



DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A BORRADORES PRE PLIEGOS
LICITACION PUBLICA No. TC-LPN-001-2015

- OBSERVACIONES PRESENTADAS POR VICTOR PLIEGO AGUILAR, DIRECTOR DE EXPORTACIONES DINA, MEDIANTE CORREO ELECTRONICO DEL 8 DE MAYO DE 2015 A LAS 8:37 P.M.

OBSERVACION No. 1. 4. ASPECTOS FINANCIEROS DE LA CONTRATACIÓN

Como forma de pago y financiación del contrato se presenta a continuación la figura de crédito proveedor:

4.1. CRÉDITO PROVEEDOR

De acuerdo con el parágrafo 2 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, las operaciones de crédito público son:

*“Parágrafo 2º.- Operaciones de Crédito Público. Sin perjuicio de lo previsto en leyes especiales, para efectos de la presente ley se consideran **operaciones de crédito público las que tienen por objeto dotar a la entidad de recursos con plazo para su pago, entre las que se encuentran la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de bonos y títulos valores, los créditos de proveedores y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de las entidades estatales.***

DINA Camiones S.A. de C.V., al ser una empresa de fabricación y venta directa de autobuses sin capacidad de financiamiento, basada en en los Estados Unidos Mexicanos, con Sociedad Mayoritaria de la empresa DINA Camiones de Colombia S.A.S., basada Colombia, no puede ofertar un crédito de ningún tipo a una empresa ya sea nacional ó extranjera.

Por lo anterior, DINA Camiones S.A. de C.V., solo puede vender autobuses a un cliente final a través de la emisión de una carta de crédito confirmada por un banco Internacional, irrevocable, al a vista y a pagar contra entrega de los bienes solicitados ó en su defecto pago en efectivo.

No obstante lo anterior, se pone a su disposición las relaciones que se tiene con la banca de primer piso (BBVA – Bancomer) tanto en México como en Colombia, así como con la banca de fomento de México (Bancomext), para que el cliente, en este caso Transcaribe Operador, adquiera un crédito directo para la adquisición de autobuses de la marca DINA.

RESPUESTA. La observación refiere a la solicitud de modificación de un aspecto esencial de la estructuración del proyecto, el cual se sustenta en la necesidad de que el proveedor de los vehículos que requiere TRANSCARIBE S.A. para operar en el Sistema sea quien financie la operación de crédito, de manera directa, o mediante la consecución de la financiación.

Eso es así porque TRANSCARIBE S.A. no cuenta con los recursos disponibles para comprar de manera directa los vehículos con sus propios recursos, por lo que debe acudir a la figura de crédito proveedor para financiar la operación integral de adquisición.





Sería viable que DINA estructure la financiación con el sector financiero que pone de presente y se asocie en una estructura plural que le permita cumplir con el componente de provisión de los vehículos y de financiación de la operación.

Bajo ese entendido, no resulta viable separar las dos operaciones, por lo que no se introducirá esa modificación en los documentos definitivos.

OBSERVACION No. 2. SOBRE LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS AUTOBUSES PADRONES.

c. El Autobús debe tener un sistema de acondicionamiento de aire, con una capacidad de 130.000 BTU/H o superior.

La unidad DINA Linner G cuenta con una capacidad de 120.000 BTU/H la cual es suficiente para garantizar y conservar la temperatura requerida en una unidad de 10.40 metros. Adicionalmente, el uso de un equipo con esta capacidad, disminuye la carga eléctrica al vehículo y no requiere un alternador ni baterías mas grandes, lo cual representaría un costo mayor de mantenimiento. Por lo tanto se solicita que los autobuses puedan contar con un equipo de A/C con estas dimensiones.

RESPUESTA. La capacidad exigida en los pliegos ésta basada en la longitud máxima del autobús la cual es de 11.50 metros, y una capacidad de pasajeros de 80, además de lo anterior, el tamaño de las puertas (1,1 m) y el número de puertas (5) y el número de paradas de este tipo de autobuses en Operación, hace necesario una capacidad de enfriamiento mayor a la de los autobuses convencionales.

En ese sentido, inicialmente la compañía Dina debe demostrar que el autobús de 10,40 m, tiene la capacidad de cumplir con el requerimiento de capacidad de pasajeros y el número de puertas exigidas, y demostrar técnicamente que con paradas en promedio cada 3 minutos de 20 segundos en promedio, a la temperatura y humedad promedio de la ciudad de Cartagena, no se afecta el confort de los diferentes pasajeros (máxima capacidad) acorde a los demás numerales descritos en el anexo técnico.

De igual forma, la solicitud del acondicionamiento de aire, prevé un equipo de alta eficiencia.

Todo equipo de acondicionamiento de este tipo requiere una capacidad eléctrica la cual debe ser suministrada por un alternador, y en este caso, el fabricante debe demostrar técnicamente la configuración eléctrica y la disminución de la carga, solo con una diferencia de 10.000 BTUs. Los mayores costos de mantenimiento de estos equipos no son a partir del componente eléctrico, sino del mecánico, además del número de horas de funcionamiento en Operación en vacío en la que Opera el Autobús o cuando existe un daño en el sensor, lo que hace que el equipo no realice sus ciclos de climatización.

A partir de lo anterior, no es posible modificar el requerimiento de capacidad del AA, teniendo en cuenta que además de lo anteriormente descrito, para la ciudad de Cartagena, la necesidad de un aire que cumpla con estas características es primordial.





OBSERVACION No. 3. 2.2. CARACTERISTICAS ESPECÍFICAS DE DISEÑO Y FUNCIONALIDAD

2.2.2. MOTOR

a. Los Autobuses deben tener como planta motriz, motores de combustión interna que funcionen con combustibles limpios según lo estipulado en el Artículo 3 de la Resolución Numero 18 0158 de los Ministerios de minas y energía, de la protección social y ambiente, vivienda y desarrollo territorial, Para efectos de los previsto por la ley 1083 de 2006 y deben certificar que el motor cumpla con la norma ambiental Euro V o superior. Todos los vehículos deberán cumplir las resoluciones y los límites máximos de emisión permisibles establecidos en la Resolución 2604 de 2009 o en la norma que la modifique, adicione o sustituya. Todos los vehículos deben tener un convertidor catalítico o sistemas de control de emisiones con la capacidad y características acordes con el motor, tecnología y el combustible limpio que será usado, según lo estipula la norma o estándar adoptado por la autoridad competente que rige la materia y deben contar con un dispositivo de control de emisiones o sistema de diagnóstico a bordo (DAB) o su sigla en inglés OBD según especificaciones de las directivas 2005/55/EC y 2005/78/EC.

