

INFORME TRANSCARIBE ROL OPERADOR – FEBRERO 2026

Mediante el presente informe se detallada el estado actual de la operación de Transcaribe en su rol de operador de conformidad con el comportamiento de la operación, y seguidamente se expone la necesidad de llevar a cabo prórroga al plazo y adición en valor a los contratos celebrados por Transcaribe en su rol de operador para llevar a cabo la prestación del servicio conforme los requerimientos de la operación.

1. Antecedentes normativos y contractuales.

En relación con los contratos de concesión para la Operación del Sistema, resulta importante tener 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, a saber:

1. (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 solo 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.
2. (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.

Sin embargo, en desarrollo del proceso de Licitación pública TC –LPN –004 –2013 solo se presentó un oferente para la Concesión No. 1, correspondiente a 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 No.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, se acreditó que TRANSCARIBE S.A. garantizara que los particulares concurrieran a la prestación del servicio público de transporte. Ante la imposibilidad de adjudicar la Concesión No.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.

A este 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)

En este orden de ideas, resulta importante remitirse al punto en el que 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 de 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)*

En este sentido, de la lectura de los anteriores lineamientos, se observa que es claro que el Ente Gestor, cuando se declare desierto un proceso de contratación estatal, 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 ese orden de ideas, Transcaribe asumió la prestación del servicio de transporte de la porción No. 2 del SITM Transcaribe, para lo cual suscribió contratos con diferentes empresas que de acuerdo con su especialidad llevaran a cabo la gestión de cada una de las actividades de Transcaribe en su rol de operador, desprendiéndose los siguientes:

- Contrato No. TC-CD-001-15 cuyo objeto es: "El suministro de gas natural comprimido vehicular (GNCV) con destino a la flota del sistema integrado de transporte masivo de pasajeros de Cartagena - sistema Transcaribe"
- Contrato No. TC-CD-003-15 cuyo objeto es: *Prestación del servicio de operación de la porción No. 2 del Sistema Transcaribe, con la finalidad de cumplir todas aquellas obligaciones que se requieren para la operación del Servicio de Transporte Público Urbano Masivo de Pasajeros en el Distrito de Cartagena de Indias a cargo de TRANSCARIBE S.A. en su condición de operador directo del Sistema*
- Contrato No. TC-CD-002-19 cuyo objeto es: *"contratar la prestación del servicio de mantenimiento preventivo, correctivo y alistamiento de vehículos tipo busetón y padrón de la porción no. 2 de operación a cargo de Transcaribe en la condición de operador del sistema Transcaribe S.A"*

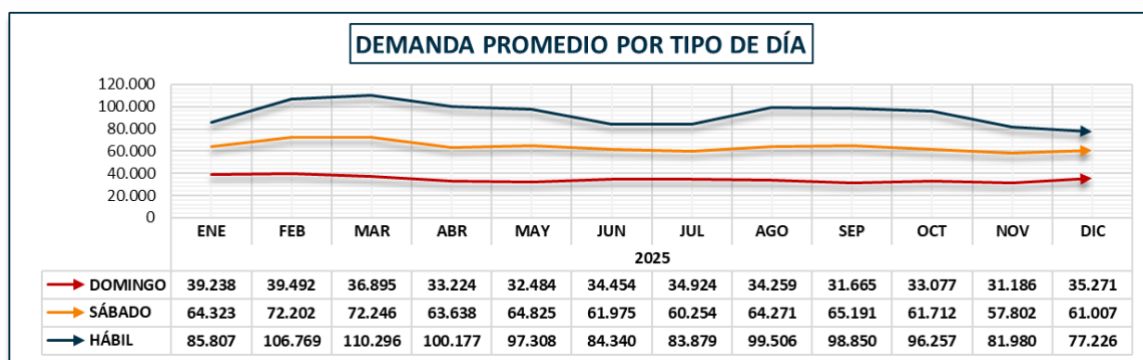
Los referidos contratos se encuentran vigentes y resultan ser de alta importancia para la ejecución de las actividades de Transcaribe en su rol de operador, por lo que a continuación se explicará brevemente el estado de ejecución y la necesidad que persiste a la fecha.

