



SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO

CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.

TRANSCARIBE S.A.

**ANÁLISIS PRELIMINAR
PROCESO DE CONTRATACIÓN DE TRANSCARIBE S.A. EN SU ROL DE
OPERADOR
CONVOCATORIA PÚBLICA No. TC-CP-001-2025**

**CONTRATAR LA COMPRAVENTA DE BUSES TIPO ARTICULADO DUAL, PADRÓN
Y BUSETÓN CON TECNOLOGÍA DE CERO Y BAJAS EMISIONES PARA LA
PORCIÓN DOS DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DE
LA CIUDAD DE CARTAGENA DE INDIAS - TRANSCARIBE.**

CARTAGENA DE INDIAS D. T. Y C.

Agosto de 2025



1. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

TRANSCARIBE S.A., es una sociedad por acciones entre entidades públicas, autorizada mediante Acuerdo 004 del 19 de febrero de 2003 del Concejo Distrital de Cartagena, y constituida mediante Escritura Pública 0654 de julio 18 de 2003, registrada en la Cámara de Comercio de Cartagena, la cual tiene el carácter de titular del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Distrito de Cartagena de Indias TRANSCARIBE. En tal calidad le compete la planeación, gestión y control del Sistema.

Con el propósito de implementar la operación, TRANSCARIBE S.A. abrió procesos licitatorios, obteniendo ofertas en solo uno de ellos, resultando la adjudicación de la porción No. 1 a la sociedad SOTRAMAC S.A.S. En virtud de no adjudicación de la parte de la operación restante, se dio apertura De Selección Abreviada, resultando la adjudicación de la porción No. 3 a la sociedad TRANSAMBIENTAL S.A.S. Declarada desierta la porción No. 2 del sistema, TRANSCARIBE S.A. exploró la alternativa de prestación directa del servicio identificado dentro del diseño operacional como la Porción No. 2 de la operación del Sistema TRANSCARIBE; bajo el fundamento 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, y que los particulares no concurran a su prestación; debiendo por tanto 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 oligopolistas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

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

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

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

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

*"La empresa de transporte no podrá ser operador, ni socio del sistema integrado de servicio público urbano y de transporte masivo multimodal de Cartagena por sí mismo o por interpuesta persona. **La empresa** que regula el sistema integrado de servicio público, urbano y de transporte masivo*

multimodal de Cartagena **será responsable de la prestación del servicio cuando se declare desierto un proceso de selección** o cuando se suspendan o terminen anticipadamente los contratos o se declare la caducidad de los mismos con los operadores por las causas previstas en la Ley o en los contratos" (Resaltado fuera del texto).

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 de Pasajeros del Distrito de Cartagena y respectiva área de influencia.** (...)

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 ello, para garantizar la prestación del servicio público de transporte y, adicionalmente, para garantizar la estabilidad y funcionalidad del Sistema, en la sesión de Junta Directiva del 15 de diciembre de 2014 se tomó la decisión que, con fundamento en la normatividad nacional, el Acuerdo 004 de 2003 y en los estatutos, TRANSCARIBE S.A. fuera el operador de la porción correspondiente a la concesión número 2, denominándola porción No. 2 de operación. Esto teniendo en cuenta – se reitera – 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.

Así, y en virtud del proceso de selección No. TC-LPN-004 de 2013, en el que se estableció que el objeto de la concesión número 2, que fue declarada desierta, TRANSCARIBE S.A. asumió la operación, así:

"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, 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. 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).

En esa lógica, TRANSCARIBE S.A. como operador del servicio de la porción No. 2, 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 como los derechos que le corresponden para actuar en igualdad de competencias.

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 de operador, en virtud del desarrollo armónico y eficaz del Sistema en general.

De acuerdo con lo anterior TRANSCARIBE S.A., suscribió contratos de suministro de flota como a continuación se detalla:

- El día 21 de octubre de 2015 se suscribió Contrato de Suministro TC-LPN-001-2015 para: SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PARA LA OPERACIÓN DE LA PORCIÓN No. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE S.A. en la cual se adquirieron 30 buses de tipología busetón.
- El día 27 de diciembre de 2017 se suscribió Contrato de Suministro TC-LPN-002-2017 para: SELECCIONAR AL PROVEEDOR Y FINANCIADOR DE FLOTA NUEVA DE LOS VEHICULOS PADRONES QUE CORRESPONDEN A LA PORCION NO. 2 DE OPERACION DEL SISTEMA TRANSCARIBE A CARGO DE TRANSCARIBE S.A. en la cual se adquirieron 69 buses de tipología padrón.

Como se puede ver, en las cantidades de vehículos adquiridas mediante estos contratos, para la operación de la Fase 2 aún falta por vincular flota al sistema, incluyendo la flota de reserva para cada tipología.

En este punto, es oportuno señalar que los concesionarios SOTRAMAC S.A.S. y TRANSAMBIENTAL S.A.S., en virtud de acuerdos conciliatorios suscritos en el año 2023, no continuarán en la implementación de las Fases subsiguientes del Sistema, y por tanto no van a adquirir flota para ampliar su operación.