La unidad DINA Linner G cuenta con certificado para cumplir con la Norma Euro V o superior que se requiere, además del convertidor catalítico de tres vías el cual garantiza un completo control sobre la emisión de contaminantes lo cual nos proporciona la certeza suficiente para no depender de un sistema OBD. Por lo tanto se solicita la eliminación de este requerimiento.

RESPUESTA. El requerimiento del sistema de diagnóstico DAB y OBD, no es un requerimiento ligado al cumplimiento o no de la norma de emisiones, este requerimiento se exige por cuanto se necesita el monitoreo y control del motor y su funcionamiento.

La naturaleza de estos Sistemas y la evaluación de los Niveles de Servicio, requiere que todos los mecanismos deben ser monitoreados y debidamente documentados, así como proporcionar alarmas de su funcionamiento al conductor, por lo que no da a lugar el cambio solicitado.

OBSERVACION No. 4. e. La Potencia del motor debe ser 280 HP o superior, y poseer condiciones técnicas que mejoren su desempeño, como: turbo-cargado, cuatro válvulas por cilindro o más, e intercooler.

La unidad DINA Linner G cuenta con una potencia de 250 HP @ 2,200 RPM, que de acuerdo a la geografía de la ruta y a las características de peso y tamaño del autobús, es suficiente para tener un óptimo desempeño en el sistema de transporte masivo de Cartagena. Por lo tanto se solicita ampliar el espectro de posibilidades de motor y permitir la entrada de motores de 250 HP.

RESPUESTA. Debe demostrarse a través de un documento técnico el cumplimiento de Potencia, acorde a lo requerido por el Sistema. Igual que la pregunta No. 1, la empresa Dina, está ofertando un autobuses de 10,40 mt, el cual requiere un motor de menor potencia, por lo cual este proveedor debe documentar el cumplimiento de la capacidad





técnica de pasajeros, estructura de carrocería y utilización de aire acondicionado, además de cualquier variable que afecte el requerimiento de potencia, y que además la capacidad del motor cumple con los requerimientos para esta configuración.

No ha lugar con el requerimiento.

OBSERVACION No. 5. g. Los automotores deberán estar provistos de un sistema de detección y extinción de incendio automático, en el interior del compartimiento del motor, este sistema no deberá necesitar energía eléctrica para su funcionamiento, tendrá que ser totalmente autónomo y con capacidad de detectar y apagar un incendio en un tiempo máximo de 10 segundos. Al activarse el sistema, deberá enviar una señal de alarma sonora al tablero del conductor, el sistema deberá cumplir con las normas internacionales UL, FM, NFPA, CE, MEA.

Existen sistemas costosos de aproximadamente \$5,000 USD que además requieren energía eléctrica que pueden ser incorporados a la unidad. Sin perjuicio de lo anterior, los tanques de gas natural comprimido de la unidad Linner G cuentan con un sistema "PRD" donde, en caso de emergencia las válvulas descargan el gas en dirección controlada automáticamente. Por lo anterior, se solicita eliminar este sistema.

RESPUESTA. El requerimiento ésta basado en la necesidad de controlar un conato de incendio en el motor y su compartimiento, que además de lo anterior debe ir acompañado del sistema de control de los tanques. Es preciso tener en cuenta que estos autobuses cuentan con recubrimientos en el motor a fin de disminuir la transferencia de calor hacia el habitáculo de pasajeros, lo que puede antes de vaciar los tanques, un incendio no controlado en este habitáculo. En ese sentido, el corte de suministro de gas no extingue el fuego, por lo que no es posible atender dicha solicitud.

OBSERVACION No. 6. 2.2.4. SUSPENSIÓN

b. La suspensión debe poseer dispositivos reguladores de nivel, garantizando en todo momento las alturas de carrocería y altura del suelo a la plataforma de abordaje de los pasajeros exigidos en el presente anexo, amortiguadores de doble acción y barra estabilizadora por eje.

La unidad Linner G no cuenta con barra estabilizadora en el eje trasero ya que es una aplicación urbana donde el autobús no circula a alta velocidad y el bajo centro de gravedad del vehículo gracias a la ubicación inferior de los tanques de combustible, permite su alto grado de estabilidad. Por lo anterior, se solicita eliminar el uso de barra estabilizadora trasera.

RESPUESTA. Aun cuando la velocidad promedio de los SITM no es alta (con respecto a los vehículos convencionales), la velocidad máxima para estos sistemas (60 km/h) y la capacidad de pasajeros obliga a contar con todos los mecanismos de seguridad que minimicen la inclinación lateral que sufre el auto en las curvas al estar sometido a la fuerza centrípeta (componente de la fuerza que actúa sobre un objeto en movimiento sobre una trayectoria curvilínea).

OBSERVACION No. 7. 2.2.5. FRENOS





b. El autobús debe contar con un Sistema de frenos de disco delanteros.

La unidad Linner G utiliza un sistema de frenos neumáticos, con doble sistema independiente leva-tambor Meritor Q Plus, utilizados en la industria con la misma eficiencia que los frenos de disco en rutas similares a las del sistema de transporte masivo de Cartagena. Por otra parte, el autobús ofrece una transmisión automática con retardador hidráulica por lo que los frenos de disco resultan innecesarios en rutas como las que se pretende circular, además de representar un gasto innecesario tanto en implementación como en mantenimiento, y al ser poco comunes sus repuestos, pueden ser más difíciles de encontrar. Por lo anterior se solicita la aprobación para el uso de frenos neumáticos.

RESPUESTA. El mantenimiento de los elementos de frenado de Disco se realiza con menor frecuencia que los frenos de campana, además de utilizar menor horas hombre y de disminuir el tiempo del vehículo no Operativo por mantenimiento, lo cual impacta directamente en la Operación y a su vez en la disminución de costos asociados con la Operación de los autobuses. En cuanto a la incorporación del retardador a la caja, este impacta de manera positiva a ambos mecanismos, por lo que no se puede tomar en cuenta como una justificación al cambio de los mismos. De igual forma es preciso resaltar, que la Operación de estos autobuses y las temperaturas de la ciudad hace que el retardador se recaliente (se tienen paradas incluso de cada 1 minuto), lo que obliga al conductor a desactivarlo y estos casos la capacidad de frenado se traslada 100% a los frenos, en donde los frenos delanteros son los que realizan el mayor trabajo en la operación de frenado de estos autobuses.

