

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

TRANSCARIBE S.A.



ALCALDIA DE CARTAGENA DE INDIAS
Distrito Turístico y Cultural

ESTUDIOS PREVIOS DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD

LICITACION PUBLICA No. TC – LPN – 001 de 2017

**OBJETO: SELECCIONAR AL PROVEEDOR Y FINANCIADOR DE FLOTA NUEVA DE LOS
VEHÍCULOS PADRONES QUE CORRESPONDEN A LA PORCIÓN NO. 2 DE OPERACIÓN DEL
SISTEMA TRANSCARIBE A CARGO DE TRANSCARIBE S.A.**

**Cartagena de Indias
abril de 2017**

76

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 concurren 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,

7e

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)*

Por lo anterior, 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.

Para el efecto, mediante Resolución 102 del 10 de junio de 2015 se ordenó la apertura del proceso de licitación pública, cuyo objeto consistía en "SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA EL SUMINISTRO DE VEHÍCULOS PARA LA OPERACIÓN DE LA PORCIÓN No. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS - TRANSCARIBE"

El plazo para presentar oferta finalmente se cumplió el día 14 de septiembre de 2015. En esa fecha cierre sólo se presentó una oferta para el suministro de vehículos busetones por parte de BUSSCAR DE COLOMBIA S.A.S.

No se presentaron ofertas para el suministro de padrones. No obstante, previo al cierre se presentaron dos comunicaciones por parte de interesados en el proceso relacionadas con la ampliación del plazo de la licitación para presentar propuesta por todas las tipologías de vehículos que se pretenden adquirir.

En virtud de lo anterior, el Comité Evaluador designado mediante Resolución 102 del 10 de junio de 2015, recomendó al ordenador del gasto declarar desierta parcialmente la licitación pública TC – LPN – 001 de 2015 en relación con el componente de adquisición de vehículos padrones, dado que no se presentaron ofertas para realizar ese suministro. Para el efecto se emitió la Resolución 162 de 2015.

Al respecto, el artículo 2 de la Ley 1150 de 2007 determina que es causal de selección abreviada, ... d) **La contratación cuyo proceso de licitación pública haya sido declarado desierto; en cuyo caso la entidad deberá iniciar la selección abreviada dentro de los cuatro meses siguientes a la declaración de desierto del proceso inicial (...)**" (Resaltado fuera del texto)

En igual sentido, el Decreto 1082 de 2015 frente a la contratación por selección abreviada, determina lo siguiente:

*Artículo 2.2.1.2.1.2.22.. Contratación cuyo proceso de licitación pública haya sido declarado desierto. La Entidad Estatal que haya declarado desierto una licitación **puede adelantar el Proceso de Contratación correspondiente aplicando las normas del proceso de selección abreviada de menor cuantía**, para lo cual debe prescindir de: (a) recibir manifestaciones de interés; y (b) realizar el sorteo de oferentes. En este caso, la Entidad Estatal debe expedir el acto de apertura del Proceso de Contratación dentro de los cuatro (4) meses siguientes a la declaratoria de desierto"*

De acuerdo con lo anterior, en cumplimiento de lo establecido por la Ley 80 de 1993, especialmente en el artículo 25 numeral 7, la Ley 1150 de 2007, y el Decreto 1082 de 2015, TRANSCARIBE S.A., procedió a ajustar los estudios que se han realizado para determinar la necesidad, conveniencia y oportunidad de adquirir vehículos padrones para la operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cartagena de Indias – TRANSCARIBE en punto a la porción No. 2. Para el efecto, se ajustaron los documentos de la licitación pública TC – LPN – 001 de 2015 sin modificar ninguno de sus elementos esenciales, para adecuarlos al proceso de selección abreviada.

R

Para el efecto, mediante Resolución 176 del 13 de Octubre de 2015 se ordenó la apertura del proceso de Selección Abreviada No. TC-SA-MC-007 de 2015, cuyo objeto consistía en "SELECCIONAR LA PROPUESTA MAS FAVORABLE PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PADRONES PARA LA OPERACIÓN DE LA PORCIÓN No. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE S.A.",

El plazo para presentar oferta finalmente se cumplió el día 18 de noviembre de 2015. En esa fecha cierre no se presentaron ofertas dentro del proceso de selección abreviada, declarando por tanto desierto nuevamente, a través de la Resolución No. 192 del 18 de noviembre de 2015.

En atención a que aún persiste la necesidad de contratar la adquisición de los vehículos padrones para la operación de la porción No. 2 del SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE, a continuación se procede a documentar los estudios previos necesarios para llevar a cabo un proceso de selección a través de la modalidad de LICITACION PUBLICA, habiendo revisado de manera juiciosa las condiciones de participación a fin de lograr la presentación de ofertas y así evitar nuevamente la declaratoria de desierto del proceso.

En cumplimiento de lo establecido por la Ley 80 de 1993, especialmente en el artículo 25 numeral 7, la Ley 1150 de 2007, y el Decreto Reglamentario 1082 de 2015, TRANSCARIBE S.A., procede a documentar los estudios que se han realizado para determinar la necesidad, conveniencia y oportunidad de la contratación PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PADRONES PARA LA OPERACIÓN DE LA PORCIÓN No. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE; documento que será publicado dentro del link correspondiente al proceso de contratación.

El contenido del pliego de condiciones, el aviso de convocatoria y los estudios y documentos previos, se encuentra regulado principalmente en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 que introdujo "medidas para la eficiencia y la transparencia", el Decreto 0019 de 2012 "Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública" y el Decreto 1082 de 2015.

Específicamente, este último Decreto en el artículo 2.2.1.1.2.1.1. prevé lo siguiente:

"Artículo 2.2.1.1.2.1.1. 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 la Ley 80 de 1993, 1150 de 2007 y el Decreto 1082 de 2015 elaboró los 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 concurrencia.

La Junta Directiva en sesión del 6 de octubre de 2016, la cual consta en el Acta No. 120, autorizo llevar a cabo el proceso de contratación.

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. 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 obligaciones 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, de acuerdo con lo previsto en el APÉNDICE 9 (Protocolo de Incorporación de Flota) del pliego de condiciones y la minuta del contrato de concesión." (Resaltado fuera del texto)

De acuerdo con lo anterior, TRANSCARIBE S.A., como primer componente de la operación, tiene la obligación de adquirir los vehículos necesarios para que pueda ejecutar de manera correcta el rol como operador en virtud del desarrollo armónico y eficaz del Sistema en general.

La adquisición de los vehículos se realiza bajo las mismas condiciones técnicas de los vehículos que deben adquirir los Concesionarios No. 1 y No. 3, en razón a que el Sistema Transcaribe fue estructurado bajo una tecnología específica y un componente de combustible definido mediante el Decreto Distrital expedido en 2013.

R

En este orden, TRANSCARIBE S.A., en su rol de operador del sistema, tiene las siguientes necesidades:

- Adquirir los **vehículos padrones** necesarios para la prestación de la operación de la concesión 2 del sistema.
- Encontrar una fuente de financiación para la adquisición de los vehículos necesarios para la operación del sistema.

2. DESCRIPCION DEL OBJETO A CONTRATAR

El objeto del proceso de selección consistirá en seleccionar al proveedor y Financiador de flota nueva de los vehículos padrones que corresponden a la porción No. 2 de operación del Sistema Transcaribe a cargo de TRANSCARIBE S.A., es decir, la adquisición y financiación de **VEHÍCULOS PADRONES** para el Sistema de Transporte Masivo de Cartagena de Indias – TRANSCARIBE, que correspondían a la concesión No. 2:

La adquisición de los vehículos padrones del Sistema está dividida por etapas. Inicialmente, la primera etapa refiere al número de vehículos necesarios para la operación de las fases 1 y 2, de acuerdo con la estructura de los contratos de concesión para la operación actualmente vigentes. Es decir que se solicitaran un máximo de ochenta y cuatro (84) vehículos para estas dos fases, lo cual será solicitado en un mismo pedido.

Condicionadamente, en función de la demanda del servicio, y como un alcance progresivo del contrato de adquisición de bienes muebles, podrán adquirirse con el mismo proveedor seleccionado en el presente proceso de selección los vehículos padrones necesarios para la operación de la fase 3, bajo las mismas condiciones técnicas y económicas de las fases 1 y 2. Hasta completar un máximo de ochenta y nueve (89) vehículos.

En este sentido, si se llegare a requerir la vinculación de los vehículos restantes, esto es, los que corresponden a la Fase 3 de operación del Sistema, el pedido de la flota se hará como máximo dentro de los tres (3) primeros años de operación del Sistema, en función de las necesidades de los niveles de servicio, de acuerdo con lo previsto en el pliego de condiciones, sus apéndices y en el contrato de adquisición que se suscriba.

La necesidad de TRANSCARIBE S.A., refiere a contar con un vehículo integral compuesto por el chasis y la carrocería, de donde surge que no se hará la adquisición aislada de los dos elementos, sino su integración en el vehículo, para lo cual los interesados en el proceso podrán conformar las estructuras plurales que correspondan para el cumplimiento del cometido estatal que se pretende satisfacer.

En punto al alcance progresivo condicionado a la obtención de la demanda, se debe destacar que el Consejo de Estado ha desarrollado el concepto de alcances progresivos en los contratos de obra o concesión de obra pública. Frente a ese concepto, la Sala de Consulta y Servicio Civil precisó lo siguiente sobre el particular:

"En esa medida, resulta claro que cuando la Corte se refirió, en la citada providencia, a los "alcances progresivos" en los contratos de concesión, estaba aludiendo a una forma o modalidad de adición de dichos

contratos.

En efecto, a partir de lo explicado hasta ahora, puede entenderse que en esta clase de negocios y, en general, en todos los contratos estatales, las adiciones pueden obedecer a situaciones imprevistas, surgidas durante la ejecución del contrato, que hacen necesario suministrar ciertos bienes, ejecutar determinadas obras o realizar ciertas actividades no contempladas en el alcance original del objeto del contrato, pero que están estrechamente vinculadas con éste y son requeridas para su debido cumplimiento y para la obtención de la finalidad perseguida por las partes al celebrar el contrato (causa). Estas son las adiciones que podríamos llamar "ordinarias".

Pero también **están aquellas que surgen por circunstancias previstas por las partes desde el pliego de condiciones y consagradas expresamente en éste y en el contrato, que deben ser ejecutadas cuando ocurran, durante la vigencia del mismo, una o varias condiciones** (hechos futuros e inciertos). **A este tipo de adiciones pertenecen los llamados "alcances progresivos"** en los contratos de concesión de infraestructura vial, y las mismas, como el resto de las adiciones, deben tener una íntima conexión con el objeto general del contrato y ser necesarias para el logro de la finalidad perseguida por las partes.

De todo lo anterior resulta evidente para la Sala **que los denominados "alcances progresivos"** en los contratos de concesión vial constituyen en principio una adición al contrato, pues se trata de obras y/o servicios adicionales al alcance original del objeto del contrato, que el concesionario **debe realizar cuando ocurran una o varias condiciones explícitamente pactadas en el convenio**. Como tal, los citados "alcances progresivos" están sujetos a todos los límites, formalidades, requisitos y, en general, reglas que en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública (leyes 80 de 1993 y 1150 de 2007) y en sus disposiciones complementarias y reglamentarias regulan la figura de las adiciones (...)

Ahora bien, no desconoce la Sala que **los "alcances progresivos", como obligaciones condicionales que son, incorporadas en un contrato, podrían entenderse también como parte del objeto inicial de dicho contrato, y en esa medida, no constituirían una adición.**

Sin embargo, para que ello fuera así, tendrían que cumplirse al menos los siguientes requisitos básicos que, en el caso de los contratos de concesión vial de tercera generación no se dan, según lo que se desprende de la información y de los documentos suministrados a la Sala por el ministerio consultante:

"1. Antes de iniciar el proceso de contratación, la entidad estatal contratante tendría que contar con los estudios, diseños y proyectos de las obras que constituyan el "alcance progresivo o complementario" de la concesión, los cuales deben formar parte del pliego de condiciones.

"2. En el mismo momento, es decir, antes de iniciarse el proceso de selección, la entidad contratante tendría que contar con la disponibilidad presupuestal suficiente para efectuar el pago de las sumas que le correspondan por la ejecución de los "alcances progresivos", y no sólo del "alcance básico", ya sea con partidas del presupuesto vigente o con las denominadas "vigencias futuras". Para tal efecto, la entidad pública tendría que haber calculado, con bases técnicas, el costo estimado o aproximado de los "alcances progresivos".

"3. De la misma manera, la cuantía de dichos "alcances progresivos" tendría que ser incluida por los proponentes en el valor total de sus respectivas ofertas, y una vez adjudicado el contrato, formaría parte del valor total del mismo, para todos los efectos, entre ellos, determinar el monto de las garantías que el contratista seleccionado debe constituir a favor de la entidad contratante.

"4. Con base en el valor total del contrato, estimado por la entidad estatal, incluyendo el de los "alcances progresivos", tendría que determinarse, en los pliegos de condiciones, la capacidad financiera y la capacidad de contratación exigidas a los oferentes. Igualmente, una vez suscrito el contrato con alguno de los proponentes, el valor total del mismo, establecido en la forma señalada, tendría que disminuir el monto de la capacidad de contratación residual del respectivo contratista ("K") para la celebración de futuros contratos con entidades públicas.

