

**SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO  
CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.**

**TRANSCARIBE S.A.**



**ANÁLISIS PRELIMINAR DE LA CONTRATACIÓN**

**CONVOCATORIA PÚBLICA No. 003 DE 2015**

**OBJETO: PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE LA OPERACIÓN DEL SITM**

**Cartagena de Indias D. T. y C.  
Diciembre de 2015**

## INTRODUCCIÓN

TRANSCARIBE S.A. como sociedad gestora del Sistema de Transporte Masivo Transcaribe ha suscrito los siguientes contratos de concesión:

- El día 4 de febrero del año 2011, se suscribió entre TRANSCARIBE S.A. y la SOCIEDAD PORTAL CALICANTO S.A.S el contrato de concesión No. TC-LPN-004 de 2012, cuyo objeto es *"CONTRATO DE CONCESIÓN PARA EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL PORTAL EL GALLO Y EL PATIO- TALLER DEL SITM TRANSCARIBE, EL DISEÑO, CONSTRUCCIÓN Y OPERACIÓN DEL DESARROLLO INMOBILIARIO QUE COMPONE EL PORTAL EL GALLO, Y LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO DE CORREDOR COMPRENDIDO ENTRE LA TERMINACIÓN DEL TRAMO IV Y LA ENTRADA DEL PORTAL, PATIO- TALLER del Sistema de Transporte Masivo de Cartagena, TRANSCARIBE"*
- El día 14 de abril del año 2011, se suscribió entre TRANSCARIBE S.A. y CONSORCIO COLCARD DE RECAUDO Y GESTIÓN DE FLOTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO, el Contrato de Concesión No. TC-LPN-005 de 2010 cuyo objeto es *"CONCESIÓN PARA EL DISEÑO, OPERACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL SISTEMA DE RECAUDO Y SUMINISTRO DEL SISTEMA DE GESTIÓN Y OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE S.A."*
- El día 20 de agosto de 2014 se suscribió entre TRANSCARIBE S.A. y SOTRAMAC S.A.S el contrato de Concesión No. TC-LPN-004-2013, cuyo objeto es *"Otorgar en concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios, la Concesión No. 1 para la Operación de hasta doscientos veintidós (222) vehículos del Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias, según la distribución de tipologías vehiculares previstas en el pliego de condiciones de la Licitación Pública TC-LPN-004 de 2013, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión, control e implementación de TRANSCARIBE S.A., en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el pliego de condiciones, sus adendas, el Contrato de Concesión y en todos los demás documentos que forman parte del proceso de selección y del contrato."*
- El día 24 de noviembre de 2014, se suscribió entre TRANSCARIBE S.A. y la sociedad TRANSAMBIENTAL SAS, EL Contrato de Concesión SA-MC-007-2014, cuyo objeto es *"Otorgar en concesión no exclusiva y conjunta con otros concesionarios, la Concesión No. 3 para la Operación DE HASTA DOSCIENTOS DOCE (212) VEHÍCULOS del Sistema de Transporte Público Masivo de Pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión, control e implementación de TRANSCARIBE S.A., en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el pliego de condiciones, sus adendas, el Contrato de Concesión y en todos los demás documentos que forman parte del proceso de selección y del contrato."*

En relación con los contratos de concesión para la Operación del Sistema, debe tenerse en cuenta que la ausencia de participación en el proceso licitatorio 003 de 2013, generó la obligación para TRANSCARIBE S.A., y las demás autoridades locales y nacionales, de buscar estrategias encaminadas a obtener la participación de entes públicos o privados, nacionales o internacionales que se interesaran en la prestación del servicio de transporte público en la ciudad de Cartagena.

Para el efecto, se decidió incorporar en la Licitación pública TC – LPN – 004 – 2013 dos

alternativas de participación;

- (i) la alternativa 1, previó la posibilidad de presentar propuesta sin contar con participación de actores actuales de la operación del transporte público colectivo en la ciudad de Cartagena con el cumplimiento de los requisitos técnicos y de experiencia descritos en el pliego de condiciones, en todo caso, plantea la vinculación de propietarios sólo para efectos de garantizar la adquisición de puntaje por ese concepto, de modo que se garantiza el cumplimiento de la política de vinculación al nuevo Sistema, de los actuales actores;
- (ii) la alternativa 2 previó la posibilidad de presentar propuesta contando con la participación de actores actuales de la operación del transporte público colectivo en la ciudad de Cartagena: propietarios de vehículos con los cuales se presta el Servicio de Transporte Público Colectivo y Empresas de Transporte Público Colectivo actualmente habilitadas, también con el cumplimiento de los requisitos técnicos y de experiencia descritos en el pliego de condiciones.

A pesar de lo anterior, en desarrollo del proceso de Licitación pública TC – LPN – 004 – 2013 sólo se presentó una oferta para la Concesión No. 1, por parte de SOTRAMAC S.A.S. Las otras dos concesiones fueron declaradas desiertas.

Como consecuencia de lo anterior, y en virtud de lo dispuesto en el literal d) del numeral 2º del artículo 20 de la Ley 1150 de 2007, se dio apertura al proceso de selección abreviada número SA – MC – 007 – 2014 para efectos de adjudicar las dos concesiones declaradas desiertas.

En desarrollo de ese proceso de selección, nuevamente sólo se contó con una oferta, la cual fue presentada por TRANSAMBIENTAL S.A.S. para la concesión No. 3. Así, el proceso fue declarado desierto respecto de la concesión número 2.

De acuerdo con lo anterior, por medio de los múltiples procesos de selección y las condiciones favorables otorgadas a los proponentes para realizar una propuesta en los mismos, TRANSCARIBE S.A. garantizó que los particulares concurrieran a la prestación del servicio público de transporte.

Ante la imposibilidad de adjudicar la concesión número 2 para la operación del sistema, TRANSCARIBE S.A. exploró una alternativa de prestación directa del servicio, teniendo en cuenta que le corresponde al Estado garantizar la prestación eficiente de los servicios públicos, manteniendo su regulación, control y vigilancia, siempre que el servicio sea requerido, si los particulares no concurren a su prestación el Estado debe intervenir para garantizarlos.

Al respecto, frente a la competencia del Estado en materia de intervención en la prestación de servicios públicos, la Constitución Política reconoce lo siguiente:

*“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” (Resaltado fuera del texto)*

Específicamente, respecto al sistema de transporte público el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 establece lo siguiente:

*“Artículo 3º.- Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:*

*(...)*

## 2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:

**La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado,** quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

**Excepcionalmente la Nación, las Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando este no sea prestado por los particulares,** o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

*Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico.”(Resaltado fuera del texto)*

El Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias con el propósito de implementar un Sistema de Transporte Masivo para la ciudad autorizó mediante el Acuerdo 004 de 2003 la constitución de la sociedad TRANSCARIBE S.A. Dicho Acuerdo, en materia de autorización para la creación del Ente Gestor, determinó lo siguiente:

*“ARTÍCULO PRIMERO: Autorizar al Alcalde Mayor de Cartagena de Indias, por el término de nueve meses contados a partir de la publicación del presente Acuerdo para que participe conjuntamente con otras entidades del orden distrital en la constitución de una empresa que se encarguen de desarrollar el sistema integrado de servicio público urbano y de transporte masivo multimodal, que tenga por objeto la gestión, organización y planificación del sistema de transporte público colectivo, masivo y*

*multimodal de pasajeros en el Distrito de Cartagena y su área de influencia”*

Adicionalmente, el artículo 3 del Acuerdo 004 de 2003, frente a la competencia en la prestación del servicio previó lo siguiente:

*“La empresa de transporte no podrá ser operador, ni socio del sistema integrado de servicio público urbano y de transporte masivo multimodal de Cartagena por sí mismo o por interpuesta persona. **La empresa** que regula el sistema integrado de servicio público, urbano y de transporte masivo multimodal de Cartagena **será responsable de la prestación del servicio cuando se declare desierto un proceso de selección** o cuando se suspendan o terminen anticipadamente los contratos o se declare la caducidad de los mismos con los operadores por las causas previstas en la Ley o en los contratos” (Resaltado fuera del texto).*

Con fundamento en lo anterior se creó TRANSCARIBE S.A. como una sociedad industrial y comercial del estado encargada de la implementación, operación y sostenimiento del sistema de transporte masivo del Distrito de Cartagena constituida mediante Escritura Pública 0654 de julio 18 de 2003, registrada en la Cámara de Comercio de Cartagena.

Dentro de las funciones que desarrolla TRANSCARIBE S.A., de acuerdo con los estatutos sociales, se encuentran las siguientes:

*“5.1. FUNCIONES: 5.1.1. **La ejecución, directamente** o a través de terceros, de todas las actividades previas, concomitantes y posteriores, **para construir, operar y mantener el Sistema Integrado de Transporte Masivo(...)** 5.1.7. **Garantizar la prestación del servicio en el evento de ser declarado desierto un proceso de selección** o cuando se suspenda o se terminen anticipadamente los contratos con los operadores privados, o se declare la caducidad (...)” (Resaltado fuera del texto)*

Así, es claro que cuando se declare desierto un proceso el Ente Gestor tiene capacidad para prestar el servicio, es decir, ser operador del mismo porque el acto de creación así lo determinó de cara a garantizar la efectiva y eficiente prestación del servicio público de transporte.

En desarrollo de esa competencia, en la sesión de Junta Directiva del 15 de diciembre de 2014 se tomó la decisión de que, con fundamento en la normatividad nacional, el acuerdo 004 de 2003 y en los estatutos, TRANSCARIBE S.A. fuera el operador de la concesión número 2, denominándola porción No. 2 de operación.

En adición a la anterior autorización general, en la sesión del 5 de marzo de 2014 se autorizó particularmente iniciar el proceso de licitación pública para la adquisición de vehículos, como requisito inicial para la prestación del servicio a cargo del Ente Gestor.

Como consecuencia de lo anterior, se publica el presente estudio previo en cumplimiento de la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, 1474 de 2011 y el Decreto 1510 de 2013.