OBSERVACION No. 8. 2.2.8.2. Dimensiones y Peso de la Carrocería.

d. Los Autobuses Padrones no deben sobrepasar las dimensiones establecidas en las siguientes tablas: (medidas en milímetros).

Altura del suelo al punto más bajo 300/ ---

La unidad Linner G cuenta con una altura mínima al punto más bajo de 400 mm. del suelo, la implementación de altura mínima de 300 mm se refiere al uso de autobuses de entrada baja y/o piso bajo. Por lo anterior se solicita que la altura mínima del autobús sea de 400 mm.

RESPUESTA. Esta altura corresponde al punto más bajo del autobús el cual por condiciones técnicas de accesibilidad (escalones), debe ser de 300 mm.

OBSERVACION No. 9. Altura interna libre 2100

La unidad Linner G tiene una altura libre de 1995 mm., cumpliendo con la norma 5206, la cual dicta que debe contar con una altura mínima de 1800 mm. Por lo anterior se solicita que este autobús cumpla con la Norma Técnica Colombiana (NTC) 5206 en vez de la NTC 4901.

RESPUESTA. Corresponde a un requerimiento Técnico de la NTC 4901-3, con la cual se rigen esta tipología vehicular. Solo se toman apartes de la NTC5206, cuando la anterior no especifica valores.





OBSERVACION No. 10. Ancho libre de las puertas de servicio 1100

La unidad Linner G cuenta con un ancho libre de 647 mm., lo cual permite un mejor control para la entrada de personas, evitando el acceso de personas sin ser contabilizadas por el sistema de recaudo. Por lo anterior se solicita aplique la norma 5206 para cumplir con el requerimiento.

RESPUESTA. Corresponde a un requerimiento Técnico de la NTC 4901-3, con la cual se rigen esta tipología vehicular. Solo se toman apartes de la NTC5206, cuando la anterior no especifica valores.

OBSERVACION No. 11. 2.2.8.4.3. Puertas de Emergencia

h. El sistema de las puertas de emergencia deberá ser integrado a la ULAC de Manejo de Flota, que permita generar el control de TRANSCARIBE S.A. con respecto al estado de las puertas del Autobús (abierta-cerrada).

Este sistema lo debe adaptar la empresa que se encargue de la telemetría del autobús. DINA puede dejar la preparación de los ductos para que la empresa en cuestión instale su equipo. Por lo anterior se solicita que este requerimiento sea hecho a la empresa encargada de instalar el manejo de esta tecnología.

RESPUESTA. Esto corresponde a una señal que debe ser incorporada y suministrada por el carroceros para su uso por parte de la unidad de manejo de flota.

OBSERVACION No. 12. 2.2.8.5. Iluminación

2.2.8.5.1. Exterior

a. Todo el sistema de iluminación exterior y las luces de frenado, emergencia, direccionales, deberán ser LED, y cumplir con lo establecido a continuación:

Solicitamos se aclare, si los faros principales deben ser LED. El uso de faros LED es casi exclusivo para unidades tipo Foraneas, por lo que los repuestos pueden ser escasos y de mayor costo que faros incandescentes. Por lo anterior se requiere sea permitido el uso de faros delanteros incandescentes.

RESPUESTA. Efectivamente todas las luces, incluso los faros principales deben ser LED.

OBSERVACION No. 13. i. Los faros delanteros de los Autobuses deben cumplir las especificaciones del Reglamento No. 87 de las Naciones Unidas “Uniform Provisions Concerning the Approval of Daytime Running Lamps for Power Driven Vehicles” referente a la capacidad y pruebas para ser utilizados como luz día.

Debido a que los autobuses deberán circular con luces encendidas en todo momento, se requiere sea eliminada la No. 87 de las Naciones Unidas “Uniform Provisions Concerning the Approval of Daytime Running Lamps for Power Driven Vehicles” referente a la capacidad y pruebas para ser utilizados como luz día.

RESPUESTA. El requerimiento de marcha constante con luces encendidas corresponden a directrices Operacionales, las cuales no están reglamentadas a la fecha y no existe un requerimiento del uso continuo de las mismas para estos sistemas. No se elimina el requerimiento.





OBSERVACION No. 14. 2.2.8.5.2. Interior

5. El sistema de iluminación deberá ser integrado a la ULAC de Manejo de Flota, de tal manera que permita la programación de las luces independientemente de la acción de encendido del conductor.

La unidad Linner G ofrece que todas las luces tanto internas como externas se enciendan al momento de arrancar el motor, garantizando iluminación permanente beneficiando la seguridad del usuario. Por lo anterior se solicita que el sistema de iluminación no sea integrado a la ULAC de Manejo de flota.

RESPUESTA. Obedece a una necesidad de control Operacional, no se puede eliminar.

OBSERVACION No. 15. 2.2.8.6. Asideros

j. Los asideros verticales se deben instalar máximo cada 1,5 m o mínimo cada dos sillas, a lo largo del eje longitudinal del Autobús.

Basándonos en la norma 5206 la unidad Linner G no requiere de asideros verticales y recomendamos que se mantenga de esta forma ya que perdemos espacio del habitáculo principal. Adicionalmente los asientos cuentan con manijas o agarraderas en las esquinas adjuntas al pasillo, facilitando que los pasajeros puedan detenerse de forma adecuada mientras el autobús se mantiene en movimiento.

RESPUESTA. Corresponde a un requerimiento Técnico de la NTC 4901-3, con la cual se rigen esta tipología vehicular. Solo se toman apartes de la NTC5206, cuando la anterior no especifica valores.

OBSERVACION No. 16. 2.2.8.8. Condiciones de Accesibilidad

h. Se deberá contar con un Sensor en el cinturón de seguridad o en el sistema de anclaje de la silla de ruedas el cual indique al conductor, con una señal audible y luminosa, hasta que la silla de ruedas no esté debidamente anclada y su ocupante no esté sujeto a la misma con su respectivo cinturón de seguridad. Asimismo, el discapacitado debe contar con un sistema de comunicación directa con el conductor (timbre).

Recomendamos que por seguridad, sea el conductor del autobús el que se encargue de la sujeción y liberación del usuario con movilidad reducida, asegurándose que el proceso se lleve de manera correcta, adicionalmente, la norma 5602 no lo requiere.. Por lo anterior se solicita sea eliminada la instalación de este sistema.