En el evento de cumplirse los anteriores requisitos, los "alcances progresivos" no serían, pues, una adición al contrato, sino que harían parte integrante del objeto inicial del mismo, con la particularidad de que los derechos y las obligaciones relacionados con tales "alcances" no podrían ser exigibles de forma inmediata, sino sólo ante el acaecimiento de la totalidad de las condiciones estipuladas en el contrato, mientras que la otra parte de dicho objeto (es decir, "el alcance básico") sí sería exigible de forma inmediata y/o al vencimiento de los plazos pactados en el contrato"¹ (Resaltado fuera del texto)

El contrato en revisión puede suponer la existencia de un alcance progresivo, o mejor aún, ejecución progresiva, en la medida en que se estructura la continuación para la adquisición de los vehículos padrones de la FASE 3, bajo el entendido que se ejecutará la integridad del objeto contractual siempre que se cumplan las condiciones de demanda a las cuales se encuentra sometido.

El concepto de alcances progresivos, de acuerdo con el concepto del Consejo de Estado, se relaciona con el principio de planeación. Al respecto, el mencionado concepto determina lo siguiente:

"4. Sobre los principios de economía y de planeación

"Cabe de entrada precisar que este principio tiene diversos matices según el artículo 25 de la Ley 80 de 1993, tanto en los procesos de

¹ CONSEJO DE ESTADO. Sala de Consulta y Servicio Civil. C.P.: WILLIAM ZAMBRANO CETINA (E). Bogotá, D.C., veintitrés (23) de agosto de dos mil trece (2013). Radicación número: 11001-03-06-000-2013-00212-00(2148).

selección como en la ejecución de los contratos, que propenden por una administración eficaz y eficiente de la contratación pública, es decir, de una parte, con las reglas establecidas en esta norma inspirada en el principio de economía se busca obtener los fines de la contratación (eficacia), pero, de otra, maximizar los beneficios colectivos perseguidos con el menor uso de recursos públicos (eficiencia), en el marco de actuaciones administrativas ágiles, celeras, sencillas y sin obstáculos de trámites engorrosos y requisitos innecesarios.

"(...)

"En tercer lugar, y en cumplimiento también del deber de planeación y el principio de buena fe precontractual, las entidades estatales no pueden iniciar procesos de contratación si no existen las respectivas partidas o disponibilidades presupuestales (No. 6 art. 25); igualmente, deben con antelación al inicio del proceso de selección del contratista analizar la conveniencia o inconveniencia del objeto a contratar y obtener las autorizaciones y aprobaciones para ello (No. 7 art. 25), así como elaborar los estudios, diseños y proyectos requeridos, y los pliegos de condiciones o términos de referencia (No. 12 art. 25)".

(...)

En esa medida, resulta necesario examinar la política contenida en el documento CONPES 3413 de 2006, especialmente con relación a los "alcances progresivos", frente al marco jurídico establecido en la Constitución Política y en la ley, con el fin de armonizar dicha figura con los principios y las normas constitucionales arriba mencionados.

Desde este punto de vista, una interpretación de los "alcances progresivos" que no someta dicha figura al cumplimiento de los principios de planeación, transparencia, libre concurrencia, economía y selección objetiva, entre otros, esto es, sin estudios previos, diseños y proyectos, disponibilidad presupuestal, exigencia de capacidad financiera y de contratación, etc., desembocaría en la entrega de un proyecto vial en concesión de forma directa e ilegal, esto es, sin la previa convocatoria a los interesados ni el cumplimiento de un proceso de selección objetiva, restringiendo injustificadamente la concurrencia libre y equitativa en este campo. Esta situación, no sólo se opone a los principios que rigen la contratación estatal y está prohibida en la legislación contractual a la que están sometidas las entidades del Estado (artículo 24, numeral 8 de ley 80 de 1993, y artículos 2 y 5 la ley 1150 de 2007), sino que vulneraría los principios constitucionales de libre competencia, transparencia, moralidad, imparcialidad, economía e igualdad, entre otros (artículos 13, 209, 267 y 333 C.P.).

Por lo tanto, la política prevista en el documento CONPES 3413 de 2006, que le da sentido a los "alcances progresivos", se debe armonizar con los principios reseñados, y debe ser entendida, en consecuencia, en un contexto que no restrinja el mercado competitivo, equitativo y

participativo que proclama nuestro modelo económico constitucional y que, por el contrario, pondere el interés privado y el interés de la comunidad, de suerte que sus límites solo se fundamenten en el bien común.

Esta armonización se logra, como también se infiere de lo señalado por la Corte Constitucional en la citada sentencia C-300, si se considera que los "alcances progresivos" constituyen una adición al contrato de concesión respectivo y, por ende, están sujetos a los límites, formalidades, requisitos previos y demás normas que regulan la institución de la adición contractual"².

El concepto general de alcance progresivo en materia de concesiones y obra pública, sirve para entender que se pactan condiciones que activarán fases posteriores de ejecución, esto es, el suministro de vehículos padrones siempre que la demanda así lo determine. Lo anterior, en el entendido que sólo el cumplimiento de las condiciones viabiliza la ejecución de las fases subsiguientes, de un proyecto de adquisición de bienes integralmente concebido.

2.1. DESCRIPCIÓN TÉCNICA, DETALLADA Y COMPLETA DE LOS BIENES OBJETO DEL CONTRATO

2.1.1. Componentes de la operación en función de las rutas necesarias para la prestación del servicio

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

² CONSEJO DE ESTADO. Sala de Consulta y Servicio Civil. C.P.: WILLIAM ZAMBRANO CETINA (E). Bogotá, D.C., veintitrés (23) de agosto de dos mil trece (2013). Radicación número: 11001-03-06-000-2013-00212-00(2148).

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, existe la obligación de adquirir determinados vehículos, con especificaciones concretas contenidas en el pliego de condiciones de los contratos de concesión ya suscritos y las cuales deberán cumplirse para el presente proceso, bajo el entendido que se trata de un componente del Sistema Transcaribe, estructurado como un todo.

2.1.2. Vehículos

Los vehículos destinados al Sistema de Transporte Masivo de Cartagena de Indias – TRANSCARIBE deberán cumplir con las normas de homologación para vehículos de transporte público masivo NTC 4901-2, NTC 4901-3, NTC 4901-1, NTC 5206 y Regulation No 66: Uniform Provisions concerning the approval of Large Passenger Vehicles with Regard to the Strength of the Superstructure ONU, y las demás Normas que las deroguen o las sustituyan.

Todos los vehículos deberán contar con sistema de aire acondicionado.

El Distrito de Cartagena requiere implantar la tecnología de transporte, basada en la operación de vehículos de alta capacidad, a lo largo de vías exclusivas para su circulación. Con el Sistema se pretende lograr una excelente movilidad, haciendo más eficiente la ciudad, generar un mayor índice de zonas verdes y espacio público para sus habitantes y visitantes, impulsar la renovación urbana integral, mejorar la imagen de la ciudad, agilizar el acceso real y rápido a la infraestructura de la ciudad, hospitales, universidades, estadios, oficinas públicas y otros espacios, facilitar el acceso al Sistema para las personas en situación de discapacidad, reducir las emisiones de gases contaminantes y mejorar la movilidad peatonal y de otros medios.

Las especificaciones técnicas de los autobuses se encuentran contenidas en el **Anexo 1** del presente estudio previo (Especificaciones técnicas de los vehículos), la flota de vehículos para el sistema de transporte masivo que corresponde cumplir a TRANSCARIBE S.A. estará constituida por vehículos de más de una tipología. En esta oportunidad sólo se describen los vehículos padrones por ser objeto de la presente selección abreviada:

- VEHÍCULOS PADRONES

Los padrones son vehículos con capacidad de noventa (90) pasajeros, que para el sistema TRANSCARIBE contarán con puertas a ambos lados (derecha e izquierda) a nivel de estación y completamente accesibles, contarán con sillas prioritarias para personas en situación de discapacidad, mujeres embarazadas y personas de la tercera edad y con espacios reservados para personas con silla de ruedas y coches de bebés (Dando Cumplimiento a lo establecido en la norma NTC 4901-2, NTC 4901-3, NTC 4901-1 y NTC 5206), que permitan ingresar al corredor troncal a través de las estaciones de parada con plataforma alta y que también puedan dejar y recoger pasajeros en paraderos a nivel del andén.

Para operar en el sistema TRANSCARIBE, los vehículos deberán contar adicionalmente con aire acondicionado y el equipo tecnológico necesario para hacer el control de flota y validación de medio de pago.

Los motores deben cumplir con las normas de emisión Euro V o superior con el fin de reducir emisiones. En cuanto a este particular, el combustible a utilizar deberá ser gas vehicular en atención a la política pública distrital adoptada mediante el Decreto 862 de 2013

Estos vehículos se utilizarán en las rutas alimentadoras y algunas troncales y pretroncales.

La descripción técnica mínima que deberán cumplir los vehículos, se incluye a continuación:

VEHÍCULOS PADRONES

- Dimensiones máximas (l/a/al) : 11,00 – 2,60 – 3,85 mts.
- Plataforma alta
- Gas GNV 2 - euro v o superior, con autonomía mínima de 250 kms
- Ar condicionado de mínimo 130,000 BTU
- Máximo peso vehicular de 17 tons
- Motor trasero
- Suspensión : aire
- Transmisión: automática con retardador incorporado hidráulico.
- Carrocerías norma 66 ONU
- Sistema de extinción de incendio en motor
- 80 pasajeros
- Frenos ABS en cada eje
- Frenos de disco delanteros

EXIGENCIAS ADICIONALES MÍNIMAS

- Tanques tipo 4 en fibra de carbono
- Asiento conductor neumático
- Aire acondicionado 20 mil horas de prueba de uso.
- Carrocería multiplexada.
- Entrada baja low entry para Busetón
- Ángel del guardia – bus no arranca con las puertas abiertas
- Válvulas de by pass del gas – bus no interrumpe su trayecto con fuga de gas

2.1.3. Cantidad y pedidos de los vehículos

La ejecución del objeto tendrá para su **cumplimiento un** (1) solo pedido de flota fijados de la siguiente forma, el cual se materializará con la firma del contrato correspondiente. La entrega de los vehículos en condiciones de prestar el servicio público de transporte debe ser en un plazo inferior a Siete (7) meses contados desde la suscripción del contrato de adquisición de vehículos, así:

7

Flota	Pedido 1
Padrones	Máximo: 84
Total	Máximo: 84

2.1.4. Acceso de personas en situación de discapacidad

De acuerdo con la información entregada por la Secretaria de Participación Ciudadana del Distrito de Cartagena, la cual está basada en un censo realizado por el DANE en el año 2005 y la base de datos del SISBEN, la población en situación de discapacidad en la ciudad de Cartagena es aproximadamente un 5.5% de la población general, de la cual el 52.4% son mujeres y el 47.63% son hombres según información del DANE.

El mayor porcentaje de la población en situación de discapacidad en la ciudad de Cartagena está dada en los adultos mayores de 45 años, siendo en su mayoría personas pertenecientes a los estratos 1 y 2, con un nivel de educación muy bajo, solteros, desempleados o con un ingreso mensual inferior al SMMLV, y además tiene personas a cargo.

Aunque el Distrito no cuenta con datos precisos de la población clasificados por tipo de discapacidad y ubicación, es importante manifestar que de las limitaciones permanentes incluidas en el Censo del año 2005, la que mayor prevalencia presenta es la visual, con el 2,5% del total de la población de la ciudad, seguida de las siguientes: caminar (1,37%), hablar (0,86%), aprender (0,85%), bañarse por sí mismo (0,77%), oír (0,75%), usar brazos y manos (0,74%) y socializar (0,72%).

Las condiciones de acceso de las personas en situación de discapacidad al sistema de transporte masivo se encuentran reguladas por la siguiente normatividad:

- Artículos 13 y 47 de la Constitución Política de 1991
- Ley 105 de 1993
- Ley 361 de 1997
- Capítulo VI del Decreto 1660 de 2003
- Resolución 4659 de 2008
- Artículo 3 del Decreto 3109 de 1997
- Ley 1346 de 2009
- Ley Estatutario 1618 de 2013

En particular, la Ley Estatutaria 1618 de 2013 previó lo siguiente en relación con los sistemas, modos y medio de transporte que funcionan actualmente y aquellos que se contraten a partir de la promulgación de la ley:

*"Artículo 14. ACCESO Y ACCESIBILIDAD. Como manifestación directa de la igualdad material y con el objetivo de fomentar la vida autónoma e independiente de las personas con discapacidad, **las entidades del orden nacional, departamental, distrital y local garantizarán el acceso de estas personas, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, incluidos los sistemas***

y tecnologías de la información y las comunicaciones, el espacio público, los bienes públicos, los lugares abiertos al público y **los servicios públicos**, tanto en zonas urbanas como rurales. Para garantizarlo se adoptarán las siguientes medidas:

(...)

2. El servicio público del transporte deberá ser accesible a todas las personas con discapacidad. Todos los sistemas, medios y modos en que a partir de la promulgación de la presente ley se contraten deberán ajustarse a los postulados del diseño universal.

Aquellos que funcionan actualmente deberán adoptar planes integrales de accesibilidad que garanticen un avance progresivo de estos postulados, de manera que en un término de máximo 10 años logren niveles que superen el 80% de la accesibilidad total. Para la implementación de ajustes razonables deberán ser diseñados, implementados y financiados por el responsable de la prestación directa del servicio.

(...)"