Específicamente, este último Decreto en el artículo 20 prevé lo siguiente:

*“Artículo 20. Estudios y documentos previos. Los estudios y documentos previos son el soporte para elaborar el proyecto de pliegos, los pliegos*

de condiciones, y el contrato. Deben permanecer a disposición del público durante el desarrollo del Proceso de Contratación y contener los siguientes elementos, además de los indicados para cada modalidad de selección:

1. La descripción de la necesidad que la Entidad Estatal pretende satisfacer con el Proceso de Contratación.
  2. El objeto a contratar, con sus especificaciones, las autorizaciones, permisos y licencias requeridos para su ejecución, y cuando el contrato incluye diseño y construcción, los documentos técnicos para el desarrollo del proyecto.
  3. La modalidad de selección del contratista y su justificación, incluyendo los fundamentos jurídicos.
  4. El valor estimado del contrato y la justificación del mismo. Cuando el valor del contrato esté determinado por precios unitarios, la Entidad Estatal debe incluir la forma como los calculó y soportar sus cálculos de presupuesto en la estimación de aquellos. La Entidad Estatal no debe publicar las variables utilizadas para calcular el valor estimado del contrato cuando la modalidad de selección del contratista sea en concurso de méritos. Si el contrato es de concesión, la Entidad Estatal no debe publicar el modelo financiero utilizado en su estructuración.
  5. Los criterios para seleccionar la oferta más favorable.
  6. El análisis de riesgo y la forma de mitigarlo.
  7. Las garantías que la Entidad Estatal contempla exigir en el Proceso de Contratación.
  8. La indicación de si el Proceso de Contratación está cobijado por un Acuerdo Comercial.
- El presente artículo no es aplicable a la contratación por mínima cuantía"*

De acuerdo con lo anterior, TRANSCARIBE S.A. dando aplicación a las disposiciones contenidas en las normas citadas realiza los presentes estudios y documentos previos que sustentan la publicación del pliego de condiciones y sus anexos, identificando de manera inequívoca el objeto de la contratación. Adicionalmente, se da especial aplicación a los principios de economía, selección objetiva y transparencia establecidos en el estatuto general de contratación pública, el postulado de Igualdad y la libre competencia.

## DESARROLLO

### 1. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE SATISFACER CON LA CONTRATACION

El Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) es la combinación organizada de infraestructura y equipos en un sistema. De acuerdo con el documento Conpes 3259 de 2003, el SITM está compuesto por la infraestructura, autobuses, los equipos de recaudo y el centro de control de la operación.

El esquema de operación del sistema Transcaribe se hizo con base en el otorgamiento de **tres concesiones**. Para esta estructuración se tuvo en cuenta el número de empresas de transporte público colectivo, los propietarios de vehículos de transporte público colectivo, el número de rutas del nuevo sistema y el número de vehículos del nuevo sistema de transporte. Lo anterior para definir un número de concesiones que permitiera darle cabida a los principales actores del actual sistema de transporte y a mantener un cierre financiero para cada una de las concesiones. Uno de los factores más relevantes para determinar el número de operadores del Sistema, fue la necesidad de garantizar la participación directa de todos los actores actuales del sistema de transporte colectivo, en el masivo.

Del análisis realizado, la Junta Directiva de la entidad en sesión del 28 de junio de 2012, tomó la decisión de autorizar el proceso de contratación de la concesión de la operación del Sistema, y se concluyó que la operación exitosa requiere la presencia de tres (3) concesionarios.

A pesar de lo anterior, y de las múltiples oportunidades y facilidades que se les otorgó a los actuales actores del sistema de transporte colectivo de pasajeros en Cartagena, la concesión 2 de operación tuvo que ser declarada desierta en tres oportunidades ante la ausencia de participación.

De ahí que, TRANSCARIBE S.A., en ejercicio del rol constitucional y reglamentario que le es propio, deberá ser operador de dicho servicio, por lo menos de manera temporal. Esto, para garantizar la prestación del servicio público de transporte y, adicionalmente, para garantizar la estabilidad y funcionalidad del Sistema, el cual como ya se dijo, necesita la operación de las tres concesiones inicialmente previstas y bajo las cuales se estructuró todo el Sistema Transcaribe.

En esa lógica, TRANSCARIBE S.A. como operador del servicio tiene la obligación de cumplir, en igualdad con los demás operadores, con las prestaciones que surgen de la concesión de la operación del Sistema.

Así, en el proceso de selección No. TC-LPN-004 de 2013, se estableció que el objeto de la concesión número 2, que fue declarada desierta y de la cual TRANSCARIBE asumirá la operación, es el siguiente:

**“Otorgar en concesión la operación de hasta doscientos veinticuatro (224) vehículos del Sistema de Transporte Masivo de Cartagena de Indias - TRANSCARIBE, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión, controle implementación de TRANSCARIBE S.A., en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el pliego de condiciones, sus adendas, el Contrato de Concesión y en todos los demás documentos que forman parte del proceso de selección y del contrato.”**

**Los mencionados vehículos estarán distribuidos así: ochenta y cuatro (84) vehículos padrones y ciento cuarenta (140) vehículos busetones.**

**Para la Fase 2 de operación del sistema se exige la vinculación de ciento catorce (114) vehículos distribuidos así: ochenta y cuatro (84) vehículos padrones y treinta (30) vehículos busetones. La vinculación de los vehículos restantes se hará en función de la demanda y de las necesidades de los niveles de servicio"**

En adición a lo anterior, corresponde tener en cuenta la entrega establecida en el Contrato de Suministro de Autobuses, u Orden de Compra emitida por Transcaribe S.A.

En esa lógica, TRANSCARIBE S.A., en su rol de Operador del SITM, como primer componente de la operación, tiene la obligación de:

- (i) realizar la provisión de conductores, control y logística, programación, administrativo, vigilancia, aseo y demás personal necesario para la prestación del servicio de Transporte;
- (ii) los equipos y herramientas necesarias para la logística y operación interna del patio Portal,
- (iii) suministro y seguimiento de llantas y el control Operacional en oficinas y campo y la operación de las rutas que corresponden a la porción No. 2 y
- (iv) todo aquello que se considere necesario para la operación de la flota de Transcaribe Operador en aras de la prestación del Servicio de Transporte Público Urbano Masivo de Pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias, sobre las vías, con los servicios y recorridos que se requieran para la operación troncal, auxiliar, de alimentación y servicios complementarios de TRANSCARIBE, además de la Operación, logística interna y mantenimiento de los patios y talleres y el seguimiento ambiental a la flota de vehículos y al patio taller.

Por todo lo anterior, se hace necesaria la escogencia de un contratista, que ejecute las actividades citadas y realice todas las tareas de logística Operacional de cada una de las rutas y al interior de los patios y talleres, de forma idéntica a la realizada por los concesionarios de Operación 1 y 3.

## **2. DESCRIPCION DEL OBJETO A CONTRATAR**

El objeto del contrato que se celebre consistirá en la PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE OPERACIÓN del SITM en el rol de Operador de la porción No. 2 del SITM de Cartagena de Indias, TRANSCARIBE S.A., la cual debe proveer: (i) la provisión de personal para conducción, control y logística, programación, administrativo, vigilancia, aseo y demás personal necesario para la prestación del servicio de Transporte de la concesión No. 2 a cargo de Transcaribe Operador (ii) equipos y herramientas necesarias para la logística y operación interna del patio Portal y el control Operacional en oficinas y campo y (iii) operación de las rutas que corresponden a la porción No. 2 a cargo de Transcaribe Operador.

## 2.1. DESCRIPCIÓN TÉCNICA, DETALLADA Y COMPLETA DEL SERVICIO OBJETO DEL CONTRATO

### 2.1.1. Componentes de la operación

De acuerdo con el Documento Conpes 3259 de 2003, "SISTEMA INTEGRADO DEL SERVICIO PÚBLICO URBANO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL DISTRITO DE CARTAGENA – TRANSCARIBE", el Sistema estará conformado por los siguientes componentes, en virtud de los diferentes niveles de demanda del servicio público de transporte en Cartagena:

- Rutas troncales: son las encargadas de transportar los usuarios en vehículos de alta capacidad desde las terminales de transferencia hasta las estaciones de parada a lo largo de los corredores troncales, circulando por carriles exclusivos o preferenciales y con integración física, operacional y tarifaria como principal elemento del sistema.
- Rutas alimentadoras: provienen de la periferia de la ciudad y son las encargadas de captar y distribuir la demanda en la cuenca de influencia hasta las terminales de transferencia con integración física, operacional y tarifaria.
- Rutas auxiliares: cumplen la función de transportar usuarios por corredores (pre-troncales) no atendidos por las rutas troncales con vehículos tipo padrón o vehículos convencionales (buses de 60 pasajeros) y llegan a las terminales de transferencia con integración física, operacional y tarifaria.
- Rutas complementarias o remanentes: cumplen la función de transportar usuarios desde las zonas no atendidas por rutas troncales, ni alimentadoras, ni auxiliares por corredores secundarios y con vehículos convencionales sin integración tarifaria ni física con el sistema tronco-alimentador. En este grupo pueden clasificarse las rutas suburbanas o municipales que solo se integran físicamente en las terminales de transferencia. Adicionalmente se consideran todas las rutas que cubren zonas no cubiertas por el sistema.

Así, para el cumplimiento de los diferentes niveles de servicio, Transcaribe S.A., en su rol de Operador, deberá contar con el personal idóneo para realizar todas las tareas de logística Operacional de cada una de las rutas y al interior de los patios y talleres, de forma idéntica a la realizada por los concesionarios de Operación 1 y 3.

La ejecución del objeto tendrá para su cumplimiento acorde a los tres pedidos de flota, para cada tipología vehicular, para lo cual deberá suministrar el Personal necesario para cada una de ellas:

Busetones comprados a Busscar de Colombia, con fecha de entrega abril de 2015.

Flota	Pedido 1*	Pedido 2**	Pedido 3***	Totales
Busetones	30	-	117	147

Padrones en proceso de compra, con fecha estimada de entrega agosto de 2015.

Flota	Pedido 1*	Pedido 2**	Pedido 3***	Totales
-------	-----------	------------	-------------	---------

Padrones	44	40	5	<b>89</b>
----------	----	----	---	-----------

\* Se entrega dentro de los seis meses siguientes al acta de inicio del contrato de compraventa.

\*\* Se realiza entrega dentro de los nueve meses siguientes al acta de inicio del contrato de compraventa.

