, número del documento de identificación, huella, domicilio y dirección.

Limitaciones a la propiedad.

Número de placa asignada.

Fecha de expedición.

Organismo de tránsito que la expidió.

Número de serie asignada a la licencia.

Número de identificación vehicular (VIN).

PARÁGRAFO. Las nuevas licencias deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de la ley vigente sobre la materia.

El Ministerio de Transporte determinará las especificaciones y características que deberá tener el Número de Identificación Vehicular VIN."

Debemos agregar que el "Certificado de Tradición" a que se hace referencia, no es más que un documento llamado genéricamente CERTIFICADO" - el cual no está categorizado dentro de las normas del Código Nacional de Tránsito -expedido por el jefe de archivo de Datt y en el cual expresa que en los archivos que se llevan en el organismo se encuentra la hoja de vida del vehículo con las características básicas que aparecen en la respectiva Licencia de Tránsito.

RESPUESTA: La solicitud no resulta procedente en tanto el mecanismo que acredita el título jurídico y la tradición del bien inmueble (vehículo) es el certificado de tradición y libertad del vehículo. De acuerdo con lo previsto en la Ley 769 de 2002:

"ARTÍCULO 2º. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

(...)

Registro nacional automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación,

modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Registro terrestre automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

(...)

ARTÍCULO 46. INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO. Todo vehículo automotor, registrado y autorizado para circular por el territorio nacional, incluyendo la maquinaria capaz de desplazarse, deberá ser inscrito por parte de la autoridad competente en el Registro Nacional Automotor que llevará el Ministerio de Transporte. También deberán inscribirse los remolques y semi-remolques. Todo vehículo automotor registrado y autorizado deberá presentar el certificado vigente de la revisión técnico - mecánica, que cumpla con los términos previstos en este código.

ARTÍCULO 47. TRADICIÓN DEL DOMINIO. La tradición del dominio de los vehículos automotores requerirá, además de su entrega material, su inscripción en el organismo de tránsito correspondiente, quien lo reportará en el Registro Nacional Automotor en un término no superior a quince (15) días. La inscripción ante el organismo de tránsito deberá hacerse dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes a la adquisición del vehículo.

Si el derecho de dominio sobre el vehículo hubiere sido afectado por una medida preventiva decretada entre su enajenación y la inscripción de la misma en el organismo de tránsito correspondiente, el comprador o el tercero de buena fe podrá solicitar su levantamiento a la autoridad que la hubiere ordenado, acreditando la realización de la transacción con anterioridad a la fecha de la medida cautelar. Texto subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-532 de 2003

ARTÍCULO 48. INFORMACIÓN AL REGISTRO NACIONAL. Las autoridades judiciales deberán informar al organismo de tránsito donde se encuentre matriculado un vehículo, de las decisiones adoptadas en relación con él, para su inscripción en el Registro Nacional Automotor, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su ejecutoria. Así mismo las Autoridades Judiciales deberán verificar la propiedad del vehículo antes de tomar decisiones en relación con él". (Resaltado fuera del texto)

Así, es necesario verificar la tradición del bien para establecer quién es el propietario actual y la competencia para suscribir los acuerdos relacionados con el proceso de desvinculación desintegración de los vehículos.

OBSERVACIÓN 105.

87. En la proforma 7A se refieren siempre a "desvinculación y desintegración física"; solicitamos realizar el cambio a "desvinculación, desintegración física o cambio de modalidad de siervicio del vehículo". Con lo anterior, se garantiza la opción a los propietarios cuyo interés es realizar la desvinculación y cambio de modalidad del vehículo; Además para que la redacción guarde relación con la opción seleccionada en el numeral 2.

RESPUESTA: Se revisará la Proforma 7A para efectos de establecer si se debe hacer alguna precisión adicional, o es suficiente con la facultad otorgada por los decretos distritales recientemente expedidos.

OBSERVACIÓN 106.

88. De acuerdo a la Nota que aparece en la página 6 y correspondiente a la Proforma 7A, la cual expresamente reza: " Este numeral 9 no se debe incluir en el acuerdo suscrito entre el proponente y el propietario, cuando la vinculación con la propuesta presentada bajo la Alternativa 1 se (sic.) mediante la suscripción de un compromiso irrevocable de desvinculación y desintegración", teniendo en cuenta que la palabra incluir según el Diccionario de la Lengua Española significa "Poner una cosa dentro de otra o dentro de sus límites//2.Contener una cosa a otra, o llevarla implícita", observamos y preguntamos: a) Lo anterior quiere decir que Transcaribe autoriza al oferente a modificar la proforma 7A excluyendo el texto aludido o por el contrario expedirá una proforma adicional sin dicho texto? b) Al utilizar Transcaribe la frase "suscripción de un compromiso irrevocable de desvinculación y desintegración" y teniendo en cuenta que en este caso la letra "y" hace las veces de una conjunción copulativa cuyo oficio es unir palabras o cláusulas en concepto afirmativo, debemos entender que cuando la vinculación se realiza bajo la Alternativa 1 quedan excluidos aquellos automotores que no se chatarrizan sino que cambian de modo o modalidad de servicio?