Adicionalmente, el artículo 15 de la citada norma prevé la siguiente obligación en relación con el derecho al transporte de las personas en situación de discapacidad:

"1. Asegurar que los sistemas de transporte integrado masivo cumplan, en su totalidad, desde la fase de diseño, con las normas de accesibilidad para las personas con discapacidad.

(...)"

De la normatividad citada se puede concluir que la Ley Estatutaria prevé dos supuestos en materia de acceso a los sistemas, modos y medios de transporte público. En primer lugar, la norma establece las condiciones que deben cumplir los sistemas de transporte que se contraten con posterioridad a la entrada en vigencia de la norma. En segundo lugar, se establecen las condiciones que deben cumplir los sistemas que se encontraban en funcionamiento antes de su entrada en vigencia.

En el primer caso, se prevé que la totalidad del sistema debe estar acorde con el postulado de diseño universal contenido en la Ley 1346 de 2009, en el segundo se prevé que este postulado debe ser aplicado de manera progresiva con el objetivo de contar con una cobertura que supere el 80% de la accesibilidad total, al cabo de 10 años. Se debe precisar que la cobertura mencionada no se limita a los vehículos que hacen parte del Sistema si no al sistema de transporte masivo en su conjunto, es decir, a la infraestructura, equipos, vehículos, y demás elementos que hagan parte del Sistema.

Con el fin de cumplir la exigencia contenida en la Ley Estatutaria, TRANSCARIBE S.A. ha decidido exigir que el 100% de la flota nueva que ingrese al sistema sea accesible a las personas en situación de discapacidad, contando para el efecto con el principio del diseño universal.

℞

La anterior decisión se toma en el marco de los principios y directrices fijadas en la Ley Estatutaria, según los cuales los servicios públicos deben ser accesibles a las personas en situación de discapacidad y teniendo en cuenta que, la exigencia del 100% de la flota no implica un sobrecosto para el sistema que justifique incluir una exigencia de accesibilidad menor. En tal sentido, el Sistema Transcaribe de la ciudad de Cartagena busca ser pionero en el país en la implementación de sistemas de transporte diseñados en su totalidad bajo los postulados del diseño universal.

Así, el Sistema Transcaribe no sólo contará con flota 100% accesible para personas en situación de discapacidad, sino que contará con un sistema de información al usuario en su plataforma tecnológica, tanto visual como auditiva, que estará notificando las rutas y vehículos que puede utilizar el usuario, para guiarlo a través del sistema.

- Vehículos

Los vehículos, al igual que las estaciones, están diseñados y cuentan con equipos tecnológicos que permiten que las personas en situación de discapacidad (física, mental, intelectual o sensorial) puedan acceder al Sistema. Tendrán paneles y/o pantallas internas y externas con información de sus viajes. Todo ello hace parte del sistema de información al usuario que implementará TRANSCARIBE y será monitoreado desde el centro de control de la Operación.

2.1.5. Especificaciones respecto al combustible

Adicionalmente, debe tenerse en cuenta la decisión adoptada por el Distrito de Cartagena de Indias, relacionada con adoptar una política pública de utilización de combustibles limpios, en donde se resalta el gas natural como un combustible ambientalmente sostenible, debido a que las emisiones de partículas contaminantes pueden llegar o ser hasta diez veces menores que para otro tipo de combustibles.

Esta medida encuentra sustento en la expedición del Decreto 862 del 5 de julio de 2013, en el cual se resolvió lo siguiente:

*"ARTICULO PRIMERO: Adoptase el Gas Natural como **único combustible a ser utilizado por los operadores del Sistema Integrado de Transporte Masivo de lo ciudad de Cartagena,** en atención a las consideraciones expuestas en lo parte motivo del presente Acto.*

*ARTICULO SEGUNDO: **Ordenase o TRANSCARIBE S.A. - Ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Masivo-, incluir la exigencia establecida en el artículo anterior, al interior de los documentos rectores del proceso licitatorio de operación.** Para lo anterior, llévense cobo las medidas administrativas a que haya lugar, para el uso del combustible Gas Natural en los vehículos que entraron a operar el Sistema" (Resaltado fuera del texto).*

Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, y en cumplimiento del mandato expedido por el Alcalde de la ciudad de Cartagena, en el presente proceso de selección se mantiene la exigencia de utilizar gas natural como único combustible para la operación, dado que la estructuración del Sistema responde a ese combustible y a esa tecnología de vehículos, aspecto que respeta el principio de quienes actualmente son

concesionarios y de aquéllos que no se presentaron a los procesos de selección por razón de la tecnología de vehículos a implementar.

En adición a lo anterior, en el aspecto financiero se debe tener en cuenta que la estructuración financiera que se desarrolló para la preparación de la licitación, la cual se encuentra incluida en el informe financiero y en los estudios previos que hicieron parte integral del proceso licitatorio TC-LPN-004 de 2013 que fue adjudicado a SOTRAMAC, y del proceso de selección abreviada SA – MC – 007 de 2014 que fue adjudicado a TRANSAMBIENTAL, se realizó siguiendo la directriz anteriormente mencionada (Decreto 862 de 2013), la cual tiene impacto en los siguientes ítems:

- **Proceso de Selección:**

- o Requisitos Financieros (Patrimonio neto): los indicadores exigidos tienen en cuenta el monto de inversiones del proyecto.
- o Requisitos Financieros (Capital de Trabajo): los indicadores exigidos tienen en cuenta el valor de los costos operacionales del proyecto.

- **Contrato de Concesión:**

- o Cierre Financiero: el valor exigido depende del monto de inversiones del proyecto.
- o Tarifas de Remuneración: el valor contractual de remuneración por kilómetro (VEK) para cada concesionario se estructuró según las proyecciones de costos de combustible según la clase de combustible exigido (en el Decreto 862 de 2013).
- o Ponderadores de Reajuste del VEK: los ponderadores establecidos para el reajuste del VEK se establecieron con base en el peso porcentual del combustible sobre los costos totales de operación de los concesionarios.
- o VEFU: valor establecido para el Fondo Unificado: el valor del VEFU indicado en el contrato, y sus reajustes en el tiempo, se estableció con base en la canasta de costos de los agentes que hacen parte de la tarifa, considerando la presión sobre la tarifa al usuario. Este valor depende indirectamente de los pagos que se realicen a los concesionarios por el VEK, el cual depende del tipo de combustible exigido (en el Decreto 862 de 2013)
- o IEDO (Ingreso Esperado de Operación): el cálculo del Ingreso Esperado de Operación, y por lo tanto de la duración efectiva del contrato, depende de la totalidad de kilómetros recorridos por la flota y del VEK determinado contractualmente. A su vez, el VEK se estableció según el tipo de combustible indicado (en el Decreto 862 de 2013).
- o Proceso de elección del Proveedor de Combustible: el contrato establece que un único proveedor de combustible debe ser seleccionado conjuntamente por los operadores, el cual aparte de proveer el combustible debe realizar las adecuaciones necesarias para el suministro en los patios del sistema, incluyendo las estaciones de servicio, equipos de bombeo, acometidas, tanques, etc. El valor de estas inversiones utilizado en la estructuración refleja los costos asociados a la tipología de combustible indicada (en el Decreto 862 de 2013).

- **Tarifa al Usuario:**

7

- o La tarifa usuario vigente para el año 2017 es de \$2100, acorde a lo fijado mediante decreto 1781 de diciembre 29 de 2016. Acorde a lo descrito en los contratos de concesión No.1 Y No.3, ésta debe actualizarse los meses de enero y junio de cada año.

3. FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE SOPORTAN LA MODALIDAD DE SELECCIÓN.

En virtud del objeto y del valor de la presente contratación, la modalidad de selección que debe utilizarse para la escogencia del contratista es la LICITACION PUBLICA, contenida en el artículo 30 de la Ley 80 de 1993 y el Artículo 2 Numeral 1º de la Ley 1150 de 2007, reglamentada a su vez por el Decreto 1082 de 2015.

De conformidad con la modalidad de selección, se solicitarán los requisitos habilitantes que más adelante se detallan, como condiciones de participación y una vez verificados se procederá a aplicar los factores de evaluación previstos.

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.***

(...)

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. 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.

R

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

7

o entidad, quienes, por lo mismo, están facultadas para exigirlo y cobrarlo. Traslada 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."³ (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)

³ 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.⁴"

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.

De acuerdo con las reglas establecidas en el pliego de condiciones y en el contrato, la figura de crédito proveedor podrá ser utilizada para la realización de uno o todos los pedidos de vehículos, sin perjuicio de que los valores adeudados por concepto del crédito proveedor puedan ser pagados en su totalidad o parcialmente, si TRANSCARIBE S.A. como operador, tiene la disponibilidad presupuestal para hacerlo. Como consecuencia del pago anticipado de la deuda, el crédito proveedor no podrá ser objeto de ningún tipo de penalización.

El presente proceso de selección se adelanta con el objetivo de adquirir vehículos padrones, utilizando de manera directa el mecanismo de financiación con el proveedor,

⁴ "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. (...)"

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:

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 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.

Adicionalmente, este 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)

Así, para la financiación del contrato de adquisición de vehículos es necesario que TRANSCARIBE S.A cuente con la aprobación por parte del Alcalde sobre el endeudamiento de la entidad, para que inicie el proceso para la adquisición de los bienes necesarios para la implementación del Sistema Transcaribe. Ese documento de aprobación hace parte integral del presente estudio previo, el cual corresponde a la autorización conferida para el presente proceso.

4.2. CONDICIONES DEL CREDITO:

Para la financiación del contrato de adquisición de vehículos, se modelaron dos escenarios bajo los cuales esta podrá realizarse, garantizando la cobertura del servicio de la deuda de la operación:

- 7 • Primera Alternativa

Plazo del crédito de proveedor: Se refiere al plazo total del crédito de proveedor. Debe ser de **siete (7) años**.

Período de Gracia de Capital: No requiere.

Tasa de Interés Máxima: IPC + 5,4%

Perfil de Amortización:

Años	Forma de Pago
2018	2,5%
2019	7,2%
2020	9,7%
2021	13,3%
2022	16,5%
2023	19,5%
2024	25,8%
2025	5,5%

- **Segunda Alternativa**

Plazo del crédito de proveedor: Se refiere al plazo total del crédito de proveedor. Debe ser de **diez (10) años**.

Período de Gracia de Capital: Se refiere al tiempo que transcurre entre la suscripción del contrato y la primera fecha para iniciar el pago del capital correspondiente al valor de la oferta de precio por los vehículos totales. **El período de gracia a ofertar deber ser mínimo de un (1) año.**

Tasa de Interés Máxima: IPC + 7,25%

Perfil de Amortización:

Años	Forma de Pago
2018	0,0%
2019	5,8%
2020	7,7%
2021	8,6%
2022	9,6%
2023	10,5%
2024	11,6%
2025	12,9%
2026	14,2%
2027	15,7%
2028	3,3%

Nota: El proponente debe señalar la alternativa de financiación que utilizara en su oferta y esta no formara parte de los criterios ponderantes para la selección de la oferta.

4.3. COSTOS DE ESTRUCTURACIÓN

Los proponentes manifiestan que conocen y aceptan su obligación de pagar en favor del SPS ASOCIADOS SAS, el costo de la estructuración de la Operación de Crédito, de conformidad con lo establecido en el presente estudio previo y en Pliego de Condiciones y en el correspondiente Anexo (publicación del contrato con SPS) , Minuta del Contrato, cuyo valor se liquidará a razón del uno por ciento (1%) más el impuesto al valor agregado (IVA) correspondiente, sobre el valor del contrato a suscribirse bajo la modalidad de crédito a proveedor.

Este costo corresponde a los honorarios del estructurador financiero del proyecto, SPS ASOCIADOS S.A.S. y que deberá ser pagada en su totalidad por el adjudicatario, dentro de los 30 días calendarios siguientes a la legalización del contrato.

Esta obligación deberá estar amparada por la garantía de cumplimiento del contrato.

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

Aspectos generales del mercado:

- ✓ Colombia se destaca como escenario ideal para generar una plataforma de fabricación y ensamble de vehículos, camiones, buses y autopartes, destinados a abastecer el mercado nacional y regional. Actualmente, somos el cuarto con mayor productor de vehículos en Latinoamérica, empleando el 2,6% (24.783 empleos directos) del personal ocupado dentro de la industria manufacturera. Adicionalmente, el sector representa el 4% del PIB industrial.
- ✓ Existen en el país 8 ensambladoras de vehículos y 4 de ellas concentran el 96% de la producción. También hay 7 ensambladoras de motocicletas.
- ✓ Colombia es el cuarto productor de vehículos en América Latina con más de 130 mil unidades por año. Con la apertura de la planta de estampado de General Motors, Colombia se convirtió en productor y no exclusivamente ensamblador.
- ✓ En 2014 Colombia registró un nuevo record en ventas de vehículos superando las 328 mil unidades, 12% más en 2014. El 34% de las ventas fueron vehículos ensamblados en el país.
- ✓ Según estimaciones de Business Monitor, se espera que la venta de vehículos crezca a una tasa promedio de 5,8% entre 2015 y 2019, con lo cual las ventas superarían las 430 mil unidades.
- ✓ Los vehículos utilitarios y comerciales de carga y pasajeros son segmentos con potencial de crecimiento para operaciones de ensamble. Entre 2010 y 2014, la venta de vehículos utilitarios registró un crecimiento compuesto anual de 17%, seguido de los vehículos comerciales de pasajeros con 15,2% y los vehículos de carga con 14,9%.