\*\*\* Corresponde al máximo a solicitar una vez se cumpla con el 75% de la demanda, lo cual se hará en proporción a la demanda alcanzada.

El contratista debe realizar todas las tareas de logística Operacional de cada una de las rutas y al interior de los patios y talleres, de forma idéntica a la realizada por los concesionarios de Operación 1 y 3.

En ese sentido, el contratista se encuentra obligado a contratar el personal:

1. Conductores
2. Posicionadores (conductores internos)
3. Reguladores en vías
4. Inspectores de ruta y servicio.
5. Programadores de personal
6. Personal de control.
7. Personal administrativo
8. Lavadores de autobuses
9. Personal de aseo a instalaciones
10. Personal de vigilancia del patio taller
11. Personal de alistamiento de la flota.
12. Personal de mantenimiento de las instalaciones
13. Personal capacitador
14. Personal de control y seguimiento a llantas.

El Mantenimiento de los autobuses se realizará por conducto del contratista de Mantenimiento que seleccione Transcaribe para tal fin y el costo de dicho contrato será asumido por Transcaribe S.A. con cargo a la fiducia que se constituya para el rol de operador. Los Mantenimientos correctivos de tipo mecánico que surjan por inadecuada operación del contratista deberán ser asumidos por este, y su corrección se realizará a través del contratista de mantenimiento seleccionado por Transcaribe S.A.

Por otra parte las reparaciones por daños exteriores ocasionados por golpes, como rayones, aboyaduras, daños de puertas, y todos aquellos que se generen como consecuencia de accidentes menores y de la operación normal de los vehículos, podrá ser realizado con terceros aprobados por Transcaribe S.A..

Deberá desarrollar sin perjuicio a lo que determine Transcaribe S.A. durante el plazo de ejecución del Contrato las siguientes actividades:

1. Contratación del personal necesario para la ejecución de sus actividades.
2. Asignación y control de conductores
3. Capacitación de conductores y demás personal de su estructura organizacional
4. Cumplimiento de los niveles de servicio asignados en el anexo 1.
5. Proveer la dotación a todo el personal por lo menos 3 veces en el año.

6. Implementar un centro de control de las rutas, índices de Operación y seguimiento a la flota (con el apoyo del Sistema de gestión a bordo de los autobuses).
7. Regular y cumplir la programación entregada por Transcaribe Gestor para la prestación regular del servicio.
8. Cumplir con los niveles de servicio.
9. Realizar el seguimiento al comportamiento de los conductores y manejo.
10. Seguimiento a las condiciones de seguridad y eficiencia operacional.
11. Realizar el lavado diario, desmanche, polichado u otro tipo de limpieza necesaria para el correcto funcionamiento de la flota.
12. Administrar el patio taller asignado.
13. Dotar las diferentes áreas del patio taller (excepto las áreas de mantenimiento) con los equipos necesarios para el control y regulación operacional al interior del mismo.
14. Contratar el servicio de vigilancia de las instalaciones.
15. Realizar el mantenimiento de las instalaciones y realizar el pago de los servicios públicos correspondientes (los demás contratistas deben pagar el consumo generado en cada área).
16. Regulación del ingreso del personal al patio taller.
17. Actividades de socialización en el entorno.
18. Suscribir las diferentes pólizas todo riesgo, de responsabilidad ante siniestros de los autobuses y contra terceros.
19. Suscribir las pólizas de cumplimiento operacional.
20. Suministro de llantas para la flota de autobuses y/o reencauche las mismas.
21. Alineación, balanceo y seguimiento a desgaste y condiciones de Operación de las llantas.

Además, comprende la ejecución de las siguientes obligaciones, entre otras:

1. Debe capacitar el personal de Vehículos y estructura Organizacional acorde a lo exigido contractualmente.
2. Cuidado en ruta y seguimiento a los parámetros operacionales del vehículo.
3. Seguimiento a los parámetros operacionales de los conductores en cada una de las rutas Operadas
4. Operación y Posicionamiento de Vehículos en patios.
5. Control de logística de la Operación.
6. Lavado de Vehículos interna y externamente todos los días de la Operación en las noches e internamente en el día.
7. Mantenimiento, vigilancia y pago de servicios públicos de la infraestructura del patio y taller entregado.
8. Vigilancia de flota en patios.
9. Control de ingreso a patios.
10. Cumplimiento de los niveles de servicio.
11. Cuidado de equipos a bordo instalados por el Recaudador y Mantenimiento de Equipos a Bordo instalados en el autobús.
12. Recolección de información de los equipos a bordo y programación de los mismos.
13. Revisión de la flota para inicio de operación y recorridos.
14. Responsabilidad por los daños ocasionados a los vehículos por la prestación normal del servicio y ante accidentes.
15. Responsabilidad por el cuidado de la flota durante la ejecución del ejercicio de Transporte.
16. Acompañamiento a Transcaribe Operador en las reuniones necesarias para la optimización de la Operación.

17. Todas las demás condiciones que Transcaribe S.A. determine para la ejecución del Contrato.

## **2.1.2 DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES**

### **2.1.2.1 ESQUEMA OPERACIONAL PATIOS**

Los Patios y Talleres entregados para la Operación y logística de la concesión No. 2 a cargo de Transcaribe Operador corresponden a las infraestructuras de apoyo básicas para la producción de los servicios del Sistema, entregados en administración y para la ejecución de las actividades internas por parte del contratista.

Los Patios y Talleres serán entregadas por Transcaribe sin dotación al contratista de Operación de Transporte para que este realice la adecuación de mobiliario y equipo de oficinas, control y lavado, y contarán con las siguientes áreas:

#### **2.1.2.2 AREAS DE CIRCULACIÓN Y PARQUEO**

- Áreas de limpieza externa e interna de Vehículos.
- Área de Parqueo de Vehículos del sistema
- Área de Parqueo para visitantes y funcionarios administrativos.
- Áreas de Revisión.

#### **2.1.2.3 AREAS ADMINISTRATIVAS**

Corresponden a las áreas administrativas en el patio No.2:

- Áreas Administrativas del Contratista de Operación de Transporte, integración con el Concesionario de Recaudo, socialización, portería, etc.
- Área de Servicio: baños, cafetería, zona de descanso, capacitación, primeros auxilios, etc.
- Área de Almacén y Cuarto de máquinas

## **2.1.3 ADMINISTRACIÓN DE AREAS DE PATIOS Y TALLERES**

Las instalaciones y todas las locaciones relacionadas para la prestación del servicio de Patios y Talleres serán operadas y administradas por el Contratista de Operación de Transporte a los cuales le sean asignados.

Los Patios dispondrán de áreas funcionales para el Concesionario de Recaudo y para TRANSCARIBE dentro de las instalaciones de los Patios y Talleres que serán de uso exclusivo y responsabilidad de cada uno de éstos.

Asimismo, los costos provocados por los consumos de servicios públicos, mantenimiento y limpieza de los Patios y Talleres y las áreas del Concesionario de Recaudo y de Transcaribe en el interior de los Patios estarán a cargo del Contratista de Operación de Transporte según la liquidación que se realice.

### **2.1.3.1 ACTIVIDADES DE PATIOS**

Las operaciones que se desarrollen en cada una de las áreas internas de los Patios y

Talleres anteriormente identificadas conforman un conjunto de actividades programadas con el objetivo de hacer disponibles los servicios necesarios para ofrecer una flota operativamente confiable y oportuna.

Las actividades de mantenimiento de flota y equipos a bordo relacionadas con la operación del sistema se dividen de la siguiente manera:

- Mantenimiento Diario (lavado).
- Mantenimiento de Equipos a Bordo (excepto los de Recaudo).
- Revisión de la flota para inicio de operación y recorridos.

#### 2.1.3.2 Descripción de las Etapas para la Operación Interna de Patios y Talleres.

Las actividades se reúnen en nueve etapas que conforman en su orden la operación interna de los Patios, a saber:

- Acceso al Patio.
- Procesos de revisión.
- Abastecimiento
- Mantenimiento.
- Lavado
- Parqueo.
- Recolección de información del equipo
- Programación de los equipos.
- Limpieza
- Despacho a prestación de servicio.

#### 2.1.3.3 Acceso al Patio

Corresponde a la acción de ingreso de los diferentes Vehículos al Patio para su revisión, mantenimiento y parqueo.

Las actividades relacionadas al acceso a los Patios son las siguientes:

- Control de acceso y llegada del Vehículo.
- Control de seguridad para acceder al Patio.
- Control en los horarios de llegada.

El acceso de particulares en los portales se hará de acuerdo a lo que Transcaribe indique para en su momento.

#### 2.1.3.4 Recolección de información del equipo

Son actividades relacionadas con la recopilación de la información que maneje el Sistema de Control de la Información, no obstante el Contratista de Operación de Transporte debe permitir y custodiar los equipos permanezca el tiempo necesario para llevar esta actividad.

#### 2.1.3.5 Procesos de Revisión

Corresponde a las actividades donde se realiza una inspección visual del Vehículo que determinan el estado de la flota para la prestación del servicio. Durante la inspección

visual se evalúa si el Vehículo se encuentra en condiciones de continuar al siguiente proceso de abastecimiento y Lavado ó si requiere alguna otra intervención o reparación.

El procedimiento a seguir durante esta etapa se describe a continuación:

Si al final de la inspección visual no se observa ninguna avería, falla o desperfecto se procede a la ejecución de las actividades de abastecimiento, Lavado, parqueo, recolección de información y programación de equipos.

Si al final de la inspección visual se presenta una avería, falla o desperfecto, se procede a la ejecución del mantenimiento correctivo (a cargo del contratista de Mantenimiento) y posteriormente a la ejecución de las actividades de Lavado, parqueo, recolección de información y programación de equipos.

Igualmente, se debe prever el cumplimiento de los cronogramas y actividades de mantenimiento preventivo tales como lubricación, cambio de sellos, rodamientos, pastillas etc. los cuales se encuentran programados con antelación y deben ser coordinados con el contratista de Mantenimiento; en estos casos la etapa final es el abastecimiento, lavado y parqueo.

#### 2.1.3.6 Abastecimiento

Disposición de la flota para proveerse de combustible con el fin de cumplir con el nivel de calidad de servicio y con la operación programada.