RESPUESTA. Esta Operación de liberación es innecesaria Operacionalmente, toda vez que cuando el PMR obtura el Sistema de comunicación, obliga a la parada del autobús en el siguiente paradero, y la manipulación del elevador o la plataforma por parte del conductor por lo que no existe riesgo de accidente. Es preciso resaltar que la señal que se describe refiere a que en caso de que no se tenga el cinturón debidamente asegurado, la alarma da al conductor una alerta que lo obliga a detener el autobús en este caso, por lo que no es posible eliminar el requerimiento.

OBSERVACION No. 17. 2.2.8.9.2. Otros dispositivos de rampas y elevadores mecánicos





Ubicación de controles. Los elevadores mecánicos pueden ser operados mediante un control ubicado en la cabina del conductor o mediante un control ubicado adyacentemente al elevador el cual podrá ser operado únicamente por medio de un control maestro situado en la cabina del conductor. El control maestro debe tener un medio de advertencia para el conductor cuando el control maestro esté en posición de permitir la activación del elevador.

Recomendamos que por seguridad, el control del elevador esté ubicado solamente a un costado del mecanismo y no en la cabina del conductor, lo anterior para asegurarse que el operador estará a un lado del usuario en todo momento, cerciorándose de su seguridad. La operación de este mecanismo desde la cabina del conductor pone en riesgo su utilización adecuada.

RESPUESTA. Se elimina el requerimiento: control ubicado en la cabina del conductor

OBSERVACION No. 18. 2.2.8.11. Puertas de Servicio

b. Se debe contar con un dispositivo auditivo de 80 db \pm 5 (A) medido al centro de las puertas de servicio a una altura de 1.5 m del piso interior y alejado 0.6 m de la puerta cuando esté cerrada y luminoso en el centro de las puertas de servicio que permita a los pasajeros identificar si se va a abrir o cerrar. El sistema debe accionarse con dos (2) segundos de anticipación a la apertura o cierre de las puertas. Asimismo, se debe tener un testigo para advertir que las puertas no se encuentran bien cerradas.

Este sistema lo debe adaptar la empresa que se encargue de la telemetría del autobús. DINA puede dejar la preparación de los ductos para que la empresa en cuestión instale su equipo. Por lo anterior se solicita que este requerimiento sea hecho a la empresa encargada de instalar el manejo de esta tecnología.

RESPUESTA. Debe ser suministrado por el carroceros, por lo que hace parte integral del autobús.

OBSERVACION No. 19. k. Todos los Autobuses Padrones del Sistema TRANSCARIBE S.A., deberán contar con Dos (2) puertas dobles de servicio de plataforma alta al costado izquierdo entre los dos ejes y Tres (3) puertas dobles de servicio de plataforma baja o semi baja al costado derecho, con un ancho de 1.1 m libres y una altura libre de 1.9 m.

l. Para Autobuses con motor trasero se permitirá un ancho libre de 1.0 m en la última puerta de servicio.

Consideramos que estas características son adecuadas para un vehículo de 12 metros, ya que se requiere un vehículo de máximo 11.50 metros, el implementar esta cantidad de puertas puede comprometer la rigidez de la estructura de la carrocería. Por lo tanto, se recomienda el uso de una (1) puerta doble de servicio de plataforma alta al costado izquierdo y dos (2) puertas de servicio al costado derecho.

RESPUESTA. El requerimiento Operacional de las puertas dobles del costado izquierdo (plataforma alta se mantiene), puesto que corresponde al diseño de las puertas de las estaciones.





Se acepta la solitud de disminución a dos puertas del costado derecho.

OBSERVACION No. 20. 2.2.8.17.2. Ductos y Sistemas de Conducción

1. Es necesario instalar un sistema de cortina de aire o sistema equivalente ubicado antes de las puertas de servicio del Autobús para evitar al máximo la transferencia de calor desde el exterior en el momento del abordaje.

El sistema de aire acondicionado que tiene la unidad Linner G asegura la temperatura requerida en el habitáculo principal sin la necesidad de un sistema de cortina. De igual forma la implementación de estos equipo, implica un costo mayor, el cual no es justificable. Por lo tanto se solicita que sea eliminado el uso de cortinas de aire de aire en las puertas.

RESPUESTA. Obedece a un requerimiento de mejora de la eficiencia del aire acondicionado, teniendo en cuenta el número de paradas y la duración de las mismas en este tipo de Sistemas. No se realiza modificación.

OBSERVACION No. 21. 2.2.8.17.4. Sistema de Ventilación Auxiliar

2. El puesto del conductor debe contar un sistema de ventilación mecánica independiente del sistema principal de tres velocidades con las rejillas orientables para cara, cuerpo y pies.

Debido a que el autobús cuenta con sistema de Aire Condicionado, consideramos que no es necesaria la instalación de un sistema de ventilación mecánica independiente del sistema principal, ya que se asegura mantener la temperatura interna del autobús en todo momento. En caso de ser necesario, se solicita sea aclarado si con una ventila del Aire Acondicionado dirigido al operador sería suficiente o si se requiere un ventilador mecánico independiente.

RESPUESTA. Solo ventilación Mecánica independiente para el conductor.

**OBSERVACION No. 22. 3. ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS AUTOBUSES
BUSETONES**

3.2.2. MOTOR

a. Los Autobuses deben tener como planta motriz, motores de combustión interna que funcionen con combustibles limpios según lo estipulado en el Artículo 3 de la Resolución Numero 18 0158 de los Ministerios de minas y energía, de la protección social y ambiente, vivienda y desarrollo territorial, Para efectos de los previsto por la ley 1083 de 2006 y deben certificar que el motor cumpla con la norma ambiental Euro V o superior. Todos los vehículos deberán cumplir las resoluciones y los límites máximos de emisión permisibles establecidos en la Resolución 2604 de 2009 o en la norma que la modifique, adicione o sustituya. Todos los vehículos deben tener un convertidor catalítico o sistemas de control de emisiones con la capacidad y características acordes con el motor, tecnología y el combustible limpio que será usado, según lo estipula la norma o estándar adoptado por la autoridad competente que rige la materia y deben contar con un dispositivo de control de emisiones o sistema de diagnostico a bordo (DAB) o su sigla en ingles OBD según especificaciones de las directivas 2005/55/EC y 2005/78/EC.