- ✓ Colombia es un mercado con potencial de mayor crecimiento: Colombia es el tercer país de la región en población y su índice de motorización es de 98 vehículos por cada 1000 habitantes, menor a países como Argentina (301), Chile (228) o Ecuador (131).
- ✓ Los vehículos exportados se han quintuplicado desde 2009. Los principales destinos de las exportaciones de vehículos de Colombia son: México, Ecuador, Perú y Chile.
- ✓ Colombia es el segundo productor de motos en la región después de Brasil. La producción de motocicletas casi se duplicó entre 2010 y 2014 registrando un crecimiento promedio anual de 16%. La producción llegó a 662.635 motocicletas.
- ✓ La producción en el sector de autopartes se duplicó en diez años al pasar de USD 414 millones en 2002 a USD 945 millones en 2012, registrando una tasa promedio de crecimiento anual de 10%.
- ✓ Factores como el mayor acceso de la población al sistema financiero, el crecimiento de la clase media y el aumento en el ingreso disponible, seguirán siendo determinantes del crecimiento de la venta de vehículos, tanto nacionales como importados.
- ✓ El 73% (220 millones de toneladas) de la carga de Colombia se transporta vía terrestre, lo que significa una gran oportunidad para el ensamble de vehículos de carga (pesada, media y liviana).
- ✓ En 2014 las ventas de vehículos de carga superaron las 21 mil unidades lo que representó un crecimiento de 16% con respecto a 2013.
- ✓ Se esperan alrededor de 20.000 unidades (nuevas y reposición) de buses para los sistemas integrados de transporte público en las principales ciudades de Colombia y 60.000 buses para el mercado regional. Las ventas de vehículos comerciales de pasajeros se incrementaron 79% en 2014.
- ✓ Existen incentivos como la importación de insumos con cero arancel (PROFIA), la importación de CKD si arancel para ensamble y exportación sin aranceles a la región Andina (Acuerdo Automotor Andino).

Tamaño

En Colombia operan de manera activa las siguientes ensambladoras de vehículos:

- ✓ General Motors Colmotores (marcas Isuzu, Volvo y Chevrolet)
- ✓ Sociedad de Fabricación de Automotores - SOFASA (marca Renault)
- ✓ Hino Motors Manufacturing S.A. (marca Hino – grupo Toyota)
- ✓ Fotón
- ✓ Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen)
- ✓ Compañía de Autoensamble Nissan (marca Nissan)
- ✓ Navitrans S.A (marca Agrale)
- ✓ Daimler (marca Mercedes Benz)

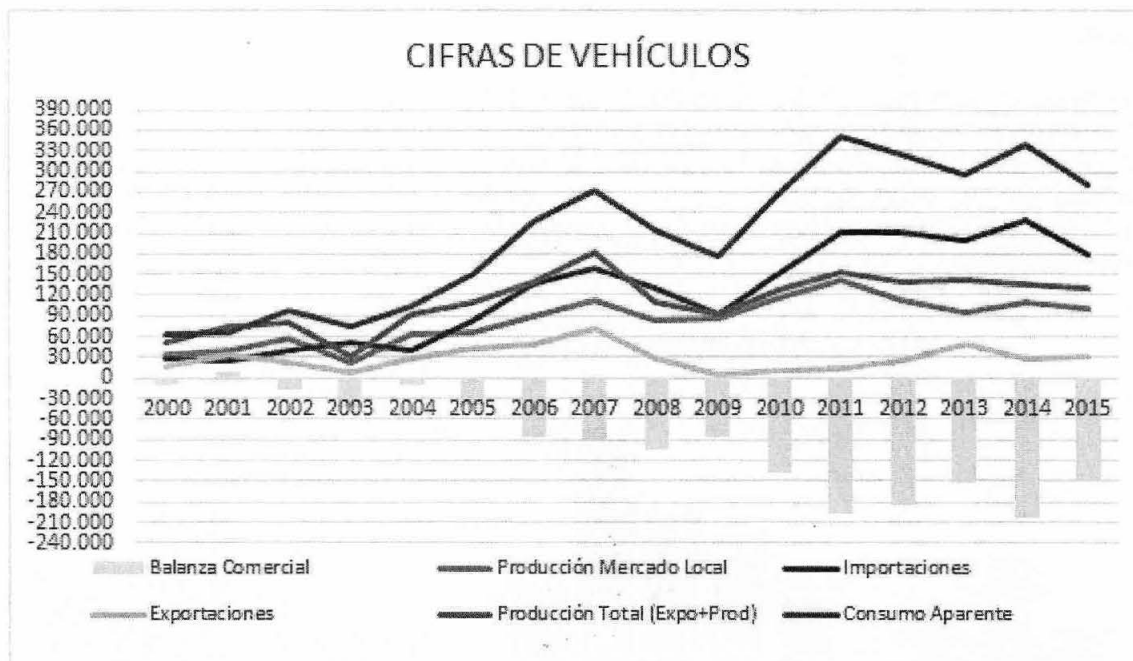
Las cuatro primeras empresas concentran el 96% de la producción, en términos de unidades.

Cifras del Sector Año 2014	
Capacidad instalada anual ¹	320,000 Unidades
Número de ensambladoras de vehículos ²	8
Empresas productoras de autopartes y carrocerías ³	187
Participación en la producción en fábrica ³	4%
Valor de la producción vehículos (millones de dólares) ³	4.295
Empleo directo generado (en puestos de trabajo) ³	18.256
Participación en la generación de empleo industrial ³	2,7%
Participación en la remuneración industria ³	2,6%
Participación en el valor agregado ³	2,2%
Participación en las prestaciones sociales ³	2,7%

Fuente: ANDI

Año	Producción Total	Producción Mercado Nacional	Exportaciones	Importaciones	Balanza Comercial	Consumo Aparente
2000	50.716	34.789	15.927	27.045	- 11.118	61.834
2001	75.997	41.111	34.886	26.414	8.472	67.525
2002	81.000	57.993	23.007	40.709	- 17.702	98.702
2003	32.566	23.233	9.333	52.372	- 43.039	75.605
2004	93.363	63.606	29.757	41.017	- 11.260	104.623
2005	109.333	67.262	42.071	83.159	- 41.088	150.421
2006	138.690	89.951	48.739	135.188	- 86.449	225.139
2007	183.721	113.128	70.593	160.239	- 89.646	273.367
2008	110.766	83.770	26.996	129.898	- 102.902	213.668
2009	91.118	86.144	4.974	91.832	- 86.858	177.976
2010	128.265	116.246	12.019	151.226	- 139.207	267.472
2011	154.261	140.796	13.465	210.216	- 196.751	351.012
2012	138.872	113.074	25.798	212.204	- 186.406	325.278
2013	142.840	94.181	48.659	200.676	- 152.017	294.857
2014	136.243	109.261	26.982	230.409	- 203.427	339.670
2015	131.235	99.936	31.299	180.603	- 149.304	280.539

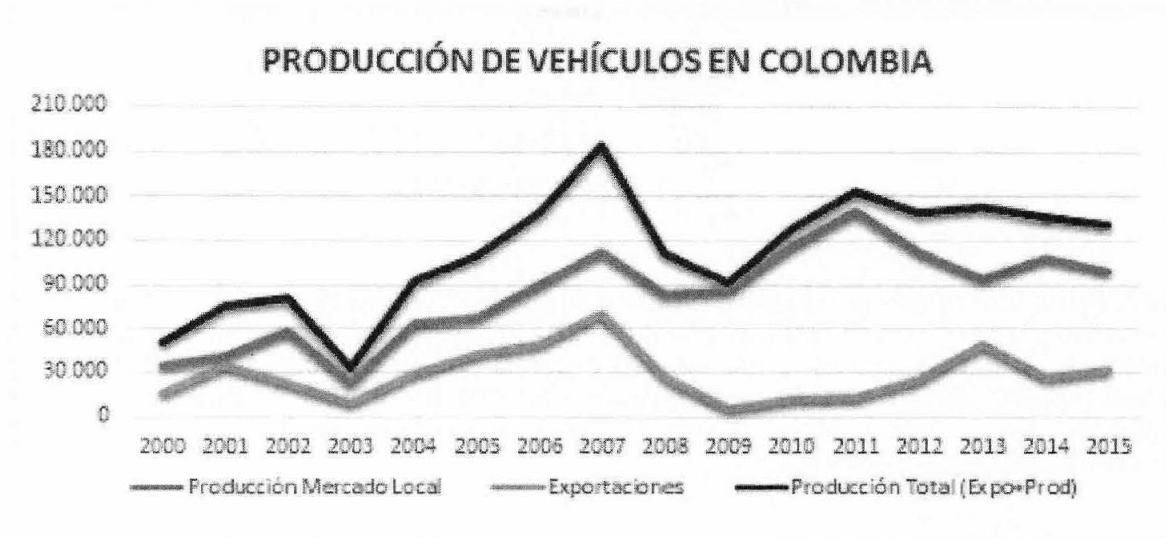
Fuente: DIAN. Cálculos ANDI (unidades). Producción Total = (Producción Mcdo Nal + Exportaciones). Consumo Aparente = (Producción Mercado Nacional + Importaciones)



Fuente: ANDI

La Industria de ensamble de vehículos en Colombia representada por Renault - Sofasa General Motors Colmotores, Hino Motors de Colombia y Foton que con su reciente inversión inició operaciones en el mercado colombiano en 2015, se consolidan cada vez más en el mercado colombiano, participando en 2015 con un 36% en el consumo aparente, cuatro puntos porcentuales más que su participación en 2014.

En 2015 la producción alcanzó las 131.235 unidades siendo 3,7% menores a las producidas en 2014. De la producción total el 76% corresponde a producción para el mercado nacional (99.936 unidades), mientras que el restante 24% corresponde a la producción destinada a las exportaciones (31.299 unidades).

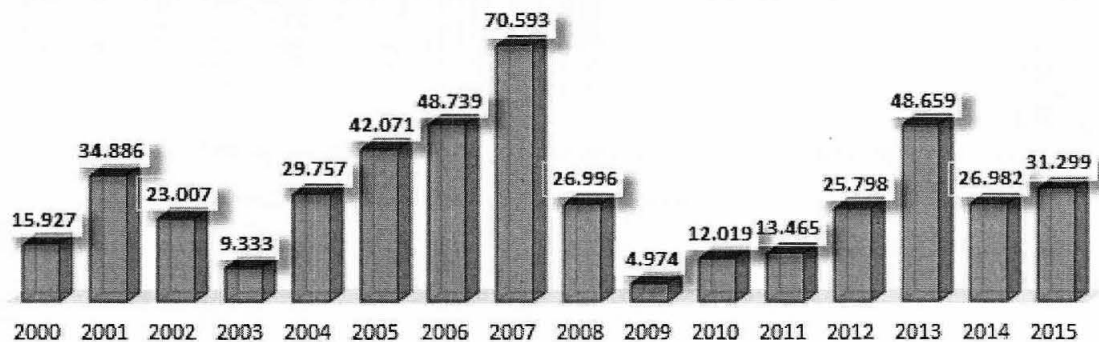


77

Fuente: ANDI

Se resalta que las exportaciones para 2015 fueron 16% mayores que las exportaciones de 2014, reflejando el posicionamiento de los vehículos ensamblados en Colombia en el mercado internacional. Igualmente, la industria automotriz ha adelantado una gran labor en busca de la diversificación de las exportaciones, teniendo para el año 2000 exportaciones hacia dos países (Ecuador y Venezuela) mientras que en 2015 se exporta a más de 13 países.

EXPORTACIONES VEHÍCULOS DESDE COLOMBIA



Fuente: ANDI



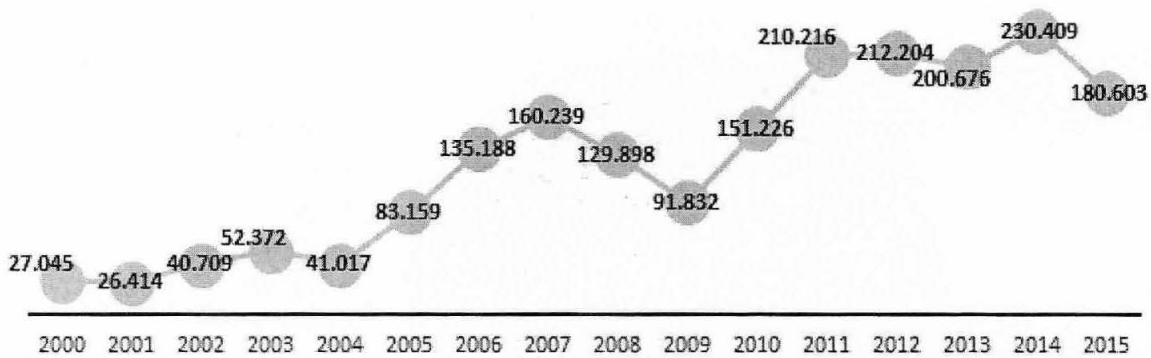
PAÍS DESTINO	PARTICIPACIÓN
MEXICO	61,28%
ECUADOR	12,26%
PERU	12,26%
CHILE	12,14%
PANAMA	0,73%
GUATEMALA	0,62%
COSTA RICA	0,35%
CURAZAO	0,16%
VENEZUELA	0,06%
REPÚBLICA DOMINICANA	0,04%
BOLIVIA	0,03%
BRASIL	0,02%
EL SALVADOR	0,01%

Fuente: DIAN. Cálculos ANDI.