Es deber del contratista colocar el vehículo en las diferentes Islas de llenado, para el abastecimiento de los vehículos.

#### 2.1.3.7 Lavado y Limpieza

La limpieza y el lavado de los Vehículos es una actividad que se lleva a cabo diariamente tanto externa como internamente o cuando así se requiera para el cumplimiento del nivel de calidad en el servicio del sistema:

La actividad de Lavado por su parte consiste en lavado interno y externo del Vehículo, con el fin de dejar en óptimas condiciones la flota de Vehículos, en esta actividad se eliminan manchas, polvo aceites u otras sustancias que alteren el aspecto visual del Vehículo.

La actividad de Limpieza es una actividad de eliminación de polvo de pisos, ventanas y asientos antes y durante el servicio.

#### 2.1.3.8 Parqueo

Corresponde a las actividades de ubicación de los Vehículos en los lugares dispuestos para tal fin, al finalizar la el recorrido establecido en la programación. En esta etapa el Concesionario de Recaudo puede llevar a cabo la actividad de toma de información y la programación.

#### 2.1.3.9 Programación de los Equipos

Consiste en el montaje de la información, en la Unidad Lógica, necesaria para la operación. Esta actividad es realizada a diario bajo la responsabilidad del Concesionario de Recaudo, no obstante el Contratista de Operación de Transporte apoyará esta actividad informando las condiciones técnicas, físicas, tecnológicas y ambientales de su flota.

#### 2.1.3.10 Despacho a Prestación de Servicio

Consiste en el envío de los Vehículos para la prestación del servicio.

Antes de despachar la flota a realizar algún servicio, es necesario verificar lo siguiente:

- La programación de la Unidad Lógica de Manejo de Flota con la información de la ruta.
- El registro del conductor.
- Cumplimiento de las variables relacionadas con el nivel de servicio establecidas por Transcaribe, las cuales son revisadas por los inspectores de Patios.

Todas las actividades de los Patios se describen en según su orden o ejecución en el siguiente diagrama:



#### 2.1.4 DOTACIONES BÁSICAS

El Contratista de Operación de Transporte deberán dotar con los equipos para el buen funcionamiento de los Patios y Talleres y cumplir con las obligaciones y compromisos contractuales fijados por Transcaribe Operador para la Operación Regular del Sistema, esto sin limitar los que considere necesarios el Contratista de Operación de Transporte de acuerdo con su experiencia y requerimientos tecnológicos que considere apropiados.

La dotación mínima comprende los siguientes elementos:

#### 2.1.4.1 Área de Limpieza Interna y Externa de los Vehículos.

El Contratista de Operación de Transporte debe dotar esta área con los equipos de lavado automático o manual e instalaciones necesarias que permitan el lavado de los Vehículos del Sistema tales como mangueras, hidrolavadoras, almacén de líquidos para lavado, etc.

#### 2.1.4.2 Área de Parqueo de Vehículos

El Contratista debe mantener en buenas condiciones de demarcación las zonas de parqueo de los Vehículos que entrarán a operar en el Sistema, considerando el desgaste provocado en las pinturas de demarcación.

Es exigencia que el parqueo de los Vehículos del sistema se de en las áreas destinadas para tal fin, cuando no se encuentren en operación o en mantenimiento.

#### 2.1.4.3 Área Administrativa

El Contratista de Operación de Transporte deberá acondicionar y dotar las áreas administrativas que permitan su normal desempeño en la gestión de la producción de servicios que le sean encargados. Todo el mobiliario y equipamiento estarán a su cargo. El edificio administrativo se entregará en obra blanca y solo contará con las acometidas básicas de energía, agua y alcantarillado, y las redes internas de datos.

Así mismo, el Contratista de Operación de Transporte será responsable por el aseo, mantenimiento y vigilancia de las áreas del Concesionario de Recaudo y TRANSCARIBE S.A. que se encuentren dentro del área de Patios adjudicadas al mismo.

#### 2.1.4.4 Área de Servicios

El Contratista de Operación de Transporte debe equipar el área de estancia de empleados facilitando todas las comodidades para el desempeño del trabajo Tales como zona de vestieres, baños, cafetería y/o comedores, enfermería e incluso un aula de capacitación para conductores y técnicos.

#### 2.1.4.5 Áreas de Tráfico Interno

Corresponde a las áreas relacionadas con el tránsito interno de la flota, o Vehículos relacionados con proveedores o con los procesos de mantenimiento.

Estas áreas deberán estar señalizadas garantizando siempre la seguridad en los procesos que se lleven a cabo en ellas.

### **2.1.5 ESQUEMA OPERACIONAL EN VIAS Y CONTROL DE SERVICIOS**

Los Vehículos son entregados para la Operación y logística de la concesión No. 2 a cargo de Transcaribe Operador para la Operación de los servicios del Sistema, entregados en administración y para la ejecución de los diferentes servicios a cargo de Transcaribe Operador, resultado de la Programación de Servicios realizada de manera conjunta con los concesionarios de Operación No. 1 y No. 3.

#### 2.1.5.1 ADMINISTRACIÓN DE VEHÍCULOS

Los vehículos Padrones y Busetones para la prestación del servicio a cargo de Transcaribe Operador, serán operados y administrados por el Contratista de Operación de Transporte a los durante el periodo de duración del contrato, y son responsables de su cuidado y mantenimiento (No Mecánico) , y la reposición o reparación ante accidentes.

Asimismo, los costos de combustible y Mantenimiento (preventivo y correctivo por ciclo de vida) aun cuando no están a cargo del Contratista, sin embargo, según su responsabilidad ante malos desempeños operacionales, serán descontados de la remuneración mensual según el índice de calificación de niveles de servicio y comportamiento Operacional del Contratista.

#### 2.1.5.2 ACTIVIDADES DE REGULACIÓN

Las operaciones que se desarrollen a fin de realizar de manera correcta y eficiente la prestación de los servicios establecidos por Transcaribe S.A.

Las actividades se dividen de la siguiente manera:

- Regulación y revisiones a la salida y comienzo de servicios.
- Seguimiento en rutas
- Seguimiento a través de Sistemas de Gestión Operacionales
- Recolección de información de los equipos a bordo.

##### 2.1.5.2.1 Regulación y revisiones a la salida y comienzos de servicios

Las actividades se reúnen en varias etapas que conforman en su orden la operación de revisiones y despacho de servicios, a saber:

- Registro inicial de conductores, control de llegadas, uniformes y exámenes de Sustancias y alcoholemia.
- Procesos de revisión de flota y asignación de buses y rutas.
- Control de tiempos de salida y despachos.

##### 2.1.5.2.2 Seguimiento en Rutas

Las actividades relacionadas con el seguimiento en rutas son:

- Verificación de cumplimientos de recorridos.
- Comportamiento del conductor.
- Condiciones de manejo y ejecución de tablas y servicios.
- Tiempos y regulación de servicios.
- Control de retrasos y condiciones Operativas
- Control de seguridad y maniobras de vehículos en vías.
- Control en los horarios y puntualidad de servicios.
- Verificación de logueos de conductores y relevos.
- Cumplimiento de directrices del Centro de Control
- Desvíos y Contingencias.

Para la ejecución de estas actividades el Contratista debe contar con el personal suficiente e idóneo.

Todas las actividades se realizarán de acuerdo a lo que Transcaribe indique en su momento.

#### 2.1.5.2.3 Seguimiento a través de Sistemas de Gestión Operacionales

El contratista deberá realizar un seguimiento a través de un Centro de Control Propio, a través del cual deberá realizar seguimiento a:

- Posicionamiento de Vehículos, velocidades y recorridos.
- Conductor logueado.
- Aceleraciones y frenadas bruscas.
- Apertura de puertas en sitios no autorizados.
- Cambios de recorridos no autorizados por el Centro de Control de Transcaribe S.A.
- Retrasos de servicios.
- Varadas y fallas mecánicas.

Toda esta información debe ser transparente y visualizada por el Centro de Control de Transcaribe S.A.

#### 2.1.5.2.4 Recolección de información del equipo

Son actividades relacionadas con la recopilación de la información que maneje el Sistema de Control de la Información.

### 3. ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CONTRATACIÓN

Se sugiere realizar el contrato por un plazo definido no superior a tres años, con posibilidad de prorrogas. Debido a que el operador no tiene que realizar inversiones que requieren una inversión cuantiosa, se puede establecer un mecanismo de pago con un valor fijo mensual, que cubre los costos fijos del contratista, más un valor por kilómetro recorrido, este último considera el impacto en el costo de la operación en función de la incorporación de flota según el cronograma de implementación.

El valor fijo mensual a pagar al contratista se detalla en la siguiente tabla:

INGRESOS	Ene-16	Feb-16	Mar-16	Abr-16	May-16	Jun-16	Jul-16	Ago-16	Sept-16	Oct-16	Nov-16	Dic-16
Ingresos Fijos mensuales				747.900.179	747.900.179	761.318.013	761.318.013	761.318.013	761.318.013	770.902.179	770.902.179	770.902.179
INGRESOS	Ene-17	Feb-17	Mar-17	Abr-17	May-17	Jun-17	Jul-17	Ago-17	Sept-17	Oct-17	Nov-17	Dic-17
Ingresos Fijos mensuales	537.542.841	537.542.841	537.542.841	537.542.841	537.542.841	537.542.841	537.542.841	537.542.841	537.542.841	537.542.841	537.542.841	537.542.841
INGRESOS	Ene-18	Feb-18	Mar-18	Abr-18	May-18	Jun-18	Jul-18	Ago-18	Sept-18	Oct-18	Nov-18	Dic-18
Ingresos Fijos mensuales	545.576.775	545.576.775	545.576.775	545.576.775	545.576.775	545.576.775	545.576.775	545.576.775	545.576.775	545.576.775	545.576.775	545.576.775

El costo del servicio a contratar medido en función de los kilómetros recorridos equivale a novecientos ochenta pesos (\$980) en moneda corrientes del año 2016 para los buses de tipología Padrón y ochocientos setenta y un pesos (\$871) para los buses de tipología Buseton, los cuales se deberán ajustar con el porcentaje de ajuste del salario mínimo en Colombia..