La unidad DINA Linner G cuenta con certificado para cumplir con la Norma Euro V o superior que se requiere, además del convertidor catalítico de tres vías el cual garantiza un completo control sobre la emisión de contaminantes lo cual nos proporciona la certeza suficiente para no depender de un sistema OBD. Por lo tanto se solicita la eliminación de este requerimiento.

RESPUESTA. El requerimiento del sistema de diagnóstico DAB y OBD, no es un requerimiento ligado al cumplimiento o no de la norma de emisiones, este requerimiento se exige por cuanto se necesita el monitoreo y control del motor y su funcionamiento.

La naturaleza de estos Sistemas y la evaluación de los Niveles de Servicio, requiere que todos los mecanismos deben ser monitoreados y debidamente documentados, así como proporcionar alarmas de su funcionamiento al conductor, por lo que no da a lugar el cambio solicitado.

OBSERVACION No. 23. g. Los automotores deberán estar provistos de un sistema de detección y extinción de incendio automático, en el interior del compartamiento del motor, este sistema no deberá necesitar energía eléctrica para su funcionamiento, tendrá que ser totalmente autónomo y con capacidad de detectar y apagar un incendio en un tiempo máximo de 10 segundos. Al activarse el sistema, deberá enviar una señal de alarma sonora al tablero del conductor, el sistema deberá cumplir con las normas internacionales UL, FM, NFPA, CE, MEA.

Existen sistemas costosos de aproximadamente \$5,000 USD que además requieren energía eléctrica que pueden ser incorporados a la unidad. Sin perjuicio de lo anterior, los tanques de gas natural comprimido de la unidad Linner G cuentan con un sistema “PRD” donde, en caso de emergencia las válvulas descargan el gas en dirección controlada automáticamente. Por lo anterior, se solicita eliminar este sistema.

RESPUESTA. El requerimiento ésta basado en la necesidad de controlar un conato de incendio en el motor y su compartimiento, que además de lo anterior debe ir acompañado del sistema de control de los tanques. Es preciso tener en cuenta que estos autobuses cuentan con recubrimientos en el motor a fin de disminuir la transferencia de calor hacia el habitáculo de pasajeros, lo que puede antes de vaciar los tanques, un incendio no controlado en este habitáculo. En ese sentido, el corte de suministro de gas no extingue el fuego, por lo que no es posible atender dicha solicitud.

OBSERVACION No. 24. 3.2.6. FRENOS

b. El autobús debe contar con un Sistema de frenos de disco delanteros.

La unidad Linner G utiliza un sistema de frenos neumáticos, con doble sistema independiente leva-tambor Meritor Q Plus, utilizados en la industria con la misma eficiencia que los frenos de disco en rutas similares a las del sistema de transporte masivo de Cartagena. Por otra parte, el autobús ofrece una transmisión automática con retardador hidráulica por lo que los frenos de disco resultan innecesarios en rutas como las que se pretende circular, además de representar un gasto innecesario tanto en implementación como en mantenimiento, y al ser poco comunes sus repuestos,





pueden ser más difíciles de encontrar. Por lo anterior se solicita la aprobación para el uso de frenos neumáticos.

RESPUESTA. El mantenimiento de los elementos de frenado de Disco se realiza con menor frecuencia que los frenos de campana, además de utilizar menor horas hombre y de disminuir el tiempo del vehículo no Operativo por mantenimiento, lo cual impacta directamente en la Operación y a su vez en la disminución de costos asociados con la Operación de los autobuses. En cuanto a la incorporación del retardador a la caja, este impacta de manera positiva a ambos mecanismos, por lo que no se puede tomar en cuenta como una justificación al cambio de los mismos. De igual forma es preciso resaltar, que la Operación de estos autobuses y las temperaturas de la ciudad hace que el retardador se recaliente (se tienen paradas incluso de cada 1 minuto), lo que obliga al conductor a desactivarlo y estos casos la capacidad de frenado se traslada 100% a los frenos, en donde los frenos delanteros son los que realizan el mayor trabajo en la operación de frenado de estos autobuses.

OBSERVACION No. 25. 3.2.7. TRANSMISIÓN

a. Deberá contar con caja de velocidades completamente automática con control electrónico, sistema de neutro durante paradas y retardador hidráulico incorporado, la cual deberá ser seleccionada y/o ajustada teniendo en cuenta las características geométricas de las vías de la ciudad de Cartagena de Indias D.T. y C., de seis velocidades hacia delante y reversa, garantizando en todo momento un buen desempeño del autobús

Consideramos que en una unidad con las características de un buseton no se requiere una caja de velocidades automática debido a que tiene un consumo del 15% más alto de combustible y al elevado costo de la misma. Por lo anterior, se requiere sea aceptado el uso de una transmisión manual de 6 velocidades al frente y una de reversa.

RESPUESTA. El mantenimiento de las cajas mecánicas y los problemas presentados en ellas en este tipo de Sistemas hace el costo del mantenimiento no tenga la diferencia expresada por el fabricante, y la cual debe estar debidamente soportada por el proveedor. De igual forma, este requerimiento busca aumentar el confort de los usuarios ya que las cajas automáticas , la cual se ve afectada por el uso de cajas mecánicas, además de concentrar al conductor en su labor de manipulación del autobús con seguridad. las cajas automáticas proporcionan más comodidad y confort, reducen el desgaste de elementos como el embrague, permiten mantener descansada la pierna izquierda que es una de mayores causas de ausentismo y enfermedades profesionales en este tipo de labor, que no debe accionar el embrague repetidas veces cuando nos encontramos en una retención, un atasco o en una vía con muchos semáforos.

OBSERVACION No. 26. 3.2.9.2. Dimensiones y Peso de la Carrocería

Altura del suelo al punto más bajo 300/---

La unidad Linner G cuenta con una altura mínima al punto más bajo de 400 mm. del suelo, la implementación de altura mínima de 300 mm se refiere al uso de autobuses de entrada baja y/o piso bajo. Por lo anterior se solicita que la altura mínima del autobús sea de 400 mm.





RESPUESTA. Esta altura corresponde al punto más bajo del autobús el cual por condiciones técnicas de accesibilidad (escalones), debe ser de 300 mm.

OBSERVACION No. 27. 2. El Proponente seleccionado deberá entregar a TRANSCARIBE S.A. en formato digital (Autocad 2010) modificable, para su aprobación, el diseño y la distribución interna de la carrocería de cada tipología de Autobús, antes de iniciar el proceso de fabricación de la carrocería.