Por su parte, las importaciones presentaron una disminución del 21,6% si se compara entre el año 2015 (180.603 unidades) y el año 2014 (230.409 unidades). Respecto a los países de origen de las importaciones, entre México y Corea del Sur participan en el 51% de las importaciones, siendo 33% la participación del primero y 18% la participación del segundo. Por su parte, India, Japón y China representan un 9%, 7% y 7% de las importaciones respectivamente.

7

IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS EN COLOMBIA



Fuente: ANDI

ORIGEN DE LAS IMPORTACIONES 2015



Fuente: ANDI

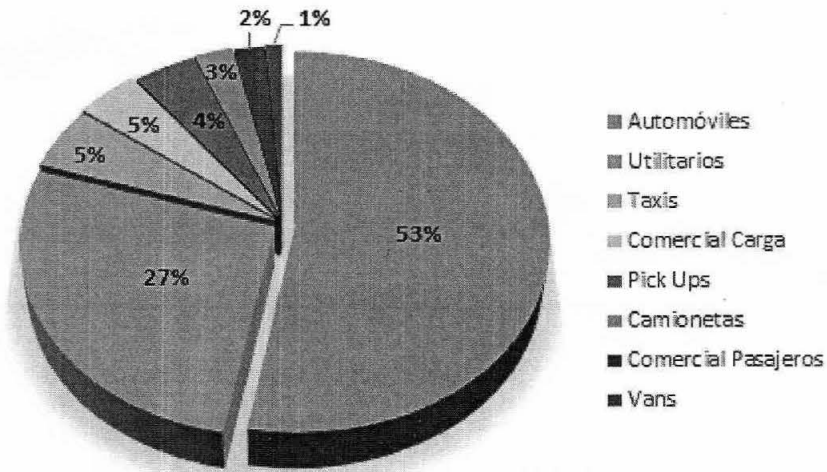
Sobre el mercado de vehículos en Colombia, para el año 2015, las matrículas totales fueron 283.267 unidades, en donde los automóviles participan con el 53% del mercado, los utilitarios con el 27 % del mercado, los taxis con el 5%, los comerciales de carga que corresponde a los camiones, tractocamiones y volquetas participan con el 5%, las pick ups con el 4%, las camionetas con el 3%, los comerciales de pasajeros (microbuses, busetas y buses) participan con el 2% y las vans con el 1%.

La industria colombiana participó con el 43% de las matrículas, registrando las 121.606 unidades.

α



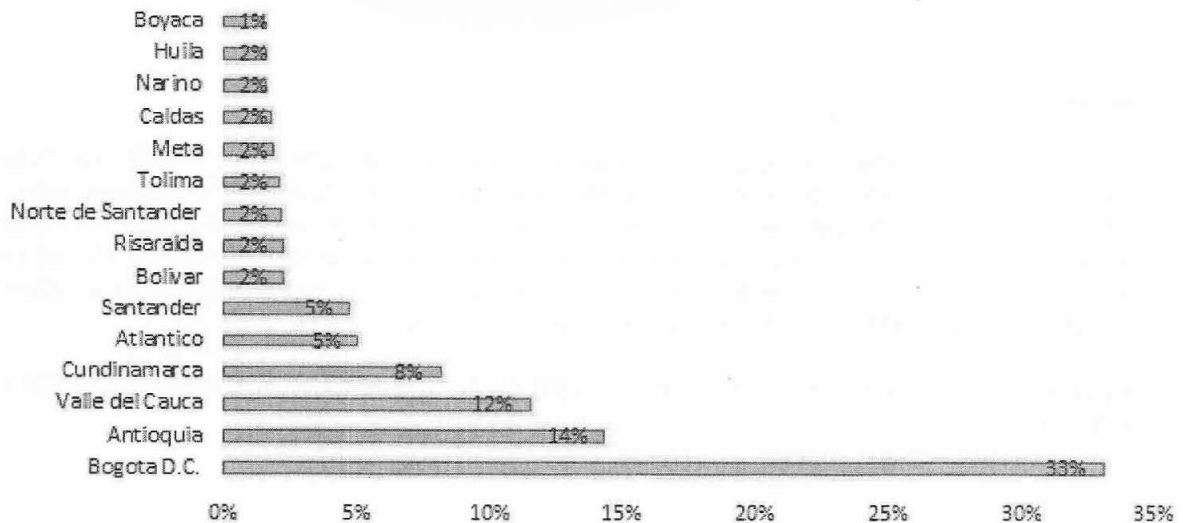
PARTICIPACIÓN SEGMENTOS



Fuente: ANDI

Del total matriculado en 2015, el 33% corresponde a matrículas realizadas en Bogotá (93.762 unidades), mientras que el 14% corresponden a vehículos matriculados en Antioquia (40.556 unidades) y el 12% al Valle del Cauca (32.611 unidades), entre los tres departamentos suman el 59% del mercado de vehículos en Colombia.

MATRÍCULAS POR DEPARTAMENTO



Fuente: ANDI

7

Adquisiciones previas de la entidad:

Contrato de Suministro TC-LPN-001-2015, con objeto: "Suministro de 30 vehículos tipo Busetón que corresponden al primer pedido de la porción No. 2 de operación del Sistema Transcaribe a cargo de TRANSCARIBE S.A., para la prestación del servicio en el Sistema de Transporte Masivo de Cartagena de Indias – TRANSCARIBE.

Este contrato fue adjudicado a Busscar de Colombia, como único proponente.

Durante el proceso se presentaron manifestaciones de Interés por parte de los siguientes proveedores:

- ✓ DINA CAMIONES S.A.
- ✓ BYAC – SUPERPOLO
- ✓ INTERNATIONAL TRUCKS
- ✓ AGRALE

Para la estructuración de dicho proceso en el primer semestre de 2015, Transcaribe S.A. realizó un estudio de mercado, del cual se obtuvieron las siguientes cotizaciones en dólares de ocho empresas interesadas en participar en dicho proceso para autobuses tipo Padrón, teniendo en cuenta que el proceso en mención permitía a las empresas ofertar por separado según la tipología del autobús:

	BUS PADRÓN
Cotizante No. 1	252.500
Cotizante No. 2	251.000
Cotizante No. 3	230.473
Cotizante No. 4	262.015
Cotizante No. 5	308.400
Cotizante No. 6	209.473
Cotizante No. 7	263.450
Cotizante No. 8	252.500
PROMEDIO	253.726

Basado en el mencionado estudio, y teniendo en cuenta que el valor ofertado por bus, debía someterse a subasta inversa, se recomendó utilizar como cifra techo USD \$250.000 por cada bus padrón. Esta cifra fue utilizada en los dos procesos que se declararon desierto en el primer y segundo semestre del año 2015.

Precios de mercado

En aras de actualizar el valor estimado del contrato a adjudicar, Transcaribe S.A., identificó a posibles oferentes del proceso, a quienes se les solicitó una cotización previa, que estuviera acorde a la tipología de vehículos que el SITM requiere, obteniendo una sola manifestación de interés, presentada por la firma Scania de Colombia S.A.S., de la siguiente forma:

α

Precio DDP Unitario Bus Completo K280 IB4x2 EURO 6.....- USD 263.000

(Dólares americanos Doscientos sesenta y tres mil)

Pago de contado, previo a embarque.

El valor es inferior al contratado por los operadores privados del sistema con Scania de Colombia, considerando que incluye los impuestos territoriales adicionales que se generan por ventas a empresas del sector oficial y los costos asociados al traslado de las unidades hasta el patio de Transcaribe S.A. localizado en el Portal El Gallo.

Proyección cantidades mínimas.

Este valor se ha considerado como el límite presupuestado a pagar por cada unidad de autobús acorde a la única oferta radicada y es acorde con los valores descritos el pasado proceso de contratación llevado a cabo por Transcaribe S.A.:

ÍTEM	DESCRIPCION ELEMENTO	MENOR VALOR COTIZADO	MAYOR VALOR COTIZADO	PRESUPUESTO ASIGNADO POR UNIDAD	PRESUPUESTO OFICIAL Y TOTAL DEL CONTRATO
1	Autobús tipo Padrón	US 263.000	US 263.000	US 263.000	COP 66.528.000.000

6. CRITERIOS PARA SELECCIONAR LA OFERTA MÁS FAVORABLE

6.1. REQUISITOS HABILITANTES

6.1.1. JURIDICOS:

6.1.1.1. Aptitud legal del proponente

De acuerdo con la estructuración del proceso de selección, TRANSCARIBE S.A. ha considerado que pueden participar como proponentes dentro del proceso de selección personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras; consorcios o uniones temporales, cuyo objeto social esté relacionado con el objeto del contrato a celebrarse, ya sea como suministro, financiador, o combinando las dos modalidades.

Los requisitos exigidos en el pliego de condiciones relacionados con la forma de acreditar la capacidad legal del proponente y de los miembros del proponente, en el caso de proponentes plurales, encuentra fundamento en las disposiciones civiles y comerciales que prevén los instrumentos a través de los cuales se verifica la condición de existencia y representación legal de las personas naturales y jurídicas.

Como parte de la verificación de los requisitos que acreditan la existencia, representación y capacidad, es necesaria la constatación tanto de la vigencia, como de la capacidad de las personas que manifiestan el consentimiento por cuenta de la persona que representan. En tal sentido, el pliego de condiciones regulará los requisitos que deben cumplir los representantes legales y los apoderados en el proceso de selección.

F

Los documentos para acreditar la capacidad legal deberán anexarse al **FORMULARIO No. 1 CARTA DE PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA**, que son:

- Certificado de existencia y representación legal, expedido por la Cámara de Comercio del domicilio principal, con fecha de expedición no superior a treinta (30) días anteriores a la entrega de las propuestas, cuyo objeto social incluya el objeto de la presente convocatoria.
- Autorización por parte del órgano competente al representante legal para presentar la propuesta y celebrar el contrato si le fuese adjudicado, en el evento de requerirse según el límite de las facultades del representante legal.
- Certificado suscrito por el revisor fiscal o representante legal acreditando el pago de los aportes de seguridad social y parafiscales, durante los 12 meses anteriores a la celebración del contrato correspondiente a esta contratación, o durante la vigencia de la sociedad si esta fuere menor.. (Art. 50, Ley 789 de 2002 "Reforma Laboral").
- Acuerdo consorcial (para consorcios o uniones temporales) en caso de presentarse bajo esta modalidad, y acta de la junta de socios o directiva autorizando la conformación de la unión o el consorcio, en caso de ser necesario según los estatutos.
- Certificado del Registro Único Tributario (RUT).

6.1.1.2. Parafiscales

El artículo 50 de la Ley 789 de 2002 prevé la obligación de las entidades estatales de verificar que los proponentes hayan efectuado el pago de los aportes a los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje, de la siguiente manera:

*"ARTÍCULO 50. CONTROL A LA EVASIÓN DE LOS RECURSOS PARAFISCALES.
La celebración, renovación o liquidación por parte de un particular, de contratos de cualquier naturaleza con Entidades del sector público, requerirá para el efecto, del cumplimiento por parte del contratista de sus obligaciones con los sistemas de salud, riesgos profesionales, pensiones y aportes a las Cajas de Compensación Familiar, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Servicio Nacional de Aprendizaje, cuando a ello haya lugar. Las Entidades públicas en el momento de liquidar los contratos deberán verificar y dejar constancia del cumplimiento de las obligaciones del contratista frente a los aportes mencionados durante toda su vigencia, estableciendo una correcta relación entre el monto cancelado y las sumas que debieron haber sido cotizadas.*

En el evento en que no se hubieran realizado totalmente los aportes correspondientes, la Entidad pública deberá retener las sumas

adeudadas al sistema en el momento de la liquidación y efectuará el giro directo de dichos recursos a los correspondientes sistemas con prioridad a los regímenes de salud y pensiones, conforme lo define el reglamento.

Cuando la contratación se realice con personas jurídicas, se deberá acreditar el pago de los aportes de sus empleados, a los sistemas mencionados mediante certificación expedida por el revisor fiscal, cuando este exista de acuerdo con los requerimientos de ley, o por el representante legal durante un lapso equivalente al que exija el respectivo régimen de contratación para que se hubiera constituido la sociedad, el cual en todo caso no será inferior a los seis (6) meses anteriores a la celebración del contrato. En el evento en que la sociedad no tenga más de seis (6) meses de constituida, deberá acreditar los pagos a partir de la fecha de su constitución.

Para la presentación de ofertas por parte de personas jurídicas será indispensable acreditar el requisito señalado anteriormente. El funcionario que no deje constancia de la verificación del cumplimiento de este requisito incurrirá en causal de mala conducta.

(...)" (Resaltado fuera del texto).

En el mismo sentido, la Ley 1150 de 2007 previó en relación con la obligación de acreditar en los procesos de selección el pago de los aportes a la seguridad social y parafiscales, lo siguiente:

"ARTÍCULO 23. DE LOS APORTES AL SISTEMA DE SEGURIDAD SOCIAL. El inciso segundo y el parágrafo 1o del artículo 41 de la Ley 80 quedarán así:

"Artículo 41.

(...)

Para la ejecución se requerirá de la aprobación de la garantía y de la existencia de las disponibilidades presupuestales correspondientes, salvo que se trate de la contratación con recursos de vigencias fiscales futuras de conformidad con lo previsto en la ley orgánica del presupuesto. **El proponente y el contratista deberán acreditar que se encuentran al día en el pago de aportes parafiscales relativos al Sistema de Seguridad Social Integral, así como los propios del Sena, ICBF y Cajas de Compensación Familiar, cuando corresponda.**

PARÁGRAFO 1o. El requisito establecido en la parte final del inciso segundo de este artículo, deberá acreditarse para la realización de cada pago derivado del contrato estatal.