El Plan Distrital de Desarrollo del Distrito de Cartagena de Indias, establece como prioridad la consolidación del Sistema TRANSCARIBE como eje de la movilidad urbana sostenible en Cartagena. Entre sus metas están el aumento de la cobertura, mejora de frecuencias, integración modal y reducción de emisiones.

En concordancia con ello, y entendiendo que el Plan de Desarrollo, Cartagena Ciudad de Derechos en la **Línea Estratégica: 4.** Ciudad Conectada y Sostenible; **Impulsor de avance: 4.6.** Infraestructura, Movilidad Sostenible y Accesibilidad para Todos; **Programa: 4.6.5.** Transporte Masivo Confiable, Eficiente y Sostenible señala como meta del cuatrienio

incrementar a 70% la cobertura del sistema, partiendo de una línea base actual de 54%, se requiere flota adicional, dado que la que hoy opera para el Sistema resulta insuficiente. Este aumento se lograría chatarizando vehículos del TPC e ingresando o adquiriendo nueva flota para la operación.

Tabla. Meta del Cuatrienio

Indicador	Línea base	Unidad de medida	Meta del cuatrienio	ODS asociado
Cobertura del Sistema Integrado de Transporte Masivo - Transcaribe	54% de cobertura del SITM en el Distrito a corte 2023 Fuente: Transcaribe, 2023	Porcentaje	Incrementar a 70% el porcentaje de cobertura del SITM	11. Ciudades y comunidades sostenibles

En total, para cumplir con la meta del plan de desarrollo y la implementación completa de la Fase 2 del sistema por parte de TRANSCARIBE S.A. en su Rol Operador, se requiere la adquisición de flota pública, en las tipologías y cantidades que constan en la justificación técnica que se desarrollará en el presente documento.

No obstante, el cumplimiento de estas metas está condicionado a la capacidad del Sistema para expandirse. Dado que los actuales concesionarios no tienen obligación contractual de ampliar flota y TRANSCARIBE S.A. solo opera parcialmente la Porción No. 2, se requiere una intervención inmediata mediante adquisición de buses para cubrir la demanda insatisfecha y avanzar en la materialización de los objetivos trazados.

Para la materialización de las metas del Plan de Desarrollo Distrital, en 2024 se formuló el presente proyecto "FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO – TRANSCARIBE S.A. CARTAGENA DE INDIAS, el cual tiene por objetivo "Fortalecer el servicio del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cartagena - Transcaribe S.A", mediante del desarrollo de los siguientes objetivos específicos:

- Implementar mejoras en el servicio (ajustes a la operación y tarifas diferenciales) que mejoren la experiencia del usuario.
- Desarrollar estrategias en estaciones y con los usuarios que fortalezcan la seguridad en estaciones y la apropiación del manual del usuario y cultura ciudadana.
- Modernizar los servicios conexos al sistema de recaudo, gestión de flota e información al usuario mediante la adquisición de equipos y soluciones tecnológicas.

Con estos objetivos se busca garantizar el cumplimiento de las metas del proyecto, asociadas con el indicador principal, el cual es "Pasajeros que se movilizan en medios de transporte sostenibles" y se mide por "Número de pasajeros". Actualmente el proyecto tiene una meta de movilizar 66.622.834 pasajeros.

Así, y con el propósito de materializar el proyecto antes mencionado, se suscribió, entre el Distrito de Cartagena y TRANSCARIBE, CONVENIO INTERADMINISTRATIVO MARCO DE COOPERACIÓN No. CD-SGD-CONVINT-004-2025, que persigue instrumentos técnicos, económicos, administrativos y de cualquier otra índole, para el fortalecimiento del Sistema Integrado de Transporte Masivo del Distrito de Cartagena TRANSCARIBE. En el mismo acuerdo se conformó el COMITÉ DE SEGUIMIENTO al convenio, cuya función principal es aprobar dichos instrumentos.

Al ser un convenio marco, incluye líneas de acción y colaboración, que las partes pueden emprender y consagró la posibilidad de suscribir "acuerdos específicos" que permitieran concretar y desarrollar los componentes del proyecto.

En el parágrafo de la cláusula segunda del convenio marco, respecto el alcance consagró:

*"(...) **PARÁGRAFO:** A partir del alcance enmarcado en el presente convenio, se podrán desarrollar acciones concretas, desde el marco de sus competencias, mediante **acuerdos específicos** que desarrollen los compromisos a los que se alcance con la ejecución del presente acuerdo interinstitucional, o mediante otros instrumentos que permitan la transferencia de los esfuerzos técnicos, económicos, administrativos o de cualquier otra índole, cuando haya lugar." Así mismo dentro de los compromisos asumidos por el Distrito en el convenio marco, encontramos: "Apoyar en la ejecución de actividades con destino al fortalecimiento del SITM, en el marco del proyecto denominado «Fortalecimiento del servicio del Sistema Integrado de Transporte Masivo – Transcaribe S.A. Cartagena de Indias»", y dentro de los compromisos asumidos por TRANSCARIBE S.A., en el convenio marco, encontramos: "Desarrollar acciones dirigidas a la Implementación de mejoras en el servicio en calidad de ente gestor del SITM, atendiendo las actividades contempladas en el proyecto de inversión «Fortalecimiento del servicio del Sistema Integrado de Transporte Masivo – Transcaribe, Cartagena de Indias»", así como: "Generar espacios de trabajo conjunto que permitan a Transcaribe aumentar su competitividad para la satisfacción del servicio público de transporte en la ciudad de Cartagena."*

En este orden, en sesión de comité de seguimiento al convenio marco, de fecha cinco (5) de agosto de 2025, y previo análisis de propuesta presentada por TRANSCARIBE S.A., se aprobó la transferencia de recursos del DISTRITO DE CARTAGENA a TRANSCARIBE S.A., a través del proyecto inversión **FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO**, por una suma total equivalente a los SETENTA MIL MILLONES DE PESOS (\$70.000.000.000,00) M/cte., con la finalidad de lograr ese fortalecimiento, a través de la actividad específica de ADQUISICIÓN DE FLOTA, para la operación de la porción 2 de la operación, que efectúa TRANSCARIBE S.A., en su rol de operador.

Partiendo de esta asignación de recursos, y observadas las necesidades del Sistema, la Junta Directiva de TRANSCARIBE S.A., aprobó en sesión del día 8 de agosto de 2025, tal como consta en Acta de Reunión Extraordinaria No. 222, la incorporación de los recursos asignados. Así mismo, otorgó autorización para suscribir un contrato cuyo objeto es: **“LA COMPRAVENTA DE BUSES TIPO ARTICULADO DUAL, PADRÓN Y BUSETÓN CON TECNOLOGÍA DE CERO Y BAJAS EMISIONES PARA LA PORCIÓN DOS DE LA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE”**, atendiendo su cuantía estimada en SETENTA MIL MILLONES DE PESOS (\$70.000.000.000,00) M/cte., lo cual supera los 500 SMLM, y por un plazo estimado de ocho (8) meses.

Atendiendo el plazo estimado, la Junta Directiva en la misma sesión, aprobó la asunción de vigencias futuras para la contratación

Adicionalmente, y en virtud del régimen aplicable, la presente convocatoria cuenta con aprobación del Comité Operador de TRANSCARIBE S.A., el cual dispuso que el proceso se adelante bajo la modalidad de Convocatoria Pública, se incluya la necesidad en el Plan Anual de Adquisiciones respecto el rol operador, que el área responsable del Análisis Preliminar sería la Dirección de Operaciones de TRANSCARIBE S.A., y que el Comité Evaluador estaría integrado por los funcionarios que conforman el Comité Operador – *quien realizará y revisará la evaluación de las ofertas y señalará si procede o no la contratación* - de acuerdo con lo dispuesto en el Manual de Contratación de TRANSCARIBE en su Rol Operador, contenido en Resolución No. 137 de 2015, No. 018 de 2023.

Finalmente, se indica que el presente proceso de contratación se encuentra amparado mediante Certificado de Disponibilidad Presupuestal No. 341 del 8 de agosto de 2025 por valor de \$46.081.048.400,00 y Certificado de Disponibilidad Presupuestal de Vigencias Futuras No. 001 por valor de \$23.918.951.600,00.

DESARROLLO

2. DESCRIPCIÓN DE LA NECESIDAD QUE SE PRETENDE SATISFACER CON LA CONTRATACIÓN

El Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cartagena de Indias, TRANSCARIBE, ha sido una solución fundamental para la movilidad urbana desde su implementación. Sin embargo, el constante crecimiento de la población, la expansión de la ciudad y el aumento en la demanda de transporte público han generado la necesidad urgente de fortalecer y ampliar la cobertura del sistema. Este proyecto se justifica en la necesidad de mejorar la accesibilidad, la eficiencia y la confiabilidad del servicio, con el fin de garantizar una movilidad sostenible y de calidad para los habitantes y visitantes de Cartagena.

Uno de los principales problemas que enfrenta TRANSCARIBE es la insuficiente cobertura en diversas zonas de la ciudad, lo que limita el acceso de una parte significativa de la población al transporte público formal. La expansión urbana ha llevado a la creación de nuevos barrios y polos de desarrollo que requieren una integración eficiente con la red de transporte. En la actualidad, muchas de estas áreas dependen de medios informales de transporte, que no solo presentan problemas de seguridad y regulación, sino que también afectan la planificación y eficiencia del sistema de movilidad de la ciudad. La ampliación



de la cobertura de TRANSCARIBE permitirá conectar a más ciudadanos con el sistema de transporte masivo, ofreciendo una alternativa segura, eficiente y sostenible.