Por políticas de la empresa y debido a la propiedad intelectual de los desarrollos de DINA Camiones S.A. de C.V. nos vemos en la necesidad de negar este requerimiento. En too caso se les entrega un manual de servicio con diagramas de instalación del sistema eléctrico.

RESPUESTA. La información solicitada solo corresponde a dimensiones y configuración de sillas, esto además de la confidencialidad de la información suministrada por el fabricante, permite el requerimiento antes mencionado.

OBSERVACION No. 28. h. El sistema de las puertas de emergencia deberá ser integrado a la ULAC de Manejo de Flota, que permita generar el control de TRANSCARIBE S.A. con respecto al estado de las puertas del Autobús (abierta-cerrada).

Este sistema lo debe adaptar la empresa que se encargue de la telemetría del autobús. DINA puede dejar la preparación de los ductos para que la empresa en cuestión instale su equipo. Por lo anterior se solicita que este requerimiento sea hecho a la empresa encargada de instalar el manejo de esta tecnología.

RESPUESTA. Esto corresponde a una señal que debe ser incorporada y suministrada por el carrocerero para su uso por parte de la unidad de manejo de flota.

OBSERVACION No. 29. 3.2.14. Condiciones de Accesibilidad

i. Se deberá contar con un Sensor en el cinturón de seguridad o en el sistema de anclaje de la silla de ruedas el cual indique al conductor, con una señal audible y luminosa, hasta que la silla de ruedas no esté debidamente anclada y su ocupante no esté sujeto a la misma con su respectivo cinturón de seguridad. Asimismo, el discapacitado debe contar con un sistema de comunicación directa con el conductor (timbre).

Recomendamos que por seguridad, sea el conductor del autobús el que se encargue de la sujeción y liberación del usuario con movilidad reducida, asegurándose que el proceso se lleve de manera correcta, adicionalmente, la norma 5602 no lo requiere.. Por lo anterior se solicita sea eliminada la instalación de este sistema.

RESPUESTA. Esta Operación de liberación es innecesaria Operacionalmente, toda vez que cuando el PMR obtura el Sistema de comunicación, obliga a la parada del autobús en el siguiente paradero, y la manipulación del elevador o la plataforma por parte del conductor por lo que no existe riesgo de accidente. Es preciso resaltar que la señal que se describe refiere a que en caso de que no se tenga el cinturón debidamente asegurado, la alarma da al conductor una alerta que lo obliga a detener el autobús en este caso, por lo que no es posible eliminar el requerimiento.





OBSERVACION No. 30. 3.2.16.7.2. Ductos y Sistemas de Conducción

2. Es necesario instalar un sistema de cortina de aire o sistema equivalente ubicado antes de las puertas de servicio del Autobús para evitar al máximo la transferencia de calor desde el exterior en el momento del abordaje.

El sistema de aire acondicionado que tiene la unidad Linner G asegura la temperatura requerida en el habitáculo principal sin la necesidad de un sistema de cortina. De igual forma la implementación de estos equipos, implica un costo mayor, el cual no es justificable. Por lo tanto se solicita que sea eliminado el uso de cortinas de aire de aire en las puertas.

RESPUESTA. Obedece a un requerimiento de mejora de la eficiencia del aire acondicionado, teniendo en cuenta el número de paradas y la duración de las mismas en este tipo de Sistemas. No se realiza modificación.

OBSERVACION No. 31. 3.2.16.7.4. Sistema de Ventilación Auxiliar

2. El puesto del conductor debe contar un sistema de ventilación mecánica independiente del sistema principal de tres velocidades con las rejillas orientables para cara, cuerpo y pies.

Debido a que el autobús cuenta con sistema de Aire Acondicionado, consideramos que no es necesaria la instalación de un sistema de ventilación mecánica independiente del sistema principal, ya que se asegura mantener la temperatura interna del autobús en todo momento. En caso de ser necesario, se solicita sea aclarado si con una ventila del Aire Acondicionado dirigido al operador sería suficiente o si se requiere un ventilador mecánico independiente.

RESPUESTA. Solo ventilación Mecánica independiente para el conductor.

➤ **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR GILBERTO BLANCO, DIRECTOR COMERCIAL BUSES Y AUTOS DE COLOMBIA S.A., REPRESENTANTE DE CARROCERIAS MARCOPOLO, MEDIANTE CORREO ELECTRONICO DEL 9 DE MAYO DE 2015 A LAS 11:25 A.M.**

OBSERVACION No. 32. TENIENDO EN CUENTA LOS BORRADORES QUE APARECEN EN PAGINA WEB, ESTAMOS INTERESADOS EN CONOCER DE SU PARTE:

1. QUE GARANTIA ESTA AUTORIZADO EL MUNICIPIO DE CARTAGENA PARA RESPALDAR EL CREDITO PROVEEDOR??
2. PARA LO ANTERIOR TENER EN CUENTA LO CONTEMPLADO EN LAS LEYES O DECRETOS QU APARECEN A CONTINUACION:

1. Ley 80 de 1993





- 2- Decreto 2681 de 1993: El crédito proveedor se rige por las normas de los contratos de empréstito contenidas en este decreto
- 3- Decreto 1333 de 1986: Normas que aplican para una entidad descentralizada como es el Municipio.

RESPUESTA. Frente a la pregunta: ¿QUÉ GARANTÍA ESTA AUTORIZADO EL MUNICIPIO DE CARTAGENA PARA RESPALDAR EL CRÉDITO PROVEEDOR?

Frente a este particular se tiene que **de acuerdo con el parágrafo 2 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, las operaciones de crédito público son:**

*“Parágrafo 2º.- Operaciones de Crédito Público. Sin perjuicio de lo previsto en leyes especiales, para efectos de la presente ley se consideran **operaciones de crédito público las que tienen por objeto dotar a la entidad de recursos con plazo para su pago, entre las que se encuentran la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de bonos y títulos valores, los créditos de proveedores y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de las entidades estatales.***

(...)