El servidor público que sin justa causa no verifique el pago de los aportes a que se refiere el presente artículo, incurrirá en causal de mala conducta, que será sancionada con arreglo al régimen disciplinario vigente" (Resaltado fuera del texto).



Atendiendo a la obligación prevista en la normatividad antes citada, en el presente proceso de selección se exigirá la acreditación del pago de los aportes a la seguridad social y parafiscales, como requisito habilitante para participar en el proceso de selección.

6.1.1.3. Registro Único de proponentes

De conformidad con el Decreto 1082 de 2015, cada Proponente o integrante del Proponente persona natural, jurídica, consorcio o unión temporal, interesado en participar en el presente proceso de contratación deberá estar inscrito y allegar el Registro Único de Proponentes vigente, expedido por la Cámara de Comercio respectiva, a efectos de verificar su calificación y clasificación, además de los requisitos habilitantes asociados a la: experiencia, capacidad jurídica, capacidad financiera, y la capacidad organizacional.

Este certificado debe haber sido expedido dentro de los dos (2) meses anteriores a la fecha de cierre del proceso de selección.

Tratándose de personas jurídicas extranjeras de naturaleza pública o privada, sin domicilio en Colombia, no se requerirá su inscripción en el RUP, teniendo en cuenta lo previsto en el Decreto 1082, tal calidad se debe acreditar mediante el RUP del país de origen, su documento equivalente o certificación consularizada de que en dicho país no se exige tal actividad administrativa.

Se requiere para este proceso de selección que el proponente tenga cualquiera de las actividades que se describen a continuación:

Código UNSPSC 25101500 Clase : VEHICULOS DE PASAJEROS									
CLASIFICACIÓN UNSPSC	GRUPO		SEGMENTO	FAMILIA		CLASE		PRODUCTO	
25101500	C	MAQUINARIAS, HERRAMIENTAS, EQUIPO INDUSTRIAL Y VEHICULOS	25 VEHICULOS COMERCIALES, MILITARES Y PARTICULARES, ACCESORIOS Y COMPONENTES	10	VEHICULOS DE MOTOR	15	VEHÍCULOS DE PASAJEROS	00	

Código UNSPSC 25181600 Clase : CHASIS AUTOMOTRIZ									
CLASIFICACIÓN UNSPSC	GRUPO		SEGMENTO	FAMILIA		CLASE		PRODUCTO	
25181600	C	MAQUINARIAS, HERRAMIENTAS, EQUIPO INDUSTRIAL Y VEHICULOS	25 VEHICULOS COMERCIALES, MILITARES Y PARTICULARES, ACCESORIOS Y COMPONENTES	18	CARROCERÍAS Y REMOLQUES	16	CHASIS AUTOMOTRIZ	00	

14

6.1.1.4. Compromiso Anticorrupción.

El proponente deberá diligenciar el **FORMULARIO "COMPROMISO ANTICORRUPCIÓN"**, por medio del cual certifica los pagos en que incurrirá el proponente, asociados con la oferta, así como su compromiso de NO ofrecer dádivas ni sobornos a ningún funcionario público, en relación con su propuesta.

6.1.1.5. Certificado de antecedentes disciplinarios

La entidad verificará que no se encuentren reportados en la página www.procuraduria.gov.co, respecto del proponente y del representante legal. Y en el caso de proponentes plurales, de cada uno de los integrantes y sus representantes legales.

6.1.1.6. Certificado de responsabilidad fiscal

La entidad verificará que no se encuentren reportados en el Boletín de Responsables Fiscales de la Contraloría General de la República de conformidad con al artículo 60 de la ley 610 de 2000, respecto del proponente y del representante legal. Y en el caso de proponentes plurales, de cada uno de los integrantes y sus representantes legales.

6.1.1.7. Fotocopia de la cédula de ciudadanía del Representante Legal

Las personas naturales colombianas deberán presentar copia de su Cédula de Ciudadanía.

Las personas naturales extranjeras, deberán acreditar su existencia mediante la presentación de copia de su pasaporte, y si se encuentran residenciadas en Colombia, mediante la presentación de copia de la Cédula de Extranjería expedida por la autoridad colombiana competente.

En caso de personas jurídicas, se aportará copia de la cédula de ciudadanía del representante legal y en el evento de consorcio, unión temporal o promesa de sociedad futura, copia del representante legal de cada uno de los integrantes que lo conforman.

De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.1.6.2 del Decreto 1082 de 2015, los requisitos habilitantes de orden TECNICO, EXPERIENCIA Y FINANCIERO corresponden a esta modalidad de contratación, teniendo en cuenta: (a) el Riesgo del Proceso de Contratación; (b) el valor del contrato objeto del Proceso de Contratación; (c) el análisis del sector económico respectivo; y (d) el conocimiento de fondo de los posibles oferentes desde la perspectiva comercial, así:

6.1.2. EXPERIENCIA EN OPERACIONES DE BRT

La experiencia se acreditará con la información contenida en el Registro Único de Proponentes (RUP).

El proponente debe presentar máximo tres (3) certificaciones que acredite la experiencia en los códigos descritos en el numeral 6.1.1.3., cuya sumatoria sea igual o superior al 100% del valor del presupuesto estimado para el ítem ofertado, expresado en salarios mínimos

R

mensuales legales vigentes (SMMLV). Los contratos deben haberse ejecutado en un 100%. Para el efecto, se tendrá en cuenta el componente chasis y carrocería por separado para acreditar la experiencia en BRT's exigida en el presente proceso de selección

La experiencia mínima que se solicita acreditar será la siguiente: proponentes que haya suministrado, vendido o financiado vehículos tipo Articulado y/o Padrones para la operación de BRTs, identificando componente de chasis y carrocería de manera independiente, cuando no sea posible acreditar de manera integral la experiencia.

Se debe reportar la experiencia en cuantía de SMMLV, diligenciando la siguiente tabla, según el Clasificador de Bienes y Servicios de Naciones Unidas (UNSPSC):

**Tabla 2 –
Experiencia
requerida**

CLASIFICACIÓN UNSPSC	DESCRIPCIÓN	Cuantía - SMMLV
25101500		
25181600		

La experiencia del oferente plural (unión temporal o consorcio) corresponde a la suma de la experiencia que acredite cada uno de los integrantes del proponente plural. Cuando el proponente adquiere experiencia en un contrato como integrante de un contratista plural, la experiencia derivada de ese contrato corresponde a la ponderación del valor del contrato por el porcentaje de participación.

En el caso que el proponente haya participado en procesos de fusión o escisión empresarial, debe tomar para estos efectos, exclusivamente los contratos o el porcentaje de los mismos, que le hayan asignado en el respectivo proceso de fusión o escisión, para ello debe aportar el certificado del contador público o del revisor fiscal (si la persona jurídica tiene revisor fiscal) que así lo acredite.

Así mismo, en caso de personas jurídicas cuando no tengan más de tres (3) años de constituidas, se podrá acumular la experiencia de sus accionistas, socios o constituyentes, de acuerdo con lo señalado en el Decreto 1082 de 2015.

En caso de certificaciones expedidas por entidades de derecho privado, el proponente deberá adjuntar además de la certificación, copia del contrato respectivo u órdenes de compra y/o copia de la facturación.

Nota: Los salarios mínimos de cada certificación se liquidarán con base en el salario mínimo legal mensual vigente de fecha de suscripción del contrato correspondiente.

Para el caso de proponentes extranjeros no obligados a estar registrados en el RUP, deben acreditar que cumplen con los requisitos habilitantes, bien sea proponentes individuales o

re

integrantes de un consorcio o una unión temporal, mediante el diligenciamiento del **FORMULARIO CERTIFICADO DE ACREDITACION DE EXPERIENCIA** del pliego de condiciones.

La entidad se reserva el derecho de verificar la información suministrada por los oferentes. Si se advierten discrepancias entre la información suministrada por el oferente y lo establecido por la Entidad, la propuesta no será evaluada técnicamente, lo anterior sin perjuicio de las acciones penales pertinentes.

6.1.3. CONDICIONES FINANCIERAS EXIGIBLES AL CONTRATISTA

6.1.3.1. CAPACIDAD FINANCIERA EXIGIDA

En concordancia con lo previsto en el Decreto 1082 de 2015, que define la capacidad financiera como condición que se verificará para habilitar una oferta previa a la calificación, se efectuará con fundamento en el cumplimiento de la documentación requerida.

Para determinar la capacidad financiera se tomarán los indicadores del Registro Único de Proponentes – RUP. Así, de conformidad con lo establecido en el Decreto, se exigirá lo siguiente:

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 65%
Razón de cobertura de intereses	$\frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Gastos de Intereses}}$	Igual o superior al 2

6.1.3.2. CAPACIDAD ORGANIZACIONAL

Para determinar la capacidad de organización se tomaran los indicadores del Registro Único de Proponentes – RUP. Así, de conformidad con el Decreto 1082 de 2015, se exigirá lo siguiente:

INDICADOR	FORMULA	INDICE REQUERIDO
Rentabilidad del patrimonio	$\frac{\text{Utilidad neta}}{\text{patrimonio}}$	Igual o superior a 1%
Rentabilidad del activo	$\frac{\text{Utilidad neta}}{\text{activo total}}$	Igual o superior 1%

En el caso de OFERENTES PLURALES, UNIÓN TEMPORAL O CONSORCIO, la capacidad financiera la acreditarán así:

- **ÍNDICE DE LIQUIDEZ**, será igual a la fracción de la sumatoria de los valores individuales del Activo Corriente, dividido entre la sumatoria de los valores individuales del Pasivo Corriente. El resultado a acreditar es mayor o igual a uno punto tres (1,3).

7

- EL NIVEL DE ENDEUDAMIENTO se acredita sumando los valores individuales del pasivo total sobre la sumatoria de los valores individuales del activo total, este resultado multiplicado por cien (100). El resultado a acreditar debe ser igual o menor del sesenta y cinco por ciento (65%).
- LA COBERTURA DE INTERÉS se obtiene mediante la sumatoria de los valores individuales de la Utilidad Operacional sobre la sumatoria de los valores individuales de los Gastos de Interés. El resultado a acreditar debe ser igual o mayor de dos (2).
- LA RENTABILIDAD SOBRE EL PATRIMONIO se acreditará con la sumatoria de la Utilidad Operacional de cada uno de los miembros entre la sumatoria del Patrimonio de cada uno de los miembros del proponente plural y debe ser mayor o igual (\geq) 1%.
- LA RENTABILIDAD SOBRE ACTIVOS se acreditará con la sumatoria de la Utilidad Operacional de cada uno de los miembros entre la sumatoria del total activo de cada uno de los miembros del proponente plural y debe ser mayor o igual (\geq) 1%

Para el caso de PROPONENTES EXTRANJEROS no obligados a estar registrados en el RUP, deben acreditar que cumplen con los requisitos habilitantes, bien sea proponentes individuales o integrantes de un consorcio o una unión temporal, mediante el diligenciamiento del FORMULARIO CERTIFICADO DE ACREDITACION DE CAPACIDAD FINANCIERA Y CAPACIDAD ORGANIZACIONAL del pliego de condiciones.

Notas Generales

NOTA 1: Para el caso de las personas naturales extranjeras sin domicilio o de personas jurídicas extranjeras que no tenga establecida sucursal en Colombia, no se le exigirá el RUP.

NOTA 2: Cuando el proponente sea un gobierno extranjero o alguna entidad estatal extranjera del orden nacional, no requerirá acreditar la capacidad patrimonial, siempre y cuando se anexe una carta emitida por el representante legal, bajo la gravedad de juramento, en la cual conste que no está obligado por ley a presentar los documentos financieros requeridos en el pliego de condiciones.

NOTA 3: 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 4: 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.

La verificación de los requisitos financieros se realizará de acuerdo con la información que

R

parezca reportada en el Registro Único de Proponentes, RUP.

Para verificar la capacidad financiera se tendrá en cuenta la información correspondiente al año fiscal 2015, contenida en el RUP.

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.

6.2. FACTORES DE EVALUACIÓN

El procedimiento de selección del contratista 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 oferentes a las mismas condiciones definidas en la ley y en el pliego de condiciones.

El numeral 2º del artículo 5º de la Ley 1150 de 2007, modificado por el artículo 88 de la Ley 1474 de 2011 estipula que: *"La oferta más favorable será aquella que, teniendo en cuenta los factores técnicos y económicos de escogencia y la ponderación precisa y detallada de los mismos, contenida en los pliegos de condiciones o sus equivalentes, resulte ser la más ventajosa para la entidad, sin que la favorabilidad la constituyan factores diferentes a los contenidos en dichos documentos. ..."*

El artículo 2.2.1.1.2.2.1 del Decreto 1082 de 2015, que reglamenta el ofrecimiento más favorable a que se refiere el artículo 5º de la Ley 1150 de 2007, consagra que: *"En la licitación y la selección abreviada de menor cuantía, la Entidad Estatal debe determinar la oferta más favorable teniendo en cuenta: (a) la ponderación de los elementos de calidad y precio soportados en puntajes o fórmulas; o (b) la ponderación de los elementos de calidad y precio que representen la mejor relación de costo-beneficio ..."*.

La ponderación se efectuará entonces, sobre los elementos de calidad y precio señalados en el pliego de condiciones, de acuerdo con los criterios establecidos para cada uno de ellos.