Conforme lo anterior, se han identificado las siguientes necesidades:

I. Mejorar la cobertura de rutas y su capacidad operativa

Uno de las principales necesidades de la comunidad es aumentar la cobertura del sistema de transporte masivo, para que muchas zonas de la ciudad cuenten con acceso adecuado a una alternativa de movilidad eficiente y ambientalmente sostenible. La insuficiencia de rutas y la falta de conexiones óptimas entre diferentes sectores de Cartagena generan dificultades para los usuarios, aumentando los tiempos de desplazamiento y afectando la accesibilidad de la población a servicios esenciales como educación, salud y empleo.

La expansión de la cobertura es fundamental para mejorar la equidad en el acceso al transporte público, especialmente en sectores periféricos o de difícil acceso, donde los habitantes dependen de sistemas informales de transporte que no garantizan la seguridad ni la eficiencia en la movilidad. Además, la actual capacidad operativa del sistema es insuficiente para absorber el crecimiento en la demanda de pasajeros, lo que genera problemas de alta ocupación en ciertas rutas y horarios críticos.

II. Confiabilidad en la prestación del servicio

La confiabilidad del servicio de transporte masivo es un factor determinante en la percepción y satisfacción de los usuarios. Actualmente, el sistema enfrenta problemas relacionados con la frecuencia y regularidad de los buses, lo que ocasiona tiempos de espera prolongados y afecta la predictibilidad de los desplazamientos. Mejorar la disponibilidad de la flota, reduce faltas de cumplimiento operativo en la programación, retrasos en los recorridos y mejora la insatisfacción de los usuarios evitando que opten por alternativas de transporte menos seguras y eficientes.

Adicionalmente, se requiere mejorar la infraestructura de apoyo, como paraderos bien diseñados, sistemas de información en tiempo real e integración con otras modalidades de transporte, para impactar positivamente la experiencia del usuario y la confianza en el sistema.

III. Sostenibilidad ambiental del sistema de transporte

El transporte público en Cartagena enfrenta un reto significativo en términos de sostenibilidad ambiental. La mayoría de la flota actual utilizada por el transporte colectivo no cuenta con tecnología de bajas o cero emisiones, lo que contribuye a la contaminación del aire y al aumento de gases de efecto invernadero. En un contexto donde el cambio climático y la calidad del aire son preocupaciones globales, es fundamental modernizar la flota con vehículos más limpios y eficientes que reduzcan el impacto ambiental del sistema de transporte.

La incorporación de autobuses de cero y bajas emisiones no solo ayudaría a mitigar el impacto ambiental del transporte, sino que también reduciría los costos operativos a largo plazo al depender de tecnologías más eficientes en el consumo energético. Además, la implementación de este tipo de flota permite acceder a incentivos financieros y programas de apoyo para la movilidad sostenible, lo que puede facilitar la financiación del proyecto.

IV. Infraestructura de apoyo al sistema de transporte

Una infraestructura adecuada es otro componente requerido para el buen funcionamiento del sistema de transporte masivo. Se requiere la construcción y mejora de estaciones, paraderos, vías exclusivas y centros de mantenimiento que permitan optimizar la operación de la flota y garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios. Se requieren espacios adecuados para la recarga y mantenimiento de flota de cero y bajas emisiones, especialmente para la flota de tecnología eléctrica.

Además, la modernización de la infraestructura debe considerar la inclusión de soluciones tecnológicas como sistemas de información en tiempo real, pago digitalizado y mecanismos de control y monitoreo de la flota, que permitan mejorar la eficiencia operativa y ofrecer un mejor servicio a los ciudadanos.

En conclusión, el proyecto de incremento de la cobertura y mejora de la confiabilidad de TRANSCARIBE responde a la necesidad de fortalecer el sistema de transporte masivo en Cartagena de Indias. La ampliación de rutas, la incorporación de autobuses con tecnología sostenible y la optimización de la operación permitirán ofrecer un servicio más accesible, eficiente y confiable. Esta iniciativa es fundamental para garantizar una movilidad adecuada en la ciudad, promoviendo el desarrollo urbano sostenible y la calidad de vida de los habitantes.

3. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO - ALCANCE DEL MISMO - ESPECIFICACIONES TÉCNICAS - OBLIGACIONES DE LAS PARTES - IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO A CELEBRAR

3.1. OBJETO

Proceso de selección para la compraventa de buses tipo Articulado Dual, Padrón y Busetón con tecnología de cero y bajas emisiones para la porción dos de la operación del Sistema de Transporte Masivo de la Ciudad de Cartagena de Indias - TRANSCARIBE S.A.

3.2. ALCANCE Y OBLIGACIONES

3.2.1. Alcance del contrato

- a. Suministrar la totalidad de los buses requeridos con las tipologías y tecnologías exigidas en el presente documento y el anexo técnico del análisis preliminar, que hará parte integral del contrato
- b. Suministrar los componentes ITS (sistemas inteligentes de transporte) a bordo de la flota, tanto para las comunicaciones, el control de la operación, el control de la flota, la seguridad y la asistencia al conductor.