2. Estado de ejecución de los contratos de Transcaribe en su rol de operador

2.1. Cartagena Complementaria y Social de Indias – Contrato No. TC-CD-003-15

Transcaribe en su rol operador de la porción N°2 del Sistema cuenta con noventa y nueve (99) autobuses, correspondiéndole en el Plan de Servicios de Operación, una responsabilidad del orden del 30% en la prestación del servicio en rutas que pueden ser troncales, pre-troncales, alimentadoras o complementarias y que operan con tipología padrón y buseton.

En términos de demanda, desde la caída de esta desde la vigencia 2020 hasta corte 31 de diciembre de 2025, la demanda ha tenido un recuperación de **más del 85%**, resultado de diferentes acciones dirigidas al fortalecimiento de la infraestructura del sistema, disponibilidad de flota y gestión adecuada de las rutas conforme a los datos de demanda entregados por el gestor de recaudo del SITM, a continuación se relaciona tabla que muestra el comportamiento de la demanda durante la anualidad 2025.



Dirección de Operaciones - Planeación y programación

Que la presente dirección emitió diferentes informe de supervisión durante correspondiente a los cuatro trimestres del año consumados, es decir, hasta corte 31 de diciembre de 2025, en el que se señalaron las acciones que se venían adelantando para la operación del sistema desde el rol de transcaribe operador, incrementando la disponibilidad de vehículos y procurando por mejorar las condiciones de la operación desde la gestión que puede adelantar la porción No. 2 del sistema.

Durante meses la operación del sistema ha mejorado ostensiblemente llegando a históricos en el número de pasajeros movilizados, lo que representa resultados de las acciones adelantadas por la gerencia y la dirección de operaciones.

Transcaribe en su rol operador de la porción N°2 del Sistema cuenta con noventa y nueve (99) autobuses, correspondiéndole en el Plan de Servicios de Operación, una responsabilidad del orden del 30% en la prestación del servicio en rutas que pueden ser

troncales, pre-troncales, alimentadoras o complementarias y que operan con tipología padrón y busetón.

Durante el mes de enero de 2026 y lo corrido del mes de febrero, el sistema viene recuperando demanda luego del periodo de estacionalidad que acoge los meses de diciembre y enero, por lo que para el mes de febrero y marzo de la vigencia 2026 se prevé una mejoría en la captación de demanda y número de pasajeros movilizados, por lo que, juega un papel importante contar con la disponibilidad de flota operada por cada uno de los concesionarios/operadores del SITM Transcaribe.

Dado que Transcaribe desempeña un papel fundamental en la movilidad de los cartageneros, es prioritario mantener la operación de la porción No. 2 del sistema y procurar mejoras en las condiciones del servicio, optimizando la frecuencia, cobertura y calidad del transporte. Adicionalmente, considerando la disponibilidad total de recursos, se hace necesario prorrogar el plazo de ejecución del contrato, asegurando la estabilidad operativa y evitando interrupciones en la prestación del servicio, lo cual podría afectar significativamente a los usuarios del sistema.

Transcaribe operador tiene programados servicios en las rutas: T102 Portal-Crespo, T103 portal-Bocagrande, X101 Campanos-13 de junio-Gaviotas-Centro, X105 Ciudadela 2000-Crisanto Luque- Bocagrande, C017 Bodeguita-Zona Norte, A101 La Carolina-Portal, A107 Blas de Lezo-Santa Lucía, A102 Universidad tecnología-Portal, A103 Mandela - San Fernando-Santa Lucía, A104 Mandela - Socorro- Santa Lucía, A105 Simón Bolívar-Santa Lucía, A108 Campestre- Santa Lucía, A114 Flor del Campo-Portal, A117 Pozón-Villa Estrella-Portal, A118 Ciudadela de la Paz, C001 Ciudadela 2000-Manga-Centro y C018 Bodeguita - Torices.