La ponderación se hará únicamente a las propuestas **HABILITADAS** en los aspectos de capacidad jurídica y financiera, experiencia y organización.

Para la presentación de la propuesta, el oferente debe ceñirse a las condiciones establecidas a continuación. La presentación de la propuesta será evidencia de que el interesado ha examinado cuidadosamente los documentos, que entiende sus alcances y significado, que no tiene reserva sobre ellos, que los acepta integralmente y que han sido considerados para preparar la propuesta.

Las propuestas serán ponderadas, teniendo en cuenta los siguientes factores sobre una asignación máxima total de **1000 puntos**, así:

FACTOR	CRITERIO		PUNTAJE MAXIMO
Ponderación económica	Menor valor del vehículo por unidad		400
Ponderación financiación de los vehículos	Menor tasa de interés	300	300
Ponderación de calidad	Garantía del vehículo	100	200
	Vida útil	50	
	Peso total del vehículo	30	
	Rendimiento del motor	20	
Apoyo a la industria nacional			100
PUNTAJE TOTAL			1000 puntos

Los criterios y sub-criterios, y el sistema de puntos que se asignarán a la evaluación son:

6.2.1. FRENTE A LA IDENTIFICACIÓN DE LA MEJOR CONDICIÓN DE PRECIO (400 puntos)

Se asignará el mayor puntaje a la oferta que mejor condición de precio por Autobús oferte mediante una regla de tres simple, así:

$$PE = MVO * 100 / VR$$

Dónde:

MVO= Menor Valor Ofertado.

VR= Valor de Referencia.

PE= Puntaje de oferta evaluada.

6.2.2. FRENTE A LA CONDICIÓN DE FINANCIACIÓN DE LOS VEHÍCULOS (300 puntos)

Se asignará el mayor puntaje a la oferta que mejor condición de financiación ofrezca, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Tasa de Interés: Se refiere a la tasa de interés ya sea al IPC o DTF más el spread que el proponente cobraría. Si el crédito es en dólares americanos (USD) deberá indicar la tasa de cobertura de riesgo cambiario y sumarlo a la tasa total.

El mayor puntaje se asignará al proponente que menor tasa de interés ofrezca, incluyendo los factores antes indicados.

La asignación de puntaje se realizará mediante una regla de tres simple, así:

$$PE = MTO * 100 / TOE$$

Dónde:

MTO= Menor tasa ofertada.

TOE= Tasa de la Oferta Evaluada.

PE= Puntaje de oferta evaluada.

7

6.2.3. FRENTE A LA IDENTIFICACIÓN DE LA MEJOR CONDICIÓN DE CALIDAD (200 PUNTOS)

Para el efecto, se asignará el mayor puntaje a la oferta que mejor condición de cada ítem técnico ofrezca, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Garantía del vehículo (100 PUNTOS)

En el caso del Sistema Transcaribe, la vida útil del vehículo se encuentra estrechamente relacionada con el mayor número de kilometraje equivalente de uso del autobús antes de su primer OVERHAUL y el mayor tiempo de garantía sin límite de kilometraje que el distribuidor provea.

Se asignarán cien (100) puntos para la oferta que mayor tiempo de garantía sin límite de kilometraje proponga.

La asignación de puntaje se realizará mediante una regla de tres simple, así:

$$PE = MGO * 100 / GOE$$

Dónde:

MGO= Menor garantía ofertada

GOE= Garantía de la Oferta Evaluada

PE= Puntaje de oferta evaluada.

b) Vida útil (50 PUNTOS)

En el caso del sistema Transcaribe, la vida útil del vehículo se encuentra estrechamente relacionada con el mayor número de kilometraje equivalente de los componentes más críticos del mismo, como lo son el Sistema motor y el Sistema de transmisión (incluido retardador), antes de su primer OVERHAUL y el mayor tiempo de garantía sin límite de kilometraje que el distribuidor provea.

Se asignarán cien (100) puntos para la oferta que mayor número de kilómetros equivalente de uso del Sistema motor y el Sistema transmisión del autobús antes de su primer OVERHAUL ofrezca.

La asignación de puntaje se realizará mediante una regla de tres simple, así:

$$PE = MVO * 200 / VOE$$

Dónde:

MVO= Menor valor ofertado

VOE= Valor de la Oferta Evaluada

PE= Puntaje de oferta evaluada.

c) Peso total del vehículo (30 PUNTOS)

Transcaribe S.A., como usuario de la infraestructura vial de la ciudad de Cartagena de Indias D.T. y C., debe velar por la durabilidad y preservación de la misma, por lo cual asignará el máximo puntaje al proponente cuyo vehículo, en su totalidad, presente el menor peso (incluyendo la cantidad máxima de pasajeros fijada en el pliego por ítem),

La asignación de puntaje se realizará mediante una regla de tres simple, así:

R

PE = MPO* 200/ POE

Dónde:

MPO= Menor peso ofertado

POE= Peso de la Oferta Evaluada

PE= Puntaje de oferta evaluada.

d) Rendimiento del motor (20 PUNTOS)

Transcaribe S.A. considerando una necesidad de mejora en el rendimiento del motor, a fin de disminuir los costos asociados a la operación diaria de los autobuses, asignará este puntaje a los proveedores que certifiquen el uso de motores estequiometricos de alto rendimiento.

Las demás ofertas no tendrán asignación de puntos.

6.2.4. APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL (100 puntos)

De acuerdo con lo previsto en el artículo 21 de la Ley 80 de 1993, las entidades estatales deberán garantizar la participación de los oferentes de bienes y servicios de origen nacional, en condiciones competitivas de calidad, oportunidad y precio. Adicionalmente, de acuerdo con este artículo, se preferirá la oferta de bienes y servicios de origen nacional.

En el proceso de selección que soporta el presente estudio previo se adoptarán criterios objetivos que permitan apoyar a la industria nacional.

Así, de acuerdo con el parágrafo del artículo 1 de la Ley 816 de 2003, modificado por el artículo 51 del Decreto 19 de 2012, *"se otorgará tratamiento de bienes y servicios nacionales a aquellos bienes y servicios originarios de los países con los que Colombia ha negociado trato nacional en materia de compras estatales y de aquellos países en los cuales a las ofertas de bienes y servicios colombianos se les conceda el mismo tratamiento otorgado a sus bienes y servicios nacionales. La acreditación o demostración de tal circunstancia se hará en los términos que señale el reglamento"*.

A pesar de esto, tal como se señala en el capítulo sobre "EXISTENCIA DE ACUERDO COMERCIAL APLICABLE AL PROCESO DE SELECCIÓN", del presente estudio previo, no existen Acuerdos Comerciales ni certificación de trato nacional para la adquisición de bienes.

En consecuencia, y de acuerdo con lo previsto en el artículo 2 de la Ley 816 de 2003, dentro de los criterios de calificación de las propuestas se incluirá un puntaje comprendido entre el diez por ciento (10%) y el veinte por ciento (20%) de los puntos totales, con el objetivo de estimular la industria colombiana cuando los proponentes oferten bienes o servicios nacionales.

En virtud de este mismo artículo, tratándose de bienes o servicios extranjeros, la entidad contratante establecerá un puntaje comprendido entre el cinco por ciento (5%) y el quince por ciento (15%), para incentivar la incorporación de componente colombiano de bienes y servicios profesionales, técnicos y operativos.



En tal sentido, para el otorgamiento de puntaje de apoyo a la industria nacional se tendrán en cuenta dos factores: (i) la nacionalidad del proponente. y (ii) el origen de los vehículos.

- (i) Se entenderá que el proponente singular es colombiano si es una persona natural de nacionalidad colombiana o si es una sociedad que se haya constituido de acuerdo con la legislación nacional (lo cual se probará por medio del certificado de existencia y representación)

En caso de consorcios y uniones temporales, estos se considerarán nacionales si por lo menos el cincuenta por ciento (50%) de la participación dentro de la estructura del proponente plural corresponde a nacionales colombianos, en los términos antes descritos.

- (ii) En el caso del origen del bien se aplicará lo dispuesto en el Decreto 2680 de 2009, por lo tanto, se entenderá que el vehículo es de origen nacional cuando, sean elaborados con materiales nacionales y cuando sean transformados sustancialmente, así:
 - a. Son bienes elaborados con materiales nacionales aquellos productos que sean elaborados enteramente en el territorio nacional a partir exclusivamente de materiales producidos nacionalmente.
 - b. Se consideran también bienes nacionales aquellos productos que, no siendo bienes totalmente obtenidos, ni bienes elaborados con materiales nacionales, han sufrido una transformación sustancial. Se entiende que existe una transformación sustancial cuando se cumpla alguno de los siguientes factores: a) Porcentaje mínimo de Valor Agregado Nacional de conformidad con el artículo 5° del Decreto 2680 de 2009, es decir, un bien se considera nacional cuando su valor agregado nacional sea igual o superior a 40%, de acuerdo con la fórmula prevista para este cálculo en el artículo en mención; b) Proceso productivo sustancial de conformidad con los artículos 6° y 7° del Decreto.

Se otorgará el mayor puntaje al proponente que cumpla con los dos requisitos establecidos anteriormente, es decir que sea un proponente nacional y que el origen de los productos sea nacional.

Siempre que los productos sean nacionales se otorgará un puntaje entre el diez por ciento (10%) y el veinte por ciento (20%). Si los productos son de origen extranjero pero se cumple la condiciones de que los proponentes sean nacionales se otorgará entre el cinco por ciento (5%) y el quince por ciento (15%).

Para los oferentes extranjeros, se preferirá aquel que contenga mayor incorporación de recursos humanos nacionales y mayor componente nacional.

Finalmente se establece que, si una vez efectuada la calificación, la oferta de un oferente extranjero se encuentra en igualdad de condiciones con la de un proponente nacional, el proceso se adjudicará al proponente nacional.

R

En este sentido se entiende por bienes nacionales lo descrito en el Decreto 2680 de 2009. "Artículo 1º. Bienes Nacionales para efectos del Registro de Productores de Bienes Nacionales. Se entiende como bienes nacionales, aquellos bienes totalmente obtenidos, bienes elaborados con materiales nacionales o productos que sufran una transformación sustancial de conformidad con lo previsto en el presente decreto".

El criterio de puntaje será definido en el pliego de condiciones.

7. EL ANÁLISIS DE RIESGO Y LA FORMA DE MITIGARLO

A fin de dar cumplimiento a lo establecido en el Decreto 1082 de 2015, y el Manual para la Identificación y Cobertura del Riesgo en los Procesos de Contratación expedido por Colombia Compra Eficiente, versión M-ICR-01, del 16 de septiembre de 2013, a continuación se procede a documentar el análisis de los riesgos que el proceso de contratación representa para el cumplimiento de las metas y objetivos de la entidad y los riesgos previsibles que puedan afectar la ejecución del contrato.

7.1. RIESGOS EN EL PROCESO DE CONTRATACION

El Comité de Conciliación de TRANSCARIBE S.A., es una instancia administrativa que actúa como sede de estudio, análisis y formulación de políticas sobre la prevención del daño antijurídico y defensa de los intereses de la Entidad, a la luz de lo establecido en el numeral 5 del artículo 19º del Decreto 1716 de 2009.

Dando aplicación a dicha norma, expidió la "POLÍTICA SOBRE LA ADMINISTRACIÓN DEL RIESGO, LA PREVENCIÓN DEL DAÑO ANTIJURÍDICO Y LA DEFENSA JUDICIAL DE LOS INTERESES DE TRANSCARIBE S.A."

Específicamente el numeral 11. *EL RIESGO CONTRACTUAL* establece las políticas sobre las reglas de la gestión contractual, las cuales en efecto fueron incluidas en el Manual de Contratación adoptado por la empresa TRANSCARIBE S.A. mediante Resolución No. 043 del 10 de marzo de 2014.

7.2. TIPIFICACION, ESTIMACION Y ASIGNACION DE LOS RIESGOS PREVISIBLES QUE PUEDAN AFECTAR EL EQUILIBRIO ECONOMICO DEL CONTRATO

La distribución de riesgos está fundamentada en lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, así como en la política estatal sobre el manejo de los riesgos previsibles del contrato estatal contenidos en el documento CONPES 3714 de 2011.

Teniendo en cuenta lo dispuesto en las normas anteriores, a continuación se describen las condiciones de tipificación, estimación y asignación de los riesgos previsibles involucrados en el desarrollo y ejecución del contrato de concesión que se pretende celebrar:

- (i) EL CONTRATISTA, con las condiciones de experiencia y capacidad acreditadas en su propuesta, debe contar con la capacidad requerida para manejar y mitigar los riesgos del negocio y por ello, a partir de la fecha de suscripción del contrato, el CONTRATISTA asume los efectos derivados de los riesgos que le sean contractualmente atribuibles.



- (ii) El CONTRATISTA declarará en el contrato conocer los beneficios y riesgos del mismo y por ello acepta que la contraprestación que recibirá, de acuerdo con las condiciones establecidas en el pliego de condiciones y en el contrato, es suficiente para asumir los riesgos a que está expuesto.
- (iii) No procederán reclamaciones del CONTRATISTA basadas en el acaecimiento de alguno de los riesgos que fueron asumidos por él y, consecuentemente, TRANSCARIBE S.A. no hará reconocimiento alguno, ni se entenderá que ofrece garantía alguna al CONCESIONARIO que permita eliminar o mitigar los efectos causados por la ocurrencia de alguno de estos riesgos.