- c. Suministrar el sistema completo de carga eléctrica para la flota de esta tecnología que se adquiere como cumplimiento de la Ley 1964 de 2019. Incluyendo acometidas, cableado, transformadores, electrolinería, permisos y todo lo que sea necesario para garantizar la carga de los vehículos adquiridos.

3.2.2. Obligaciones Generales del Contratista

Además de las previstas en las normas inherentes a la naturaleza del contrato, a las obligaciones derivadas de las disposiciones legales vigentes que regulan su actividad y a las contenidas en las especificaciones técnicas contenidas en el Anexo 3 del ANALISIS PRELIMINAR, deberá cumplir con las siguientes obligaciones:

- a. Ejecutar idónea y oportunamente el objeto del contrato.
- b. Cumplir a cabalidad todas y cada una de las especificaciones técnicas del objeto contratado.
- c. Entregar en la fecha pactada y de acuerdo con el plan de trabajo, los bienes y servicios contratados.
- d. El contratista se obliga a asumir por su cuenta, los riesgos aceptados y contenidos en el ANALISIS PRELIMINAR, ANEXO 1.
- e.
- f. Obrar con lealtad y buena fe en las distintas etapas contractuales y evitando las dilaciones y en trabamientos que pudieren presentarse.
- g. Llevar registros, archivos y controles que se requieran para brindar información oportuna y confiable respecto al servicio prestado.
- h. Atender de inmediato los requerimientos hechos por el Supervisor o interventor del contrato y en caso de no ser posible, emitir, por escrito, una explicación que fundamente este hecho.
- i. Responder por la calidad del servicio suministrado.
- j. Mantener informada a TRANSCARIBE S.A. de cualquier circunstancia que afecte la debida ejecución del contrato.
- k. Responder ante las autoridades de los actos u omisiones en el ejercicio de las actividades que desarrolle en virtud del contrato, cuando con ellos cause perjuicio a la administración o a terceros.
- l. Cumplir con todas y cada una de las especificaciones técnicas y económicas presentadas en la propuesta.
- m. Las demás que sean inherentes al objeto contractual.

3.2.3. Obligaciones específicas del contratista

- I. Provisión de Autobuses. El contratista se obliga a suministrar y entregar a TRANSCARIBE S.A. autobuses nuevos, cero kilómetros, con tecnología de cero y/o bajas emisiones, que cumplan las siguientes condiciones:
 - a. Que la planta motriz cumpla con la norma técnica ambiental euro VI o equivalente, garantizando un nivel mínimo de emisiones contaminantes.
 - b. Que al menos el diez por ciento (10%) de la flota total entregada sea de tecnología 100% eléctrica (cero emisiones).

- c. Que la autonomía de los vehículos permita operar durante toda la jornada diaria sin que la carga de batería baje del quince por ciento (15%).
 - d. Que los vehículos estén equipados con sistemas de climatización aptos para las condiciones climáticas de la ciudad.
 - e. Que se incluya el equipo y la infraestructura necesaria para la recarga eléctrica, conforme a normas internacionales vigentes y certificaciones técnicas exigidas.
 - f. Que los vehículos cumplan con las disposiciones legales aplicables para la gestión ambiental, incluyendo la disposición final de baterías y residuos eléctricos.
 - g. Cumplir con todos los elementos y características descritos en el Anexo 3 de ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS AUTOBUSES TIPO ARTICULADO DUAL, PADRONES Y BUSETONES DEL SISTEMA TRANSCARIBE.
 - h. Cumplir con los tiempos de Entrega de la flota descritos en su oferta Económica.
- II. Requerimientos Ambientales. El contratista garantizará que la flota y la operación de los vehículos cumplan estrictamente con:
- a. Las normas nacionales y locales en materia ambiental, incluyendo límites máximos de emisiones contaminantes y sonoras, conforme a lo dispuesto en la normatividad vigente.
 - b. La obtención y mantenimiento de todas las certificaciones ambientales requeridas por las autoridades competentes durante la vigencia del contrato.
 - c. La presentación periódica de informes de desempeño ambiental y operativo.
 - d. La prohibición expresa de efectuar modificaciones no autorizadas a los sistemas ambientales y motores sin consentimiento escrito de TRANSCARIBE S.A.
 - e. La garantía de que los vehículos operen con la potencia y torque requeridos para las rutas asignadas, en condiciones de plena carga.
 - f. Realizar el proceso a costo del contratista de Exclusión de IVA y Aranceles ante la UPME y ANLA, con el acompañamiento de Transcaribe.
- III. Requerimientos de Infraestructura. El contratista se compromete a:
- a. Adaptar, diseñar, adecuar e instalar la infraestructura necesaria para la operación de la flota, incluyendo patios, estaciones de carga y parqueaderos, en coordinación con TRANSCARIBE S.A.
 - b. Suministrar y mantener cargadores eléctricos con las características técnicas requeridas y certificaciones internacionales, garantizando la compatibilidad con la flota entregada.
 - c. El contratista se obliga a firmar contrato accesorio para realizar el Servicio de Postventa, mantenimiento y suministro de repuestos que se requieran para mantener operativo el Sistema de Carga durante su vida útil.
- IV. Requerimientos de Servicio post venta y garantía. El contratista se compromete a:

- a. Garantía mínima de cuatro (4) años o doscientos mil (200,000) kilómetros, lo que ocurra de último, sobre la totalidad de la flota entregada.
 - b. Disponibilidad de repuestos de alta y baja rotación en los números y porcentajes descritos en el Anexo 3 de especificaciones técnicas de los autobuses y personal técnico en la ciudad de Cartagena para asegurar la operatividad del sistema.
 - c. Firmar un contrato accesorio para realizar las actividades de mantenimiento preventivo y correctivo en el taller del patio operado por Transcaribe S.A. en su condición de operador de la porción dos, para garantizar la continuidad del servicio.
- V. Equipamiento tecnológico y seguridad. El contratista deberá prever que cada vehículo cuente con:
- a. Sistemas de diagnóstico y control a bordo (OBD) homologados.
 - b. Sistemas de freno ABS con doble circuito y sensores de peso para el control de la carga.
 - c. Sistemas y equipos solicitados en el Anexo 3 de ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS AUTOBUSES TIPO ARTICULADO DUAL, PADRONES Y BUSETONES DEL SISTEMA TRANSCARIBE.
 - d. Sistemas de seguridad incluyendo botón de pánico y alarmas para la protección de conductores y usuarios.
- VI. Cobertura y confiabilidad operativa. El contratista garantizará que la flota suministrada:
- a. Cumpla con la autonomía necesaria para incrementar la cobertura de rutas establecida por TRANSCARIBE S.A.
 - b. Mantenga altos niveles de disponibilidad operativa, así como tiempos adecuados de respuesta y mantenimiento.
 - c. Presente reportes periódicos sobre indicadores de desempeño técnico, ambiental y operativo.
- VII. Responsabilidad ambiental y social. El contratista se obliga a:
- d. Incorporar en los vehículos facilidades y accesos gratuitos para personas con discapacidad, garantizando su inclusión sin costos adicionales.
 - e. Cumplir con los compromisos legales y regulatorios relacionados con la reducción de emisiones contaminantes, conforme a la Ley 1972 de 2019 y demás normativas aplicables.
 - f. Implementar medidas para la reducción del ruido y contaminación dentro del entorno urbano.
 - g. Todos los elementos descritos por las Normas Técnicas Colombianas y previsto en la Ley colombiana para las personas con Movilidad y comunicación Reducida.

3.2.4. Obligaciones Generales de TRANSCARIBE S.A.

TRANSCARIBE S.A. tendrá las siguientes obligaciones generales:

- a. Suministrar la información que se encuentre disponible en la entidad y que fuere aplicable al objeto de la presente contratación.
- b. Cumplir lo estipulado en la forma de pago, Manual de TRANSCARIBE S.A. en su Rol Operador, y demás normatividad aplicable.
- c. Ejercer la Supervisión, dando cumplimiento a la normatividad relacionada, al Manual de Supervisión de TRANSCARIBE S.A. en su Rol Operador, contenido en la Resolución No. 137 de 2015.
- d. Verificar el cumplimiento del contrato a través de la supervisión a cargo del director de Operaciones para el suministro de Flota, y de Planeación e Infraestructura para el componente de carga y obras civiles.
- e. Hacer las recomendaciones pertinentes para un efectivo cumplimiento del contrato.
- f. Las demás que se desprendan de la legislación aplicable a esta modalidad contractual.
- g. Realizar los pagos en los tiempos pactados en el contrato.
- h. Acompañar al contratista en el proceso de Exclusión de IVA y Aranceles ante la UPME y ANLA.

3.3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

3.3.1 VEHÍCULOS

Los vehículos destinados al Sistema integrado de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena deberán cumplir con las normas de homologación para vehículos de transporte público NTC 5206-1, NTC 4901-2, NTC 4901-3, la 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.

La ciudad de Cartagena de Indias requiere continuar con el proceso de incorporación de flotas de cero o bajas emisiones de acuerdo con lo definido en la ley o reglamentación vigente.

- a. Las especificaciones técnicas de los autobuses se encuentran contenidos en el Anexo 3 denominado "ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS AUTOBUSES TIPO ARTICULADO DUAL, PADRONES Y BUSETONES DEL SISTEMA TRANSCARIBE".
- b. Autorizaciones, permisos y licencias: Las que se requieran para el desarrollo de los servicios descritos, deberán ser conseguidas por el contratista.
- c. El contratista deberá entregar:

Tipología	Cantidad Autobuses Eléctricos	Cantidad Autobuses GNV o Híbrido (GNV/Eléctrico)
Articulado		5

Padrón	3	27
Busetón	3	17

3.3.2. CARGADORES

Se debe suministrar 3 cargadores de autobuses de Mínimo 240 KWh instalados (Incluye Transformadores, Barrajes, protecciones, cableado y Obra civil).