La cantidad de kilómetros mensuales proyectados para la operación de la porción No.2 de transporte del Sistema Transcaribe con buses de tipología Padrón es de 313.152 y se incrementa hasta 491.106. A su vez, los kilómetros por mes proyectados para la totalidad de los buses de tipología Buseton es de 140.265 kilómetros.

Los conductores que se vinculen deben ser proporcionales a la flota vinculada en su momento. Es decir, se debe aplicar una gradualidad en la contratación del personal, ligada al total de flota que se haya adquirido hasta el momento. En este sentido, el personal asociado al tercer pedido de flota solo deberá contratarse en el tercer año del contrato. TRANSCARIBE S.A. determinará la forma de vinculación progresiva, así como los tiempos de vinculación del personal.

El pago al contratista se realizará por medio de la fiducia seleccionada para la administración y pagos, con cargo a los ingresos que reciba TRANSCARIBE por parte del Sistema, por los kilómetros recorridos pagados. Los pagos por concepto del contrato a suscribir junto con los demás contratos para la operación, tendrán prioridad sobre las obligaciones por servicio a la deuda que Transcaribe S.A. en su rol de operador contrate con el sector financiero.

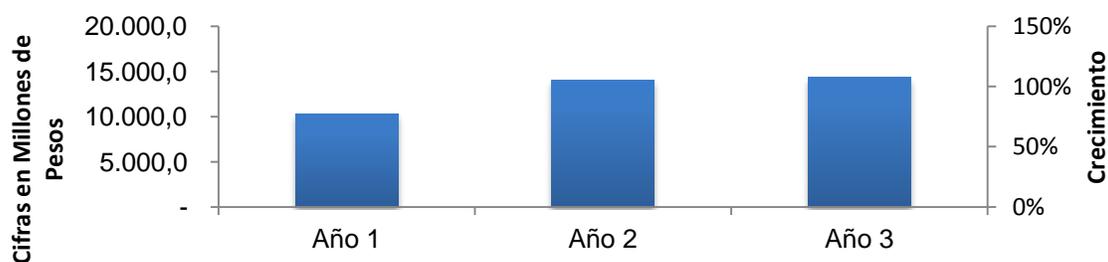
El costo estimado del contrato es de aproximadamente \$38.719 millones para el periodo comprendido entre abril de 2016 y diciembre de 2018, de los cuales el 60% corresponde a pagos de nómina a los más de 200 conductores que deben contratarse.

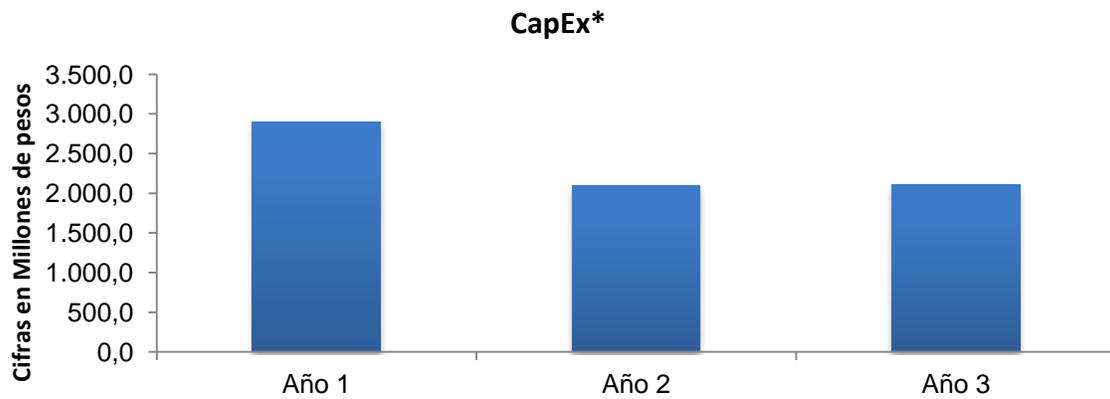
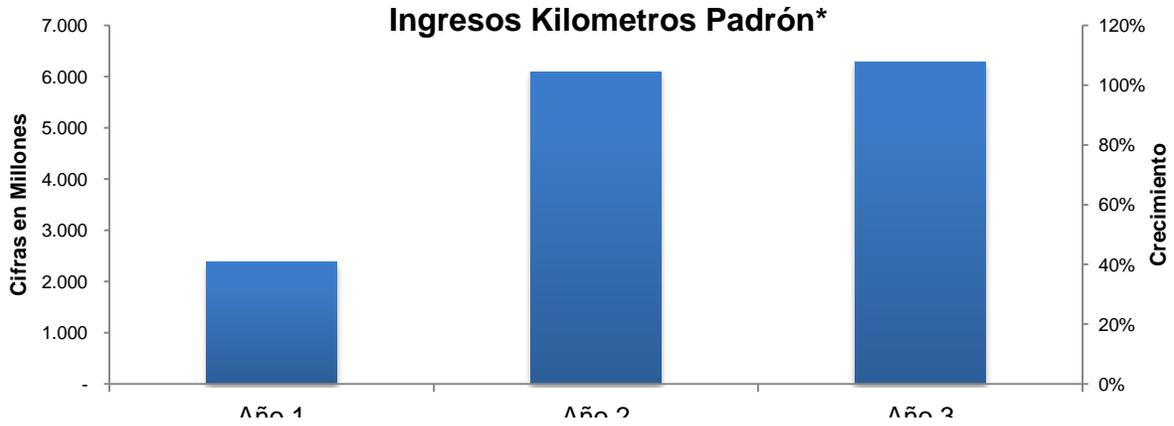
El resumen de la modelación financiera realizada para la prestación del servicio descrito en el objeto a contratar se resume en el siguiente cuadro y se representa en las graficas siguientes:

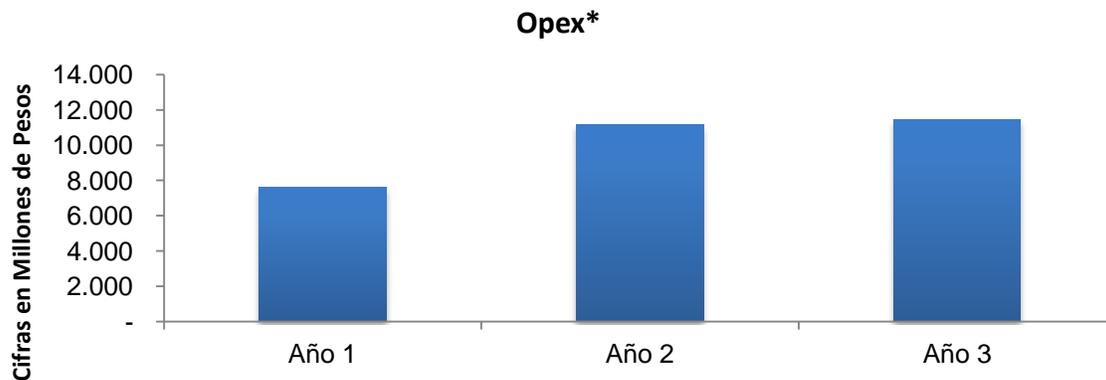
	Año 1	Año 2	Año 3
Relación Conductor Bus	2,1x	2,1x	2,1x
Ingresos Operativos*	10.335,1	14.064,2	14.420,7
Ingresos Kilometros Padrón*	2.382	6.089	6.295
Ingresos Kilometros Busetón*	1.100	1.524	1.579
Ingresos Componente Fijo	6.854	6.451	6.547
<i>Tarifa Padrón General</i>	980	1.025	1.068
<i>Tarifa Busetón General</i>	871	911	949
Opex*	7.601	11.145	11.462
CapEx*	2.899,5	2.098,9	2.106,2
EBITDA*	2.734	2.919	2.958
Mg. EBITDA	26,5%	20,8%	20,5%
ROA	-3,7%	15,0%	20,1%
ROE	-4,8%	20,2%	29,1%
Gastos Financieros	49	42	1
CFADS/DS	4,43x	5,16x	49,47x
Patrimonio/Deuda	3,3	2,9	2,2
Valor total del Contrato *	38.820		
Aporte Inicial*	3.360		
TIR	17,38%		
TIRAcc	18,22%		

\* Cifras Expresadas en Millones de pesos

### Ingresos Operativos\*







**Al valor Total calculado para los tres (3) años sobre los cuales se recomienda realizar la contratación mediante vigencias Futuras, se ha estimado un 10% de imprevistos.**

#### **4.3. COSTO DE ESTRUCTURACIÓN**

Los proponentes manifiestan que conocen y aceptan su obligación de pagar en favor de SPS ASOSCIADOS, en su rol de estructurador financiero, los honorarios de los servicios de estructuración, de conformidad con lo establecido en el presente estudio previo, el Pliego de Condiciones y la Minuta del Contrato, cuyo valor es de \$387.190.000 más el impuesto al valor agregado (IVA) correspondiente.

#### **5. EL VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO Y LA JUSTIFICACIÓN DEL MISMO**

La estructura de costos del contrato de operación y logística del sistema de transporte urbano masivo de Cartagena de Indias – Transcaribe (ente operador) el suministro del personal de las áreas administrativas y de operación, los gastos generados por los servicios públicos necesarios para la correcta implementación del sistema de gestión y otros costos asociados a la operación del sistema, tales como pólizas, vigilancia y sistemas de información.

Independientemente de la fecha de inicio del contrato, necesaria para el alistamiento de áreas operativas y administrativas, selección y capacitación de conductores, entre otras labores previas al inicio de la operación, el valor estimado del contrato es de \$ 38.719 millones sobre los cuales el contratista recibirá remuneración mensual desde abril de 2016 a diciembre de 2018, de acuerdo a las necesidades técnicas, operativas y logísticas con las cuales se estructuraron los contratos de concesión, de tal suerte que se totaliza el presupuesto de gastos para la concesión No.2 en los conceptos cuya obligación es trasladada al contratista u operador logístico. El opex de los conceptos señalados se discrimina a continuación en tres grandes grupos:

##### **PERSONAL**

Los costos del personal requerido para el funcionamiento de la empresa por concepto de operación y logística del sistema de transporte masivo están definidos por la cantidad de actividades y personas requeridas por cada una de estas como se detalla a continuación (valores año 2015):

<b>Labor</b>	<b>Cantidad</b>
<b>Operativos</b>	
Conductores	240
Director de Operación y Planeación	1
Jefe de Patio	1
Abogado Senior Accidente	1
Supervisor de EDS	1
Profesional de Planeación	1
Coordinador de logística y patio	4
<b>Administrativos</b>	
Gerente General	1
Revisor Fiscal	1
Profesional de Calidad	1
Jefe Oficina Jurídica	1
Abogados	2
Profesional Tesorería	1
Contador	1
Director Financiero	1
Director en Gestión Humana	1
Coordinador Selección y Coordinación	2
Analista Contable	2
Secretaria de Gerencia	1
Profesional Ambiental	1
Profesional en Salud y Prevención	1
Profesional en Sistemas	1
Profesional en Capacitación	1
Auxiliar en Sistemas	1
Asistentes	4
Mensajero	1
Recepcionista	1
Auxiliar de Servicios Generales	3

Dado lo anterior y teniendo en cuenta la cantidad de personas por cada cargo, también fueron consideradas las obligaciones laborales derivadas, así como los costos administrativos y de administración del contrato.