RESPUESTA: Claramente la Proforma 7 A contempla el supuesto previsto en la observación al indicar:

*"9. El propietario se obliga a invertir la suma de _____ del valor del vehículo(s), proveniente del pago por desvinculación y desintegración física, de acuerdo con la forma prevista en el **APÉNDICE 13** del pliego de condiciones (NOTA: Esta disposición sólo aplica para los propietarios miembros del proponente en calidad de socios, promitentes socios o cooperados, o que son socios o asociados de la persona jurídica (de acuerdo con los tipos societarios previstos en el Código de Comercio y*

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



demás legislación vigente) que es **socia, promitente socia o cooperada** del **proponente** que presenta oferta en el proceso licitatorio).

Nota: Este numeral 9 no se debe incluir en el acuerdo suscrito entre el proponente y el propietario, cuando la vinculación con la propuesta presentada bajo la Alternativa 1 se mediante la suscripción de un compromiso irrevocable de desvinculación y desintegración"

Respecto de la pregunta del literal a), no es que se deba modificar la Proforma 7 A por parte del proponente, sino que se excluye ese numeral, por la expresa disposición contenida en las instrucciones de diligenciamiento de la PROFORMA 7 A.

En cuanto al literal b), no es un adecuado entendimiento. La proforma 7 A contempla el cambio de modo como alternativa para todas las formas de vinculación de propietarios (Alternativa 1 y 2). En todo caso, así se precisará en las condiciones para suscribir dicho documento.

- **DOCUMENTO DE OBSERVACIONES PRESENTADO POR ALFONSO MENDOZA en representación de SOTRAMAC S.A.S., mediante correo electrónico el 14 de marzo de 2014, 5:16 p.m.**

OBSERVACIÓN 107.

1.- Pliego de Condiciones Página 73.

Fase 1: Esta Fase tendrá una duración de ocho (8) meses, contados desde el Cierre Financiero y hasta el inicio de la etapa de Operación Pedagógica.

SOLICITAMOS que se amplié este plazo teniendo en cuenta lo siguiente:

a)- El proyecto Transcaribe en relación con la flota exigida es totalmente distinto a los otros procesos de masivo del país, por el tipo de vehículos que son a GNV con motores Dedicados y además con Aire Acondicionado.

b)- Por lo tanto se requiere que las Carroceras tengan el tiempo suficiente para desarrollar los "Prototipos" correspondientes a cada una de las tipologías de esos vehículos los cuales incluyen accesorios adicionales al chasis entre otros; el Aire Acondicionado, los validadores del Recaudo, los Ruterros etc.

c)- De no acceder a lo solicitado se podría generar consecuencias de incumplimiento en la entrega del producto final (el vehículo) y por lo tanto se retrasaría el inicio de la operación.

RESPUESTA: No se acepta su solicitud hemos realizado el análisis de los fabricantes que hay en mercado y ellos están preparados para entregar la flota incluso antes de los 8 meses que se está dando como plazo, no hay que olvidar que todos los fabricantes de vehículos que están interesado en vender los vehículos a los concesionarios ya están al

tanto de proyecto y mucho de ellos incluso están haciendo ajuste en sus proceso de fabricación para cumplir con las solicitudes de los concesionario.

OBSERVACIÓN 108.

2.- Proforma 7A

Los propietarios que hicieron renovación o reposición de sus vehículos que estaban incluidos en el Censo ¿Cómo diligenciaran la Proforma 7A, con los nuevos vehículos, si estos no aparecen?

RESPUESTA: En el evento de reemplazo se deberá incluir la información del vehículo reemplazado, haciendo referencia a la cadena de sucesión que existió entre el inventario del Apéndice 5 hasta llegar al vehículo con el cual fue reemplazado. Así se incluirá en las consideraciones para diligenciar la Proforma 7ª, sin modificar el texto mismo del documento.

De ahí la importancia del certificado de tradición y libertad en el cual consta toda la vida del vehículo en términos jurídicos para acreditar la sucesión entre vehículos por efectos del reemplazo.

- **DOCUMENTO DE OBSERVACIONES PRESENTADO POR CARLOS E. ARIZA en representación de SOMOS K, mediante correo electrónico el 14 de marzo de 2014, 5:46 p.m.**

OBSERVACIÓN 109.