- a. Deben tener características iguales o superiores a las siguientes:
 - i. Dos conectores CCS2 que se puedan utilizar al mismo tiempo.
 - ii. Permitir comunicación: Ethernet/4G
 - iii. Longitud del cable: 5m
 - iv. Nivel de protección: IP54
 - v. Temperatura de operación: -25°C ~ 50°C
 - vi. Humedad: 5%~95%

- b. Los equipos destinados a la carga de baterías de vehículos automotores de tracción eléctrica (VE), deben cumplir los requisitos descritos en las normas IEC61851, IEC62196 y las normas técnicas colombianas para este fin, y demostrarlo mediante Certificado de Conformidad de Producto emitido por entidad competente debidamente reconocida a nivel internacional. Deberán presentar la validación del cargador de baterías por parte de la (las) empresas proveedoras de energía, que garanticen el correcto funcionamiento del producto en las instalaciones de las empresas de transporte del sistema en la ciudad de Cartagena.

- c. Contar con la Certificación RETIE para su uso e instalación.

3.4. IDENTIFICACIÓN DEL CONTRATO A CELEBRAR

El objeto del contrato a celebrar es la compraventa de buses tipo Articulado dual, Padrón y Busetón con tecnología de cero y bajas emisiones para la Porción Dos de la operación del Sistema de Transporte Masivo de la Ciudad de Cartagena de Indias – TRANSCARIBE S.A.

4. ESTUDIO DE MERCADO Y DETERMINACIÓN DEL VALOR ESTIMADO DEL FUTURO CONTRATO

4.1. ESTUDIO DE MERCADO

4.1.1. ASPECTOS GENERALES

Cartagena de Indias es una de las ciudades más importantes de Colombia, tanto por su relevancia histórica y turística como por su crecimiento económico y demográfico. Con una población que supera el millón de habitantes y una alta afluencia de turistas nacionales e internacionales, la movilidad urbana se ha convertido en un desafío clave para el desarrollo sostenible de la ciudad. En este contexto, el Sistema Integrado de Transporte



Masivo (SITM) TRANSCARIBE ha sido una solución fundamental para mejorar la movilidad, pero enfrenta desafíos significativos debido al crecimiento de la demanda y la necesidad de expansión de su cobertura.

Desde su implementación en 2015, TRANSCARIBE ha transformado la movilidad en Cartagena, brindando una alternativa eficiente y sostenible en comparación con los sistemas tradicionales de transporte público, caracterizados por la informalidad y la baja calidad del servicio. Sin embargo, la ciudad ha experimentado un crecimiento urbano acelerado, con la expansión de nuevos barrios y un aumento en la cantidad de pasajeros que requieren un transporte seguro y eficiente. Esta situación ha generado la necesidad de ampliar la cobertura del sistema, mejorar la capacidad de la flota y adoptar tecnologías que permitan una operación más sostenible y rentable.

Uno de los principales retos de TRANSCARIBE es la congestión en sus corredores troncales, especialmente en horas pico, lo que limita su capacidad para atender la creciente demanda. Actualmente, la flota de autobuses no es suficiente para absorber el volumen de pasajeros en constante aumento, lo que genera tiempos de espera prolongados y un servicio menos eficiente. Además, la falta de cobertura en algunas zonas periféricas de la ciudad obliga a muchos usuarios a depender de transporte informal, lo que impacta negativamente en la integración del sistema y en la seguridad de los pasajeros.

La expansión de TRANSCARIBE es una necesidad urgente para garantizar la movilidad en Cartagena. Para ello, se requiere la incorporación de más autobuses con tecnologías sostenibles que se adapten a la infraestructura existente y reduzcan el impacto ambiental. La modernización de la flota es esencial para mejorar la capacidad operativa y brindar un servicio más eficiente y cómodo para los usuarios. En este sentido, la adopción de autobuses de tipología Padrón (12 metros) con tecnologías a gas y eléctrico o una combinación de ambas, representa una opción viable, ya que permitiría reducir emisiones contaminantes y optimizar el consumo de combustible sin requerir una transformación radical en la infraestructura del sistema.

Otro aspecto clave para la expansión de TRANSCARIBE es la integración de nuevos corredores y rutas alimentadoras que conecten zonas con baja cobertura del sistema. Esto permitirá reducir la dependencia del transporte informal y mejorar la accesibilidad para miles de ciudadanos que actualmente enfrentan dificultades para movilizarse dentro de la ciudad. La implementación de estrategias de gestión de tráfico y el uso de tecnologías inteligentes para optimizar la operación también son fundamentales para maximizar la eficiencia del sistema.

En conclusión, Cartagena enfrenta un reto significativo en términos de movilidad urbana, y la expansión de TRANSCARIBE es una necesidad imperante para atender la creciente demanda de transporte público. La modernización de la flota con tecnologías sostenibles y la ampliación de la cobertura del sistema permitirán mejorar la calidad del servicio, reducir la congestión y contribuir a un modelo de ciudad más sostenible y accesible para todos sus habitantes.