Por lo anterior, se justifica mantener en ejecución el contrato y lograr la prórroga del plazo, garantizando así la eficiencia y continuidad del sistema de transporte masivo en beneficio de la ciudadanía.

La operación de la porción No. 2 del sistema ha sido encomendada al contratista Cartagena Complementaria y Social de Indias conforme a lo establecido en el contrato No. TC-CD-003-15 en el que se establecieron las diferentes condiciones para la operación de los vehículos adquiridos por Transcaribe en su rol de operador, por consiguiente, de acuerdo con el otro sí No. 26 suscrito con el contratista, **EL CONTRATO FINALIZA EN FECHA 10 DE FEBRERO DE 2026**, por lo que la entidad no cuenta con la capacidad operativa para asumir directamente la prestación del servicio, así mismo, la ausencia del contratista en esta fecha significaría traumatismos excesivos para los usuarios y pudiere generarse afectación a la prestación del servicio.

En ese orden de ideas persiste la necesidad de contar con una persona jurídica externa que lleve a cabo la ejecución de ciertas actividades para la operación de la porción No. 2 del sistema.

Así las cosas, atendiendo el comportamiento de la programación de rutas del sistema en los últimos meses y de conformidad con las proyecciones de operación de la flota disponible, se llevó a cabo ejercicio de proyección de kilómetros a ejecutar, que permiten tener un panorama cercano al comportamiento que se espera del sistema.

En ese orden de ideas, es importante al fecha seguir contando con los servicios del operador Cartagena complementaria y social de indias, hasta tanto la entidad logre

definir los aspectos relacionados con la asunción y operación de Transcaribe en su rol de operador y las condiciones conexas a esta, por lo que, según la proyección de kilómetros y en concordancia con el tiempo prudencial que tendría la administración para observar el comportamiento de esta porción del sistema e implementar las acciones que sean necesarias para la recuperación de la demanda y prestación del servicio frente a los usuarios, se estima conveniente extender el plazo de ejecución del contrato hasta el 10 de marzo de 2026.

Que sobre el particular es importante anotar que para la suscripción del otro sí No. 25 la entidad había proyectado un plazo de 3 meses iniciales de la vigencia 2026, es decir, hasta el 31 de marzo de 2026, razón por la cual, en sesión 226 de 19 de noviembre de 2025, la junta directiva aprobó la vigencia futura para continuar con la ejecución del contrato en cuestión; no obstante, el contratista de manera unilateral solicitó a la entidad la prórroga del contrato por un tiempo de un (1) mes, razón que llevó a la suscripción de otro sí hasta el 10 de enero de 2026.

Que de manera posterior, en fecha 7 de enero de 2026, las partes acordaron prorrogar el contrato por el plazo de un (1) mes más, es decir, hasta el 10 de febrero de 2026, conforme se estableció en el otro sí No. 26.

A la fecha las partes han acordado prorrogar el plazo de ejecución por un mes, con el objetivo de continuar con la operación del sistema y evitar afectaciones graves a la prestación del servicio público de transporte, mientras se realizan mesas de concertación para discutir asuntos relacionados con la ejecución del contrato en cita.

Es importante anotar que para la suscripción del presente otro sí, se requiere la actualización de los costos fijos y variables que soportan la fórmula de pago del contrato de prestación de servicios, atendiendo las reglas establecidas en el otro sí No. 2, con ocasión al ajuste del IPC para la vigencia 2026 y el aumento del salario mínimo para la misma vigencia.