Los valores anteriores consideran la gradualidad en la vinculación del personal operativo en concordancia con la vinculación de la flota y la puesta en funcionamiento de los diferentes servicios del SITM. Los cargos y la asignación salarial utilizada se proyectó con base en empresas del sector del transporte masivo y los niveles salariales de la región.

## **SERVICIOS**

Dentro de la estructura de costos fueron considerados los gastos causados por la operación del sistema en materia de consumos de energía de la plataforma del operador, la cual incluye la infraestructura del sistema de gestión de flota. Adicionalmente

se incluyeron los costos correspondientes a otros servicios como agua, aseo, telefonía y comunicaciones.

## **OTROS**

Otros costos considerados para la operación del sistema son los correspondientes a los gastos necesarios para la legalización del contrato a suscribir con Transcribe S.A., la vigilancia de los vehículos, la capacitación de los conductores, la dotación del personal, las pólizas todo riesgo (tomadas a favor del operador con la finalidad de cubrir todos los daños que puedan generar perjuicios a los equipos y maquinarias) y los sistemas de información.

Adicionalmente, se condiciona el plazo de suscripción del contrato a la condición según la cual, en el evento en que TRANSCARIBE enajene la participación en la porción No. 2 de operación, el adquirente deberá respetar el plazo del contrato de prestación de servicios que se produce como consecuencia del proceso de selección.

En caso de continuar la prestación del servicio más allá del plazo para la implementación del Sistema a cargo de TRANSCARIBE S.A., esto es, tres (3) años, se deberán disponer las vigencias futuras que amparen el pago correspondiente.

El amparo presupuestal del contrato de suministro que suscribe TRANSCARIBE S.A. con el contratista seleccionado se encuentra respaldado en la autorización de vigencias futuras aprobadas por la Junta Directiva de TRANSCARIBE S.A. en sesión de fecha 23 de octubre de 2015, según consta en el Acta No. 113 de 2015 que forma parte integral de este documento.

El pago a favor del CONTRATISTA se realizará de los recursos disponibles en el patrimonio autónomo de operación en el cual se administrarán el componente tarifario que corresponde a TRANSCARIBE S.A. por la operación directa de la porción No. 2 del SITM. Transcribe deberá planificar y monitorear la disponibilidad de los recursos en el patrimonio, de manera que pueda prever la necesidad de incorporar recursos adicionales para cumplir con los compromisos del contrato.

El pago al contratista de igual forma se verá afectado por el Nivel de Servicio determinado del mes anterior.

La modelación financiera no incluye daños por fuerza mayor y actos de terceros, como vandalismo.

## **CAPEX**

En cuanto a las inversiones iniciales del contratista y el capital de trabajo para afrontar la etapa de preoperación y alistamiento de la logística para dar inicio a la operación de la flota que se entrega bajo el contrato a suscribir, El Contratista deberá asumir el costo de la dotación de muebles y equipos de oficina del espacio que se le entregue en el Patio Poral El Gallo, lo cual incluye equipo de computo para el control de la flota objeto del contrato, servidores, software administrativo contables y de control de la operación, cafetería y área de descanso, entre otros que se detallan en el numeral 2.1 del presente documento.

## 6. MODALIDAD DE CONTRATACIÓN Y SU JUSTIFICACIÓN

El presente proceso de contratación se desarrollará por medio de un proceso de convocatoria pública de acuerdo con lo dispuesto en el Manual de Contratación y Supervisión de TRANSCARIBE S.A. para la operación de la porción No. 2 del Sistema TRANSCARIBE adoptado mediante Resolución No. 137 de 2015, el cual se sujetará y orientará por las normas del derecho privado en virtud del artículo 14 de la Ley 1150 de 2007.

En virtud de dicha disposición sobre el régimen de las empresas industriales y comerciales del Estado que estén en competencia directa con un sector de la economía, el artículo 14 de la Ley 1150 de 2007 establece lo siguiente:

*“Artículo 14. Modificado por la Ley 1474 de 2011, artículo 93. Del régimen contractual de **las Empresas Industriales y Comerciales del Estado**, las Sociedades de Economía Mixta, sus filiales y empresas con participación mayoritaria del Estado. **Las Empresas Industriales y Comerciales del Estado**, las Sociedades de Economía Mixta en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%), sus filiales y las Sociedades entre Entidades Públicas con participación mayoritaria del Estado superior al cincuenta por ciento (50%), estarán sometidas al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, con excepción de aquellas que desarrollen actividades comerciales en competencia con el sector privado y/o público, nacional o internacional o en mercados regulados, caso en el cual se regirán por las disposiciones legales y reglamentarias aplicables a sus actividades económicas y comerciales, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 13 de la presente ley. Se exceptúan los contratos de ciencia y tecnología, que se regirán por la Ley 29 de 1990 y las disposiciones normativas existentes.”* (Resaltado fuera del texto).

En consecuencia, el presente proceso de contratación se regirá por las normas del derecho privado, en especial las del Código Civil y el Código de Comercio, y por lo establecido en el Manual de Contratación de TRANSCARIBE S.A.

En particular, de acuerdo con el Capítulo III del Manual de Contratación, se establece el procedimiento para la modalidad de Convocatoria Pública, fijando las causas que sustentan que proceda dicha modalidad de contratación.

*“Definición. Modalidad de contratación competitiva en la que pueden presentar propuesta para la contratación de bienes o servicios que requiera TRANSCARIBE S.A. todas las personas que cumplan las condiciones de la respectiva convocatoria.*

*La oferta se seleccionará con base en factores objetivos definidos en el Análisis Preliminar y en lo dispuesto en el presente Manual.*

*Procedencia. Regla general de selección, salvo que se justifique la convocatoria a un universo determinado de oferentes, como una alternativa que satisface de mejor manera las necesidades y objetivos de la entidad”*

Por ser la regla general, y no enmarcarse en ninguna de las causales de selección previstas para las otras modalidades previstas en el Manual, se desarrollará por convocatoria pública, en los términos del Manual de Contratación.

## 7. PLAZO ESTIMADO

El plazo del presente contrato será de tres (3) años de acuerdo con la autorización de vigencias futuras aprobadas por la Junta Directiva de TRANSCARIBE S.A. en la sesión de fecha 23 de octubre, según consta en el Acta No. 113 de 2015.

En todo caso, el plazo podrá extenderse si TRANSCARIBE S.A. continua con la prestación directa del servicio más allá del plazo de implementación previsto en los contrato de concesión.

## 8. CRONOGRAMA DE PROCEDIMIENTO

Previo a la suscripción del contrato de suministro, se deberá surtir el procedimiento previsto en el Manual de Contratación para la Operación del STM, según el cual:

*“Procedimiento. La modalidad de contratación por convocatoria pública se desarrollará conforme con el siguiente procedimiento:*

1. *Aviso de Convocatoria y Análisis preliminar:*
  - 1.1. *Junto con el Aviso deberá publicarse el Análisis preliminar de la contratación.*
  - 1.2. *Estos documentos se publicarán en la página web de TRANSCARIBE y en el SECOP por el término que sea fijado en el aviso de convocatoria.*
2. *Evaluación: se procederá a realizar la evaluación y calificación de las propuestas allegadas con estricta sujeción a las condiciones señaladas en el Análisis Preliminar de la contratación.*
  - 2.1. *Concluido el término de evaluación y calificación establecido, el informe de evaluación será publicado en su integridad en la página Web de TRANSCARIBE S.A. y en el SECOP, por el plazo que sea definido en el Análisis Preliminar, término durante el cual los proponentes podrán formular las observaciones que consideren pertinentes.*
  - 2.2. *Analizadas las observaciones formuladas por los proponentes y efectuadas las modificaciones o los ajustes a que hubiere lugar, se emitirá el correspondiente informe final de evaluación.*
  - 2.3. *Con base en el informe final de evaluación la decisión se informará a todos los interesados por medio de la página web de TRANSCARIBE S.A. y en el SECOP.*
  - 2.4. *Este resultado se comunicará de manera escrita al proponente seleccionado.*

3. *Suscripción del contrato: terminado el anterior procedimiento se suscribirá el contrato respectivo, previo cumplimiento de las obligaciones relacionadas con ese particular en el Análisis Preliminar."*

En el asunto en revisión se publicarán las condiciones de participación, incluyendo el cronograma del procedimiento,.

## 9. REQUISITOS PARA PARTICIPAR EN EL PROCESO

### 9.1. REQUISITOS GENERALES PARA PARTICIPAR

Podrán participar en el presente proceso de selección las personas jurídicas, nacionales o extranjeras, ya sea de manera individual o conformando promesa de sociedad futura.

- ✚ La propuesta deberá integrar una figura asociativa en la cual se acredite la participación mínima del 40% de los vehículos del TPC, debiendo garantizar que correspondan a propietarios que se encuentren inscritos en el censo de transportadores locales y no estén vinculados a los Concesionario 1 y 3.
- ✚ Los propietarios de los vehículos que integrarán la figura asociativa deberán manifestar su aceptación de participar con la sociedad oferente en la operación asignada a Transcaribe S.A. (Fase 2) mediante el diligenciamiento de una carta donde así lo manifieste.
- ✚ Manifestar el compromiso que como mínimo el 30% del personal a vincular en toda su estructura organizacional, debe provenir del sector del Transporte Público de pasajeros y un 20% del personal Operativo debe provenir de los alrededores del patio y taller.
- ✚ Los oferentes deben tener una experiencia mínima de 5 años demostrada mediante certificados de contratos suscritos como empresa prestadora de servicio de Transporte público de pasajeros. Esta experiencia también puede ser acreditada a través de los socios del oferente cuando la empresa se haya constituido en los últimos dos años.