Las operaciones a que se refiere el presente artículo y las conexas con éstas se contratarán en forma directa. Su publicación, si a ello hubiere lugar, se cumplirá en el Diario Oficial cuando se trate de operaciones de la Nación y sus entidades descentralizadas. Para operaciones de la este requisito se entenderá cumplido en la fecha de la orden de publicación impartida por el Director General de Crédito Público del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en las entidades descentralizadas del orden nacional en la fecha del pago de los derechos correspondientes por parte de la entidad contratante. Salvo lo que determine el Consejo de Ministros, queda prohibida cualquier estipulación que obligue a la entidad estatal prestataria a adoptar medidas en materia de precios, tarifas y en general, el compromiso de asumir decisiones o actuaciones sobre asuntos de su exclusiva competencia, en virtud de su carácter público. Así mismo, en los contratos de garantía la Nación sólo podrá garantizar obligaciones de pago” (Resaltado fuera del texto)

En el Decreto 2681 de 1993 “por el cual se reglamentan parcialmente las operaciones de crédito público, las de manejo de la deuda pública, sus asimiladas y conexas y la contratación directa de las mismas”, se contempla la figura del crédito proveedor como una forma de dotar a la entidad estatal de recursos para el desarrollo de sus funciones. Al respecto en dicho Decreto se establece lo siguiente:

*“Artículo 1º.- Ámbito de aplicación. El presente Decreto se aplica a las operaciones de crédito público, **las operaciones asimiladas, las***





operaciones propias del manejo de la deuda pública y las conexas con las anteriores, de que trata el parágrafo 2 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, que realicen las entidades estatales definidas en el artículo 2 de la mencionada ley

(...)

Artículo 3º.- Operaciones de crédito público. Son operaciones de crédito público los actos o contratos que tienen por objeto dotar a la entidad estatal de recursos, bienes o servicios con plazo para su pago o aquellas mediante las cuales la entidad actúa como deudor solidario o garante de obligaciones de pago.

Dentro de estas operaciones están comprendidas, entre otras, la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de títulos de deuda pública, los créditos de proveedores y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de entidades estatales." (Resaltado fuera del texto)

De acuerdo con el Decreto 2681 de 1993, los contratos de crédito proveedor se definen de la siguiente manera:

"Artículo 17º.- Créditos de proveedores. Se denominan créditos de proveedor aquellos mediante los cuales se contrata la adquisición de bienes o servicios con plazo para su pago.

Sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos establecidos para la adquisición de bienes o servicios en la Ley 80 de 1993, los créditos de proveedor se sujetarán a lo dispuesto en los artículos anteriores, según se trate de empréstitos internos o externos y la entidad estatal que los celebre.

Parágrafo.- De conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, están autorizados por vía general y no requerirán los conceptos allí mencionados, los créditos de proveedor con plazo igual o inferior a un año." (Resaltado fuera del texto)

Adicionalmente, la jurisprudencia ha dicho lo siguiente:

"todo crédito representa una cantidad de dinero debida a una persona o entidad, quienes, por lo mismo, están facultadas para exigirlo y cobrarlo. Trasladada esa noción al ámbito de lo público, el crédito se traduce en una deuda u obligación adquirida por el Estado con las entidades de crédito, nacionales o extranjeras y/o particulares, en moneda nacional o extranjera, con una fecha de vencimiento y bajo una determinada tasa de interés. [...] Ahora bien, el artículo 41 (parágrafo 2º) de la Ley 80 de 1993 definió expresamente las





operaciones de crédito público en el ámbito contractual, al regular el perfeccionamiento de los contratos estatales, en los siguientes términos:

“Sin perjuicio de lo previsto en leyes especiales, para efectos de la presente ley se consideran operaciones de crédito público las que tienen por objeto dotar a la entidad de recursos con plazo para su pago, entre las que se encuentran la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de bonos y títulos valores, los créditos de proveedores y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de las entidades estatales.

El Decreto 2681 de 1993 reglamentó el precepto anterior. **Se tiene entonces que los créditos a proveedores ciertamente hacen parte de las operaciones de crédito público**, distinguidas por las únicas y categóricas finalidades de dotar a la entidad contratante de recursos, bienes o servicios, con la mediación de un plazo para pagarlos, o de garantizar obligaciones de pago, inclusive bajo la forma de la solidaridad; y, en todo caso, los actos o contratos análogos a esas unívocas finalidades, que obliguen a la entidad estatal bajo un determinado plazo de pago.

La idea es clara: el “crédito de proveedor” como especie del género “operación de crédito público” se contrae con el exclusivo objeto de que una entidad estatal adquiera bienes y servicios pagables a futuro. En la sentencia se analiza si el objeto del contrato LP-012 del 2007 dista de tal objeto.”¹ (Resaltado fuera del texto)

Por su parte, la Corte Constitucional en sentencia C-670 de 2014 dijo:

“iii. Créditos de proveedores. Con los créditos de proveedor se contrata la adquisición de bienes o servicios con plazo para su pago (Dcto 2681 art 17). El mismo Decreto 2681 de 1993 establece que sin perjuicio de lo dispuesto para la adquisición de bienes o servicios en la Ley 80 de 1993 “los créditos de proveedor se sujetarán a lo dispuesto en los artículos anteriores, según se trate de empréstitos internos o externos y la entidad estatal que los celebre”. Esta norma remite entonces a las disposiciones antes señaladas en materia de empréstitos, previstas en los artículos 7 y siguientes del Decreto 2681 de 1993, y a lo estipulado en los Decretos 1222 y 1333 de 1986, según el caso. Por lo mismo, en esta materia, la regulación sujeta la celebración de créditos de proveedores al esquema de controles previos consagrados para los empréstitos en la legislación nacional.”(Resaltado fuera del texto)

¹ CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN CUARTA. Consejero ponente: CARMEN TERESA ORTIZ DE RODRIGUEZ. Bogotá D. C., trece (13) de junio de dos mil trece (2013). Radicación número: 08001-23-31-000-2008-00438-01(19028)





De acuerdo con lo anterior, el crédito proveedor es un mecanismo de financiación del que pueden hacer uso las entidades para adquirir bienes y servicios con el otorgamiento de un plazo para su pago.

Específicamente, el crédito proveedor se rige por las normas de los contratos de empréstito contenidas en el Decreto 2681 de 1993

“Artículo 7º.-Contratos de empréstito. Son contratos de empréstito los que tienen por objeto proveer a la entidad estatal contratante de recursos en moneda nacional o extranjera con plazo para su pago.

*Los empréstitos **se contratarán en forma directa**, sin someterse al procedimiento de licitación o concurso de méritos. Su celebración se sujetará a lo dispuesto en los artículos siguientes.*

(...)