El valor fijo mensual deberá aumentado conforme el porcentaje de aumento del IPC, es decir, 5,35% para el año 2026; lo anterior conforme la fórmula establecida en el otro sí No. 2 del contrato, quedando dicho valor fijo en la suma de **\$ 514.328.075,21**

El valor variable se entenderá en función de la cantidad de kilómetros recorridos y según tipología utilizada, razón por la cual, se ha aumentado el valor del kilómetro por tipología atendiendo el aumento del salario mínimo para la vigencia 2026, es decir, el 23%, quedando de la siguiente manera:

\$ 2.488,76	por kilómetros recorridos para buses tipología PADRON , en monedas corrientes del año 2026
\$ 2.211,96	por kilómetros recorridos para buses tipología BUSETON , en monedas corrientes del año 2026

Que en consideración con lo anterior, el costo fijo vigente y el costo variable de la operación de la porción No. 2 del sistema, permiten la adición de recursos al contrato de operación la suma de hasta **DOS MIL VEINTITRÉS MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL TREINTA Y UN PESOS M/CTE (\$ 2.023.846.031) IVA E IMPUESTOS INCLUIDOS**, lo cual responde a la disponibilidad de recursos con los que cuenta la entidad y permite una

prórroga del plazo de **hasta un (1) mes, es decir, hasta el 10 de marzo de 2026**, según el siguiente ejercicio:

Proyección de kilómetros programados:

MES	KM PADRONES	KM BUSETONES	KM TOTALES PROY	VALOR PADRÓN	VALOR BUSETÓN	TOTAL
MARZO	488.965	132.281	621.247	1.216.916.658	292.601.298	1.509.517.956

Costos adicional:

MES	COSTO FIJO	COSTO VARIABLE	TOTAL
10 de febrero a 10 de marzo de 2026	\$514.328.075,21	1.509.517.956	\$2.023.846.031

A efectos de continuar la prestación del servicio esencial, se propone celebrar un modificatorio concebido mediante un **OTROSÍ**, cuyo propósito consiste en adicionar recursos y prorrogar la ejecución de este contrato en **UN (1) MES, es decir, hasta el 10 de marzo de 2026**; y la adición de recursos actualmente ascendería por el número total de los días de servicio a la suma de **DOS MIL VEINTITRÉS MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA Y SEIS MIL TREINTA Y UN PESOS M/CTE (\$ 2.023.846.031) IVA E IMPUESTOS INCLUIDOS**.

3. Balance económico del contrato.

Conforme a lo señalado en líneas anteriores, la dirección de operaciones en ejercicio de la supervisión llevó a cabo la verificación del comportamiento económico del contrato atendiendo lo dispuesto en los compromisos presupuestales vigentes, a fin de determinar la posible disponibilidad de recursos existentes a la fecha de emisión del presente informe.

Que de acuerdo con el estado de ejecución de los contratos a la fecha, se hace necesario la apropiación de recursos en un nuevo Certificado de Disponibilidad Presupuestal que amparen los recursos requeridos para contrato.

En consideración con las justificaciones técnicas emitidas en el presente informe al contrato celebrado por Transcaribe en su rol de operador a cargo del contratista Cartagena Complementaria y Social de Indias.

Que los valores a adicionar están amparados en un ejercicio de proyección mensualizado que comprende al comportamiento de los contratos en los últimos dos meses y encaminado a identificar el comportamiento y condiciones de la operación a fin de lograr la adición de recursos que permitan la ejecución oportuna de cada uno de los contratos expuestos, manteniendo su ejecución durante la vigencia 2025 a efectos de garantizar la continuidad del servicio público de transporte en el distrito de Cartagena de Indias.

Se emite el presente informe a los 9 días del mes de febrero de 2026.



ÁLVARO TAMAYO JIMENEZ.
Director de Operaciones.
TRANSCARIBE S.A.

Insumo técnico: Angelica Padilla
P.E Programación y Planeación – D.O – TC

Proyectó jurídicamente: 
Yisad Gastelbondo M.
Asesor Jurídico Externo D.O - TC