Asunto: Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual

Según el Decreto 1510 de 2013, la póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual, reza:

- **Artículo 117. Cubrimiento de la responsabilidad civil extracontractual.** *La Entidad Estatal debe exigir en los contratos de obra, y en aquellos en que por su objeto o naturaleza lo considere necesario con ocasión de los Riesgos del contrato, el otorgamiento de una póliza de responsabilidad civil extracontractual que la proteja de eventuales reclamaciones de terceros derivadas de la responsabilidad extracontractual que surja de las actuaciones, hechos u omisiones de su contratista.*

La Entidad Estatal debe exigir que la póliza de responsabilidad extracontractual cubra también los perjuicios ocasionados por eventuales reclamaciones de terceros derivadas de la responsabilidad extracontractual que surjan de las actuaciones, hechos u omisiones de los subcontratistas autorizados o en su defecto, que acredite que el subcontratista cuenta con un seguro propio con el mismo objeto y que la Entidad Estatal sea el asegurado.

- **Artículo 126. Suficiencia del seguro de responsabilidad civil extracontractual.** *El valor asegurado por los contratos de seguro que amparan la responsabilidad civil extracontractual no debe ser inferior a:*
 1. *Doscientos (200) smmlv para contratos cuyo valor sea inferior o igual a mil quinientos (1.500) smmlv.*
 2. *Trescientos (300) smmlv para contratos cuyo valor sea superior a mil quinientos (1.500) smmlv e inferior o igual a dos mil quinientos (2.500) smmlv.*
 3. *Cuatrocientos (400) smmlv para contratos cuyo valor sea superior a dos mil quinientos (2.500) smmlv e inferior o igual a cinco mil (5.000) smmlv.*

4. Quinientos (500) smmlv para contratos cuyo valor sea superior a cinco mil (5.000) smmlv e inferior o igual a diez mil (10.000) smmlv.
5. El cinco por ciento (5%) del valor del contrato cuando este sea superior a diez mil (10.000) smmlv, caso en el cual el valor asegurado debe ser máximo setenta y cinco mil (75.000) smmlv.
- La vigencia de esta garantía deberá ser igual al período de ejecución del contrato.

Ahora bien, respecto a la normatividad señalada, la aseguradora Liberty Seguros, después de estudiado el acápite sobre las garantías en el proceso licitatorio 2013TC-LPN-004, a través de nuestros corredores de seguros “Seguros Capital LTDA” realizó la siguiente observación:

“Se sugiere que el valor de la póliza de Responsabilidad Civil sea sobre el 5% del valor de la inversión y no sobre el valor del ingreso esperado; puesto que el valor del ingreso esperado no se considera un hecho cierto y no se pueden constituir pólizas con un valor incierto.

Ahora bien conocemos que la póliza de alguno de los operadores que se encuentran en la ciudad de Bogotá para la operación de TRANSMILENIO, donde su operación es más amplia, el valor de la póliza de Responsabilidad Civil es de \$5.000.000.000 millones, por lo que solicita su reconsideración en el caso, para poder continuar con el análisis del negocio, pues de lo contrario acompañarlos en estas condiciones sería muy difícil”. (Subrayado y cursiva fuera de texto)

RESPUESTA: De acuerdo con el artículo 126 del Decreto 1510 de 2013, el valor asegurado por los contratos de seguro que amparen la responsabilidad civil extracontractual **no deberá ser menor al cinco por ciento del valor del contrato cuando este sea superior a diez mil smmlv, teniendo como tope el equivalente a 75,000 smmlv.**

Toda vez que el valor del presente contrato de concesión excede los diez mil SMMLV se aplica la regla mencionada. Así, de aplicar el cinco por ciento al ingreso esperado se obtienen los siguientes resultados como valor mínimo asegurado por los contratos de seguro respecto del amparo de responsabilidad civil extracontractual

CONCESIÓN 1 44.675.000.000,00
CONCESIÓN 2 42.565.000.000,00
CONCESIÓN 3 43.285.000.000,00

Teniendo en cuenta que los valores anteriores no superan el equivalente a 75,000 SMMLV, estos son los valores mínimos a asegurar en el amparo de responsabilidad civil extracontractual. En el anterior sentido se debería modificar el pliego de condiciones y la minuta del contrato, incluyendo los valores de la tabla anterior.

Sin perjuicio de lo anterior, y considerando la posibilidad de que la Fase 3 no se implemente en su totalidad, esto es, que no se deba hacer la vinculación de la flota de

**DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A LOS PLIEGOS No. 3
LICITACIÓN PÚBLICA No. TC-LPN-004-2013**

**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**



Página 90 de 90

referencia en su integridad, el ingreso del CONCESIONARIO se ajustará en los términos previstos en la CLÁUSULA 16.

Como consecuencia de lo anterior, para los efectos de la constitución de la póliza, se puede asumir que el valor del contrato que no está condicionado a la ocurrencia de eventos posteriores, es el ofertado por el CONCESIONARIO afectado por el porcentaje indicado en dicha cláusula. En ese sentido se ajustará el monto de las garantías.

FIN DEL DOCUMENTO