El (los) interesado (s) deberán cumplir además los requisitos habilitantes contenidos en las condiciones de participación y, en especial, con lo indicado en los siguientes subnumerales:

#### 9.1.2 INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES

Quienes participen en este proceso de selección, no podrán encontrarse incurso dentro de alguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad para contratar a que se refieren la Constitución Política, el Artículo 8° de la Ley 80 de 1993 y demás normas concordantes. El proponente no podrá estar incurso en las causales de inhabilidad establecidas en los incisos sexto y séptimo del numeral 6.3 del Artículo 6° de la Ley 1150 de 2007 y deberá no estar reportado en el Boletín de Responsables Fiscales vigente, publicado por la Contraloría General de la República, de acuerdo con lo previsto en el numeral 4 del Artículo 38 de la Ley 734 de 2002 (Código Disciplinario Único), en concordancia con el Artículo 60 de la Ley 610 de 2000. El proponente declarará en la carta de presentación de la propuesta que no se encuentra incurso dentro de dichas inhabilidades e incompatibilidades.

En el caso de proponentes que constituyan promesa de sociedad futura, sus integrantes

no podrán estar incurso en alguna causal de inhabilidad o incompatibilidad para contratar con el Estado, establecidas en la Constitución Política y en la Ley.

Los interesados en este proceso de selección deben tener presente que de conformidad con el artículo 23 de la Ley 1150 de 2007, para poder participar en un proceso de selección y para formular propuestas y suscribir el contrato y para la realización de cada pago derivado del contrato, deben acreditar estar al día en el pago de los aportes parafiscales correspondientes.

Los interesados deberán también tener en cuenta el contenido del Artículo 5o. de la Ley 828 de 2003 "Sanciones Administrativas", en cuyo tercer inciso se establece, en relación con la elusión o evasión de las obligaciones para con el sistema general de seguridad social en salud y pensiones:

*"El no pago de las multas aquí señaladas inhabilitará a la persona natural o jurídica para contratar con el Estado mientras persista tal deuda, salvo que se trate de procesos concursales y existan acuerdos de pago según la Ley 550 de 1999".*

Nota: En un eventual caso de contradicción entre las inhabilidades e incompatibilidades aquí establecidas y las señaladas en la normatividad vigentes, primará lo establecido en esta última.

## 9.2 PARTICIPANTES

Para la acreditación por parte de los participantes de su aptitud legal para presentarse como proponentes de la presente convocatoria pública, se diligenciará la proforma 1, siguiendo las instrucciones que allí se indican y con la obligación de adjuntar los documentos que se requieren a continuación para cada caso, según la naturaleza y condiciones del participante.

Serán admisibles como proponentes en la presente convocatoria pública:

**9.2.1 Las personas jurídicas, nacionales, de naturaleza privada** que se encuentren constituidas con anterioridad al cierre de la presente convocatoria, con objeto social que contemple la prestación de servicios de transporte público bajo el esquema masivo en Cartagena de Indias y que cuenten con la capacidad jurídica específica requerida para la ejecución del contrato, siempre que no se encuentren incurso en alguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad previstas en la Constitución Política de Colombia y en la ley colombiana, en particular en la Ley 80 de 1993 modificada por la Ley 1150 de 2007 o en la ley que la modifique, reemplace o sustituya, y sus decretos reglamentarios.

Se podrá contemplar que el objeto permita la prestación del servicio de transporte público de pasajeros bajo esquemas diferentes al masivo siempre que se justifique esa posibilidad.

**9.2.3 Las promesas de sociedad futura con objeto determinado al cumplimiento de las prestaciones del contrato a suscribir**, siempre y cuando el objeto de la promesa de sociedad futura refiera a la prestación de servicios de transporte masivo en Cartagena y sus integrantes no se encuentren incurso en alguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad previstas en la Constitución Política de Colombia y en la ley colombiana, en particular en la Ley 80 de 1993, modificada por la Ley 1150 de 2007 o en la ley que la reemplace o sustituya y sus Decretos.

**9.2.4. Las cooperativas constituidas con objeto único**, siempre que sus cooperados no se encuentren incurso en alguna de las causales de inhabilidad o incompatibilidad previstas en la Constitución Política de Colombia y en la ley colombiana, en particular en la Ley 80 de 1993 modificada por la ley 1150 de 2007, o en la ley que la reemplace o sustituya y sus decretos reglamentarios.

Se podrá contemplar que el objeto permita la prestación del servicio de transporte público de pasajeros bajo esquemas diferentes al masivo siempre que se justifique esa posibilidad.

9.2.5. Como condición de participación se podrá incluir en la conformación de los proponentes a los propietarios de vehículos del TPC o empresas de transporte público colectivo de la ciudad de Cartagena, que no se encuentran actualmente vinculadas al Sistema Transcaribe mediante contrato de concesión.

### **9.3 CAPACIDAD FINANCIERA**

#### **9.3.1 INFORMACION DE LA CAPACIDAD FINANCIERA DEL PROPONENTE**

En este proceso de selección, el componente financiero se define como un mecanismo en el que se verifican cifras, se determinan indicadores y se cruza información con el propósito de evaluar la consistencia y confiabilidad financiera del oferente.

El oferente deberá presentar la información financiera con corte a diciembre de 2014 o en el balance inicial, si la empresa se constituye en el presente año 2015.

Cada uno de los integrantes de la Promesa de Sociedad que se presenten deberán adjuntar los Estados Financieros definitivos, junto con los documentos de quienes los suscriben.

La capacidad financiera de los proponentes en la licitación se medirá con base en un patrimonio mínimo, un capital de trabajo que tiene que acreditar los integrantes del proponente, que se utilizará para cubrir las necesidades de recursos de la empresa operadora como complemento a la financiación para la ejecución del proyecto, en razón corriente o de liquidez, un nivel de endeudamiento, una razón de cobertura de intereses y/o una experiencia en la consecución de los recursos financieros.

Los niveles requeridos son los necesarios para asegurar que el OFERENTE cuente con la capacidad financiera adecuada para ejecutar el contrato de concesión, efectuar los aportes de capital y formalizar el cierre financiero, dado que se requiere de una capacidad y fortaleza financiera mínima por parte de la empresa operadora, quien tendrá que garantizar la continuidad en la operación.

Respecto a la disponibilidad de recursos de los integrantes del proponente, la determinación de su valor se efectuó con base en el monto de los recursos que se deberá destinar para la operación y ejecución del contrato, quien deberá entre otras las siguientes actividades:

- i. Constitución de la sociedad
- ii. Suscripción del contrato
- iii. Consecución de las garantías contractuales
- iv. Organización del Outsourcing

- v. Consecución del cierre financiero
- vi. Garantizar el funcionamiento operativo y administrativo durante la entrada de operación

La importancia de la solidez de las empresas que presten el servicio público de transporte, ha sido observada por la Corte Constitucional, por lo cual se cita una sentencia que ha establecido que *"la organización del sistema de transporte condiciona gran parte del intercambio económico y social. La fuerza de estructuración económica que posee el transporte público permite, cuando se accede al servicio, participar de la prosperidad general. Su carencia, en cambio, compromete un estándar mínimo de la existencia."*

Al momento de la evaluación TRASCARIBE S.A, podrá solicitar las aclaraciones que considere necesarias sobre la información financiera presentada y el proponente deberá allegarlas debidamente soportadas. Toda información que se allegue para atender la solicitud de aclaraciones deberá estar certificada por un auditor externo o por el revisor fiscal, cuando así se requiera.

### **9.3.2 PATRIMONIO Y CAPITAL DE TRABAJO**

Los proponentes deberán demostrar que cuentan con un patrimonio mínimo, en los términos definidos en el Decreto 2649 de 1993 que sumado al capital de trabajo expresado en Pesos Colombianos del treinta y uno (31) de diciembre de 2014, sea igual o superior a (\$4.200.000.000) Cuatro mil doscientos millones de pesos colombianos.

El patrimonio mínimo exigido será el registrado en los estados financieros del proponente, dictaminados por el revisor fiscal (cuando la sociedad este obligado a tenerlo) o por contador público independiente o auditados conforme a las normas de auditoría generalmente aceptadas, con fecha de corte de 31 de diciembre de 2014 en pesos colombianos, o su equivalente en otras monedas, utilizando para su conversión la Tasa de Cambio Representativa del Mercado TRM a 31 de diciembre de 2014.

El capital de trabajo será el resultado de restar el Pasivo Corriente a los Activos Corrientes, información que será tomada de los mismos estados financieros referenciados a párrafo anterior.

En el caso de proponentes que se hayan constituido con posterioridad al 31 de diciembre de 2014, el valor del patrimonio corresponderá al consignado en los estados financieros o el balance de apertura.

En el caso de la Estructura Plural, se tendrá en cuenta el patrimonio y el capital de trabajo de las personas naturales o jurídicas, que participen bajo la Estructura Plural. En estos casos el patrimonio del proponente será igual a la suma de patrimonios de cada uno de los integrantes, ponderado por la participación de cada integrante en la estructura plural.

La información del capital de trabajo reflejada en esta proforma deberá corresponder con las cifras consignadas en los estados financieros que se alleguen con la propuesta.

Para la propuesta presentada por la estructura plural, deberán diligenciarse y suscribirse la proforma 1 por cada uno de sus integrantes.

El patrimonio mínimo exigido se acreditará mediante el diligenciamiento de la proforma 2 que se publicará en la presente convocatoria, en la cual se consignará el valor acreditado por el proponente, siguiendo las instrucciones allí incluidas.

La información del patrimonio reflejada en esta proforma deberá corresponder con las cifras consignadas en los estados financieros que se alleguen con la propuesta.

Para la propuesta presentada por la estructura plural, deberán diligenciarse y suscribirse la proforma 2 por cada uno de sus integrantes.