Con la presentación de la propuesta y mediante la consecuente suscripción del contrato, el CONTRATISTA y TRANSCARIBE S.A. asumen expresamente los riesgos propios de la actividad económica que se proponen adelantar, los cuales se relacionan en el **ANEXO No. 2** del presente estudio previo.

8. ANALISIS QUE SUSTENTA LA EXIGENCIA DE GARANTIAS

En el presente proceso de selección se exigirán las siguientes garantías:

8.1. Garantía de seriedad de la oferta

En relación con la obligación de prestar garantía de seriedad del ofrecimiento realizado el artículo 7 de la Ley 1150 de 2007 prevé lo siguiente:

"Artículo 7°. De las garantías en la contratación. Los contratistas prestarán garantía única para el cumplimiento de las obligaciones surgidas del contrato. Los proponentes prestarán garantía de seriedad de los ofrecimientos hechos.

(...)

Las garantías no serán obligatorias en los contratos de empréstito, en los interadministrativos, en los de seguro y en los contratos cuyo valor sea inferior al 10% de la menor cuantía a que se refiere esta ley, caso en el cual corresponderá a la entidad determinar la necesidad de exigirla, atendiendo a la naturaleza del objeto del contrato y a la forma de pago, así como en los demás que señale el reglamento.

(...)"

De acuerdo con el Decreto 1082 de 2015 la garantía de seriedad debe cubrir los siguientes eventos:

"Artículo 2.2.1.2.3.1.6. Garantía de los riesgos derivados del incumplimiento de la oferta. La garantía de seriedad de la oferta debe cubrir la sanción derivada del incumplimiento de la oferta, en los siguientes eventos:

✕

1. La no ampliación de la vigencia de la garantía de seriedad de la oferta cuando el plazo para la Adjudicación o para suscribir el contrato es prorrogado, siempre que tal prórroga sea inferior a tres (3) meses.
2. El retiro de la oferta después de vencido el plazo fijado para la presentación de las ofertas.
3. La no suscripción del contrato sin justa causa por parte del adjudicatario.
4. La falta de otorgamiento por parte del proponente seleccionado de la garantía de cumplimiento del contrato."

Adicionalmente en dicho Decreto se han establecido las siguientes reglas:

"Artículo 2.2.1.2.3.1.9. Suficiencia de la garantía de seriedad de la oferta. La garantía de seriedad de la oferta debe estar vigente desde la presentación de la oferta y hasta la aprobación de la garantía de cumplimiento del contrato y su valor debe ser de por lo menos el diez por ciento (10%) del valor de la oferta.

El valor de la garantía de seriedad de la oferta que presenten los proponentes en el Proceso de Contratación de un Acuerdo Marco de Precio debe ser de mil (1.000) smmlv.

El valor de la garantía de seriedad de la oferta que presenten los proponentes en la subasta inversa y en el concurso de méritos debe ser equivalente al diez por ciento (10%) del presupuesto oficial estimado del Proceso de Contratación.

Cuando el valor de la oferta o el presupuesto estimado de la contratación sea superior a un millón (1.000.000) de smmlv se aplicarán las siguientes reglas:

1. Si el valor de la oferta es superior a un millón (1.000.000) de smmlv y hasta cinco millones (5.000.000) de smmlv, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al menos el dos punto cinco por ciento (2,5%) del valor de la oferta.
2. Si el valor de la oferta es superior a cinco millones (5.000.000) de smmlv y hasta diez millones (10.000.000) de smmlv, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al menos el uno por ciento (1%) del valor de la oferta.
3. Si el valor de la oferta es superior a diez millones (10.000.000) de smmlv, la Entidad Estatal puede aceptar garantías que cubran al menos el cero punto cinco por ciento (0,5%) del valor de la oferta."

La vigencia de la Propuesta será de sesenta días hábiles (60) contados a partir de la fecha de Cierre del Proceso, por lo que la garantía debe constituirse por el mismo tiempo de la vigencia de la propuesta, además de los eventos descritos en las normas anteriores.

En el pliego de condiciones se incluirán los requisitos de cobertura, plazo y valor de la garantía de seriedad de la oferta

8.2. Garantía única de cumplimiento

La garantía única, de acuerdo con el artículo 7 de la ley 1150 de 2007 deberá ser suficiente para amparar las obligaciones del contratista y cubrir los riesgos a que se ve avocada la entidad pública que celebra el contrato.

R

De acuerdo con el artículo 2.2.1.2.3.1.7. del Decreto 1082 de 2015 la garantía de cumplimiento debe cubrir los siguientes eventos:

"Artículo 2.2.1.2.3.1.7. Garantía de cumplimiento. La garantía de cumplimiento del contrato debe cubrir:

1. Buen manejo y correcta inversión del anticipo. Este amparo cubre los perjuicios sufridos por la Entidad Estatal con ocasión de: (i) la no inversión del anticipo; (ii) el uso indebido del anticipo; y (iii) la apropiación indebida de los recursos recibidos en calidad de anticipo.

2. Devolución del pago anticipado. Este amparo cubre los perjuicios sufridos por la Entidad Estatal por la no devolución total o parcial del dinero entregado al contratista a título de pago anticipado, cuando a ello hubiere lugar.

3. Cumplimiento del contrato. Este amparo cubre a la Entidad Estatal de los perjuicios derivados de:

3.1 el incumplimiento total o parcial del contrato, cuando el incumplimiento es imputable al contratista;

3.2. el cumplimiento tardío o defectuoso del contrato, cuando el incumplimiento es imputable al contratista;

3.3. los daños imputables al contratista por entregas parciales de la obra, cuando el contrato no prevé entregas parciales; y

3.4. el pago del valor de las multas y de la cláusula penal pecuniaria.

4. Pago de salarios, prestaciones sociales legales e indemnizaciones laborales. Este amparo debe cubrir a la Entidad Estatal de los perjuicios ocasionados por el incumplimiento de las obligaciones laborales del contratista derivadas de la contratación del personal utilizado en el territorio nacional para la ejecución del contrato amparado.

La Entidad Estatal no debe exigir una garantía para cubrir este Riesgo en los contratos que se ejecuten fuera del territorio nacional con personal contratado bajo un régimen jurídico distinto al colombiano.

5. Estabilidad y calidad de la obra. Este amparo cubre a la Entidad Estatal de los perjuicios ocasionados por cualquier tipo de daño o deterioro, imputable al contratista, sufrido por la obra entregada a satisfacción.

6. Calidad del servicio. Este amparo cubre a la Entidad Estatal por los perjuicios derivados de la deficiente calidad del servicio prestado.

7. Calidad y correcto funcionamiento de los bienes. Este amparo debe cubrir la calidad y el correcto funcionamiento de los bienes que recibe la Entidad Estatal en cumplimiento de un contrato.

8. Los demás incumplimientos de obligaciones que la Entidad Estatal considere deben ser amparados de manera proporcional y acorde a la naturaleza del contrato."

La garantía, de acuerdo con el artículo 7 de la ley 1150 de 2007 deberá ser suficiente para amparar las obligaciones del contratista y cubrir los riesgos a que se ve avocada la entidad pública que celebra el contrato. A continuación se establece los riesgos que pueden existir para la entidad y a la vez el amparo que se debe tener, así como las vigencias y las cuantías que se deben asegurar (artículo 2.2.1.2.3.1.7. del Decreto 1082 de 2015):

R

- A. **Cumplimiento de las obligaciones surgidas del contrato estatal incluyendo en ellas el pago de multas y cláusula penal pecuniaria.** El amparo de cumplimiento del contrato cubrirá a la entidad estatal contratante de los perjuicios directos derivados del incumplimiento total o parcial de las obligaciones nacidas del contrato, así como de su cumplimiento tardío o de su cumplimiento defectuoso, cuando ellos son imputables al contratista garantizado. Además de esos riesgos, este amparo comprenderá siempre el pago del valor de las multas y de la cláusula penal pecuniaria que se hayan pactado en el contrato garantizado.

VALOR \Rightarrow equivalente al veinte por ciento (20%) del valor del contrato
VIGENCIA \Rightarrow igual a cinco (5) años contados desde la firma del contrato.

Para efectos de la constitución de la garantía se deberá tener en cuenta las diferentes actividades que hacen parte del contrato en relación con garantía y vida útil de los bienes, así como plazos de entrega, a propósito de las obligaciones que se pactan.

Se debe incluir expresamente el amparo del servicio postventa que es objeto de calificación

- B. **Calidad y correcto funcionamiento de los bienes y servicios:** este amparo debe cubrir la calidad y el correcto funcionamiento de los bienes que recibe la entidad estatal en cumplimiento del contrato.

VALOR \Rightarrow Por un porcentaje del veinte por ciento (20%) del valor del contrato
VIGENCIA \Rightarrow igual a tres (3) años contados a partir de la fecha de recibo a satisfacción del bien por parte de la entidad.

- C. **Calidad del servicio:** refiere a la calidad del Mantenimiento y disponibilidad de flota por un valor de equivalente al 20% del valor total del contrato en caso de que el daño de un autobus se de por condiciones de fabricación, más de tres fallas del mismo componente que inhabiliten el autobus para la Operación. El plazo de garantía será de tres (3) años.
- D. **Pago de salarios:** Se constituirá por una cuantía del 5% del valor del contrato y deberá permanecer vigente por el plazo de ejecución del contrato y tres (3) años más. En caso de prorrogarse el plazo de ejecución, deberá ampliarse la vigencia del amparo por el mismo término.

9. EXISTENCIA DE ACUERDO COMERCIAL APLICABLE AL PROCESO DE SELECCIÓN

Las entidades estatales deben identificar durante la etapa de planeación de los procesos si los Acuerdos Comerciales suscritos por Colombia son aplicables a dicho proceso de contratación. Así, en caso de que alguno de los tratos sea aplicable, el proceso debe cumplir con las obligaciones derivadas de estos tratados.

Actualmente, Colombia tiene Acuerdos comerciales vigentes con Canadá, Chile, Estados Unidos, El Salvador, Guatemala, Honduras, Estados AELC, México y la Unión Europea.

Para el análisis de la exigibilidad de los acuerdos comerciales en el presente proceso debe tenerse en cuenta el siguiente cuadro:

	Entidad Estatal incluida	Presupuesto del Proceso de Contratación superior al valor del Acuerdo Comercial	Excepción Aplicable al Proceso de Contratación	Proceso de Contratación cubierto por el Acuerdo Comercial
Canadá	No	—	—	—
Chile	Sí	Sí	Sí	No
Estados Unidos	No	—	—	—
El Salvador	No	—	—	—
Guatemala	Sí	Sí	Sí	No
Honduras	No	—	—	—
Estados AELC	No	—	—	—
México	No	—	—	—
Unión Europea	No	—	—	—
Comunidad Andina de Naciones	No	—	—	—

De acuerdo con lo anterior, y con base en el Manual sobre acuerdos comerciales de Colombia Compra, se tiene que: (i) a las entidades descentralizadas del orden municipal y a los esquemas asociativos integrados por Entidades Estatales del nivel municipal⁵ les son aplicables los Acuerdos Comerciales con Chile, Guatemala y la Decisión 439 de 1998 de la Secretaría de la CAN; (ii) por la cuantía del proceso estos Acuerdos sería aplicables; (iii) a pesar de lo anterior, a los Acuerdos anteriores les son aplicables las siguientes excepciones:

- Para el Acuerdo con Chile al proceso le es aplicable la excepción contenida en el numeral 47 de Manual de Colombia Compra, la cual dice "*Las contrataciones de Empresas Industriales y Comerciales del Estado*".
- Para el Acuerdo con Guatemala le es aplicable la excepción contenida en el numeral 50 del Manual de Colombia Compra, la cual dice "*Las contrataciones de Empresas Industriales y Comerciales del Estado cuyo objeto esté relacionado con sus actividades.*"

Vale aclarar que en el presente proceso no es aplicable la Decisión 439 de 1998 de la secretaría de la CAN por cuanto no se trata de la adquisición de un servicio, sino de bienes.

7

⁵ Incluyendo el distrito capital y los distritos constituidos legalmente, y las asociaciones de municipios.

Al respecto, el artículo 1 de la Decisión 439 del 11 de junio de 1998 "Marco General de Principios y Normas para la Liberalización del Comercio de Servicios en la Comunidad Andina" establece lo siguiente:

"Artículo 1.- El presente Marco General tiene como objetivo establecer un conjunto de principios y normas para la liberalización progresiva del comercio intrasubregional de servicios, a fin de alcanzar la creación del Mercado Común Andino de Servicios, mediante la eliminación de las medidas restrictivas al interior de la Comunidad Andina. De conformidad con los términos y condiciones contenidos en los compromisos establecidos en el presente Marco General, los Países Miembros estimularán el fortalecimiento y diversificación de los servicios andinos y armonizarán las políticas nacionales sectoriales en aquellos aspectos que así lo requieran."

Adicionalmente, en el artículo 3 se especifica lo siguiente:

"Artículo 3.- El presente Marco General se aplicará a las medidas adoptadas por los Países Miembros que afecten el comercio de servicios, en todos los sectores de servicios y en los distintos modos de suministro, tanto las provenientes del sector público, central, regional o local, como las provenientes de aquellas entidades delegadas para ello."

Por otro lado, tampoco se encuentra que exista la certificación de un trato nacional otorgado por la Cancillería para la adquisición de bienes de acuerdo con el Decreto 1082 de 2015.



FREDY SARMIENTO
Director de Operaciones



ERCILIA BARRIOS FLOREZ
Jefe Oficina Asesora Jurídica

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.

¹Sobre 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.