Artículo 13º.- Empréstitos internos de entidades territoriales y sus descentralizadas. La celebración de empréstitos internos de las entidades territoriales y sus descentralizadas continuará rigiéndose por lo señalado en los Decretos 1222 y 1333 de 1986 y sus normas complementarias, según el caso. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación de registro de los mismos en la Dirección General de Crédito Público del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

No podrán registrarse en la mencionada Dirección los empréstitos que excedan los montos individuales máximos de crédito de las entidades territoriales.²”

Así, los proponentes del presente proceso de selección deberán otorgar a TRANSCARIBE S.A., como operador del Sistema, una forma de financiación consistente en un crédito proveedor, en el que se otorgue un plazo a la entidad para realizar el pago de los vehículos que debe adquirir.

El proceso de selección se adelanta con el objetivo de adquirir vehículos, utilizando de manera directa el mecanismo de financiación con el proveedor, bajo las mejores condiciones de mercado en relación con el precio de los vehículos, porcentaje de financiación y calidad. Sobre el particular, y con base en el Decreto 2681 de 1993, se destacan las normas que sustentan el procedimiento:

² *“LEY 533 DE 1999 “Artículo 12º. La celebración de los contratos relacionados con crédito público y de las titularizaciones, por parte de las entidades estatales, así como por parte de aquellas entidades con participación del Estado superior al cincuenta por ciento en su capital social, independientemente de su naturaleza y del orden al cual pertenezcan, que no tengan trámite previsto en las leyes vigentes y en el decreto 2681 de 1993 y demás normas concordantes, requerirá la autorización del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la cual podrá otorgarse en forma general o individual dependiendo de la cuantía, modalidad de la operación y entidad que la celebre. (...)”*





Artículo 33°.- Adquisición de bienes o servicios con financiación. Cuando se vayan a adquirir bienes o servicios para los cuales la entidad estatal proyecte obtener financiación, dicha adquisición de bienes o servicios se someterá al procedimiento y requisitos establecidos para el efecto por la Ley 80 de 1993 y el empréstito respectivo, a lo establecido en el presente Decreto.

En los contratos de empréstito y demás formas de financiamiento, distintos de los créditos de proveedores y de aquellos que sean resultado de una licitación, se buscará que no se exija el empleo, la adquisición de bienes o la prestación de servicios de procedencia extranjera específica o que a ello se condicione el otorgamiento del empréstito. Así mismo, se buscará incorporar condiciones que garanticen la participación de oferentes de bienes y servicios de origen nacional." (Resaltado fuera del texto)

Frente a la autorización para el endeudamiento, al ser TRANSCARIBE S.A. una entidad Municipal descentralizada, como bien lo indica en la comunicación a la que se da respuesta, le aplican las normas contenidas en el Decreto 1333 de 1986, por expresa remisión del artículo 13 del Decreto 2681 de 1993, así:

"Artículo 280. Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41. Las operaciones de crédito interno que proyecten celebrar las entidades descentralizadas de los Municipios requieren concepto favorable del Alcalde y deben estar acompañadas de los siguientes documentos:

1. **Estudio económico que demuestre la utilidad de las obras o inversiones que se van a financiar y su sujeción a los planes y programas que estén adelantando las administraciones seccionales y municipales, acompañado de la proyección del servicio de la deuda que se va a contraer.**

2. **Copia auténtica de la autorización de la junta o consejo directivo del organismo descentralizado, para contratar el préstamo y otorgar garantías.**

3. La minuta del contrato acompañada de la aceptación del contratista y los demás documentos de que tratan los ordinales 3º, 4º y 5º del artículo 279 de este Código.

De acuerdo con lo anterior, los requisitos que se deben cumplir son los siguientes:

- ✓ Contar con concepto favorable del Alcalde
- ✓ Contar con estudio económico que demuestre la utilidad de las obras o de las inversiones que se van a financiar y la sujeción a los planes y programas que estén adelantando





- ✓ Proyección del servicio de la deuda que se va a contraer
- ✓ Copia auténtica de la autorización de la Junta Directiva de TRANSCARIBE S.A. para contratar el préstamo y otorgar garantías

Dicho documento hacen parte de los Anexos que se publicarán con el estudio previo definitivo, por constituir requisito de orden legal y reglamentario que viabilizan la utilización de ese mecanismo de financiación del proyecto.

Adicionalmente, ese mismo Decreto prevé lo siguiente:

“Artículo 283. Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41. Los Concejos Municipales y las juntas o consejos directivos de los organismos descentralizados, no podrán aprobar los presupuestos de tales entidades si en ellos no se hubieren incluido las partidas necesarias para atender oportuna y totalmente el pago del servicio de toda la deuda que resulte exigible en la vigencia respectiva, por concepto de empréstitos contratados.

Artículo 284. Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41. Las entidades a que se refiere el presente Título no podrán celebrar ninguna operación de crédito Interno cuando el servicio total de la deuda pública respectiva represente en la correspondiente vigencia fiscal una suma superior al treinta por ciento (30%) de sus rentas ordinarias incluyendo el nuevo empréstito.

Para los efectos de este artículo, no se consideran rentas ordinarias las provenientes del situado fiscal, ni las transferencias para educación y prestaciones sociales a que se refiere la Ley 43 de 1975.

Artículo 287. Nota: Para interpretación de este artículo remítase a la Ley 80 de 1993, artículo 41. Los contratos, excluidos los de empréstito externo e interno que celebren los Departamentos, los Distritos Especiales, las Intendencias, Comisarías, Municipios y sus entidades descentralizadas serán revisados por los Tribunales Administrativos cuando la cuantía exceda del cinco por ciento (5%) del presupuesto de la respectiva entidad, y en todo caso cuando exceda de cincuenta millones de pesos (\$50.000.000.00).

Parágrafo. Los valores absolutos que este artículo expresa en moneda nacional se reajustarán cada dos años, a partir del primero de enero de 1986, en un porcentaje igual a la variación que para el período bienal que termine el 31 de octubre anterior registre el índice de precios al consumidor, nivel de ingresos medios (empleados), que elabora el Departamento Nacional de Estadística, aproximando el resultado a la decena de miles superior. El Gobierno Nacional publicará un decreto con los valores absolutos resultantes, de acuerdo con la certificación





que expida el Departamento Nacional de Estadística al terminar el mes de octubre respectivo.

Si el Gobierno no expidiere el decreto, el aumento será de un veinte por ciento (20%)." (Resaltado fuera del texto)

Como se advierte de lo anterior, TRANSCARIBE S.A. cuenta con un estudio jurídico y financiero serio relacionado con definir los requisitos que requiere para contratar un crédito proveedor, señalando que cuenta con el cumplimiento de todos ellos en el proceso licitatorio en mención.

FIN DEL DOCUMENTO