La cifra exigida podrá acreditarse total o parcialmente con cupos de crédito en firme, o cualquier otro instrumento financiero que permita tener garantía sobre la disponibilidad de los mismos y la disponibilidad líquida de los recursos en el momento que se suscriba el acta de inicio del contrato.

El patrimonio exigido podrá ser aportado por el proponente, los socios y/o los miembros del proponente.

### 9.3.3 CAPACIDAD FINANCIERA DEL PROPONENTE

Adicionalmente a la exigencia sobre capital de trabajo de trabajo a que se refiere el numeral anterior, los proponentes deberán acreditar que cuentan con los siguientes indicadores:

INDICADOR	FORMULA	INDICE REQUERIDO
Índice de Liquidez	$\frac{\text{activo corriente}}{\text{pasivo corriente}}$	Igual o superior a 1,3
Índice de endeudamiento	$\frac{\text{Pasivo total}}{\text{activo total}} \times 100$	Igual o inferior a 50%
Razón de cobertura de intereses	$\frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Gastos de Intereses}}$	Igual o superior a 1

Para el caso de la estructura plural, se tendrá en cuenta los indicadores de todas las personas naturales o jurídicas que participen bajo la estructura plural.

En el caso de proponentes que se hayan constituido con posterioridad al 31 de diciembre de 2014, el valor del patrimonio corresponderá al consignado en los estados financieros o el balance de apertura.

### 9.3.4 CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

Para determinar la capacidad de organización se exigirá lo siguiente:

INDICADOR	FORMULA	INDICE REQUERIDO
Rentabilidad del patrimonio	$\frac{\text{Utilidad neta}}{\text{patrimonio}}$	Igual o superior a 5%
Rentabilidad del activo	$\frac{\text{Utilidad neta}}{\text{activo total}}$	Igual o superior a 3%

#### *Notas Generales*

NOTA 1: Los Oferentes cuyos gastos de intereses sean cero (0). En este caso el Oferente cumple el indicador, salvo que su utilidad operacional sea negativa, caso en el cual no cumple con el indicador de razón de cobertura de intereses.

NOTA 2: Cuando en desarrollo de la verificación financiera requiera verificar información adicional del proponente, podrá solicitarse los documentos que se consideren necesarios para el esclarecimiento de la información, tales como Estados Financieros de años anteriores, anexos específicos o cualquier otro soporte. Así mismo, requerir las aclaraciones que se consideren necesarias, siempre que con ello no se violen los principios de igualdad y transparencia de la contratación, sin que las aclaraciones o documentos que el proponente allegue a solicitud de esta entidad puedan modificar, adicionar o complementar la propuesta.

Para verificar la capacidad financiera se tendrá en cuenta la información correspondiente al año fiscal 2014 de acuerdo con los estados financieros.

Cuando el proponente no cumpla con los requisitos financieros mínimos establecidos, la propuesta será evaluada como NO CUMPLE FINANCIERAMENTE, lo que generará el rechazo de la misma.

#### **9.4 CRITERIOS PONDERABLES**

El procedimiento de selección del proponente está sometido a los principios de transparencia, selección objetiva e igualdad de derechos y oportunidades de los que se deriva la obligación de someter a todos los proponentes a las mismas condiciones definidas en la ley y en la presente convocatoria pública.

Se asignarán 300 puntos al proponente que acredite la vinculación de propietarios del TPC no incluidos con los Concesionarios 1 y 3, según la siguiente tabla

NUMERO DE PROPIETARIOS VINCULADOS	PUNTOS
1 – 50	100 PUNTOS
51 – 100	200 PUNTOS
Más de 100	300 PUNTOS

Los propietarios de los vehículos que integrarán la figura asociativa deberán manifestar su aceptación de vinculación a la sociedad oferente mediante el diligenciamiento de una carta donde así lo manifieste.

A continuación se describen las variables que son objeto de puntuación por la oferta económica:

Luego de revisar que los proponentes cumplan con los requisitos habilitantes jurídicos y financieros, se evaluarán las propuestas económicas sobre la base de cien (100) puntos como se presenta a continuación:

La calificación de las propuestas económica se hará basado en el valor propuesto por el oferente como la remuneración por kilómetro para cada tipología, asignando un máximo de setenta (70) puntos para la oferta de Padrones y treinta (30) puntos para la oferta de busetones.

#### **9.4.1 Asignación de puntaje por oferta sobre el valor a cobrar por kilómetro tipología Busetón:**

Se asignará el máximo puntaje (30 puntos) al proponente que ofrezca el menor valor para la tipología Busetón. Los demás proponentes serán evaluados de acuerdo a la siguiente ponderación:

$$\text{Puntaje B} = (\text{MPO} / \text{VOPB}) * \text{MVPB}$$

Donde:

**MPO:** Máximo puntaje otorgado (30 puntos).

**VOPB:** valor ofrecido por el proponente en evaluación.

**MVPB:** Mínimo valor propuesto por kilómetro recorrido de Busetones.

#### **9.4.2 Asignación de puntaje por oferta sobre el valor a cobrar por kilómetro tipología Padrón:**

Se asignará el máximo puntaje (70 puntos) al proponente que ofrezca el menor valor para la tipología Padrón. Los demás proponentes serán evaluados de acuerdo a la siguiente ponderación:

$$\text{Puntaje P} = (\text{MPO} / \text{VOPP}) * \text{MVPP}$$

Donde:

**MPO:** Máximo puntaje otorgado (70 puntos).

**VOPP:** valor ofrecido por el proponente en evaluación.

**MVPP:** Mínimo valor propuesto por kilómetro recorrido de Padrones.

### **CONSIDERACIONES**

Se considerarán dos cifras decimales para cada uno de los puntajes calculados.

### **PUNTAJE TOTAL**

El puntaje total (PT) del proponente será el resultado de la sumatoria del puntaje obtenido por cada tipología de bus. Es decir  $PT = (\text{PUNTAJE B}) + (\text{PUNTAJE P})$ .

### **CRITERIOS DE DESEMPATE**

Como empate se entenderá cuando dos o más propuestas obtengan un número igual en el puntaje total de la propuesta, considerando los números decimales que antes se había mencionado.

En caso de que persista el empate se deberá preferir las ofertas que presenta las siguientes condiciones:

- Preferir la oferta de bienes o servicios nacionales frente a la oferta de bienes o servicios extranjeros.
- Preferir las ofertas presentada por una Mipyme nacional.
- Preferir la oferta presentada por un Consorcio, Unión Temporal o promesa de sociedad futura siempre que: (a) esté conformado por al menos una Mipyme nacional que tenga una participación de por lo menos el veinticinco por ciento (25%); (b) la Mipyme aporte mínimo el veinticinco por ciento (25%) de la experiencia acreditada en la oferta; y (c) ni la Mipyme, ni sus accionistas, socios o representantes legales sean empleados, socios o accionistas de los miembros del Consorcio, Unión Temporal o promesa de sociedad futura.
- Preferir la propuesta presentada por el oferente que acredite en las condiciones establecidas en la ley que por lo menos el diez por ciento (10%) de su nómina está en condición de discapacidad a la que se refiere la ley 361 de 1997. Si la oferta es presentada por un Consorcio, Unión Temporal o promesa de sociedad futura, el integrante del oferente que acredite que el diez por ciento (10%) de su nómina está en condición de discapacidad en los términos del presente numeral, debe tener una participación de por lo menos el veinticinco por ciento (25%) en el Consorcio, Unión Temporal o promesa de sociedad futura y aportar mínimo el veinticinco por ciento (25%) de la experiencia acreditada en la oferta.
- Utilizar un método aleatorio para seleccionar el oferente, método que deberá haber sido previsto en los pliegos de condiciones del Proceso de Contratación.

## 10. GARANTÍAS

En el presente proceso de contratación se exigirá la siguiente garantía:

### 10.1. Garantía Única de Cumplimiento

La Garantía Única de Cumplimiento deberá ser suficiente para amparar las obligaciones del contratista y cubrir los riesgos inherentes al contrato. En este entendido, la Garantía Única de Cumplimiento debe cubrir los siguientes eventos:

**Cumplimiento del contrato:** Este amparo se constituirá por una cuantía igual al veinte por ciento (20%) del valor del contrato, el cual deberá permanecer vigente por el plazo del contrato, hasta el tiempo estimado para su liquidación.

Al monto de esta garantía se imputará la cláusula penal y se repondrá este valor por parte del Contratista, si seriere efectivo algún valor con cargo a la garantía, llevando a disminuir o agotar el valor asegurado.

**Salarios y prestaciones sociales e indemnizaciones:** este amparo cubre a TRANSCARIBE S.A. de los perjuicios que se le ocasionen, como consecuencia del incumplimiento de las

obligaciones laborales a cargo del contratista y que tienen relación directa con la contratación de personal necesario para la ejecución del contrato amparado.

Se constituirá por una cuantía del cinco por ciento (5%) del valor del contrato y deberá permanecer vigente por el plazo del contrato y tres (3) años más, contados a partir de la terminación del contrato.. En caso de prorrogarse el plazo de ejecución, deberá ampliarse la vigencia del amparo por el mismo término.

**Calidad del servicio:** Este amparo se constituirá por una cuantía igual al diez por ciento (10%) del valor del contrato, el cual deberá permanecer vigente por el plazo del contrato y dos (2) años más, contados a partir de la terminación del contrato.

Las garantías deben emitirse a favor de entidades estatales que se rigen por el derecho privado.

ORIGINAL FIRMADO  
**BORIS BARRETO**  
Director de Operaciones

**Proyecto:**

DE VIVERO & ASOCIADOS S.A.  
SPS Asociados Banca de Inversión.

**NOTAS:**

1. Todos los documentos que se citan en este estudio hacen parte integral de él.
2. Este documento ha sido elaborado con la asesoría de estructuradores legales y financieros contratados por la entidad para estos efectos.

---

<sup>1</sup>Sobre selección objetiva, Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencias del 19 de julio de 2001, rad. 12037, del 11 de abril de 2002, rad. 12294, MP. Alier Eduardo Hernández Enríquez, del 4 de junio de 2008, rad. 17783, MP. Myriam Guerrero de Escobar, y del 29 de agosto de 2007, rad. 16305. Del 11 de noviembre de 2009, rad. 17366, M.P. Mauricio Fajardo Gomez.