4.1.2. Caracterización del Entorno Urbano, Demográfico y de Movilidad de Cartagena



Cartagena de Indias, capital del departamento de Bolívar, es una ciudad portuaria ubicada en la costa norte de Colombia, que combina una profunda herencia histórica con desafíos modernos en términos de urbanización, movilidad y sostenibilidad. Reconocida como Patrimonio Histórico y Cultural de la Humanidad por la UNESCO, Cartagena ha experimentado una transformación demográfica y urbana significativa en las últimas décadas, marcada por el crecimiento acelerado de su población, expansión desordenada de su mancha urbana, y la presión constante sobre su infraestructura vial y de transporte público.

En términos demográficos, Cartagena cuenta con una población estimada de 1.050.000 habitantes para el año 2023, lo que la convierte en la quinta ciudad más poblada del país. Este crecimiento ha sido impulsado tanto por factores naturales como por flujos migratorios, especialmente de personas desplazadas por el conflicto armado y, en los últimos años, por la migración venezolana. La estructura poblacional refleja una base amplia de jóvenes, con más del 60% de los habitantes menores de 30 años, lo cual demanda importantes esfuerzos en educación, empleo y movilidad juvenil.

La urbanización en Cartagena ha sido desigual, con una marcada segregación espacial entre el centro histórico y turístico, que concentra una parte significativa de la inversión pública y privada, y las zonas periféricas como la Localidad Industrial y de la Bahía o la Localidad de la Virgen y Turística, donde se concentran altos niveles de pobreza y déficit en servicios básicos. Esta desigualdad territorial ha generado una presión adicional sobre los sistemas de movilidad, ya que gran parte de la población debe desplazarse diariamente hacia los centros de empleo, educación y servicios ubicados en otras zonas.

Cartagena presenta serios desafíos en términos de infraestructura vial. Aunque cuenta con vías estructurantes como la Avenida Pedro de Heredia, la Avenida del Bosque y la Vía Perimetral, estas arterias se encuentran en muchos casos deterioradas, mal señalizadas y con niveles de congestión críticos durante las horas pico. La falta de conectividad entre barrios, combinada con la baja calidad de los andenes y espacios públicos peatonales, limita significativamente la movilidad activa y segura, especialmente para peatones y ciclistas.

El parque automotor de Cartagena ha crecido de manera sostenida, superando las 180.000 unidades registradas entre motocicletas y vehículos particulares. Este crecimiento ha aumentado la congestión, la contaminación y la siniestralidad vial. Particularmente, el uso intensivo de motocicletas —que representan cerca del 60% del parque automotor— plantea retos en materia de seguridad vial y regulación, pues son protagonistas en más del 50% de los siniestros viales reportados en la ciudad.

El sistema de transporte público colectivo ha sido históricamente operado por buses y busetas de diferentes tamaños y antigüedades, que circulaban sin integración tarifaria ni rutas optimizadas. La implementación del sistema TRANSCARIBE, desde su entrada en operación en 2016, significó un paso importante hacia la modernización del transporte, introduciendo buses articulados de alta capacidad y un modelo de operación troncal-alimentador. Sin embargo, el sistema aún no cubre toda la ciudad, y enfrenta retos



relacionados con la sostenibilidad financiera, la frecuencia del servicio y la integración con otros modos.

En términos de movilidad urbana, se evidencia una alta dependencia del transporte motorizado individual, con una participación modal del automóvil particular cercana al 14% y de motocicletas por encima del 35%, mientras que el uso de la bicicleta y la caminata representan porcentajes aún marginales, aunque en crecimiento en algunas zonas. Esta distribución modal no solo genera mayor presión sobre las vías existentes, sino que incrementa los niveles de emisiones contaminantes y contribuye al cambio climático local.

La movilidad en Cartagena también está condicionada por factores geográficos y ambientales. La ciudad está rodeada por cuerpos de agua como la Ciénaga de la Virgen, la Bahía de Cartagena y el Mar Caribe, lo que limita la expansión vial y hace más costosas las soluciones de infraestructura. Además, fenómenos como el cambio climático y la elevación del nivel del mar afectan zonas clave del sistema vial, especialmente aquellas próximas al litoral, como la Avenida Santander y la zona del Laguito.

Desde una perspectiva socioeconómica, Cartagena es una ciudad con importantes contrastes. A pesar de ser un destino turístico de talla internacional y contar con una zona industrial significativa —especialmente en Mamonal—, mantiene elevados niveles de desigualdad. El índice de pobreza multidimensional se ubica por encima del promedio nacional, y sectores como el informal representan una proporción considerable del empleo urbano. Esta condición socioeconómica impacta directamente la demanda de transporte público y las necesidades de subsidios o tarifas diferenciadas para garantizar la accesibilidad universal.

Finalmente, las autoridades locales han formulado diversas estrategias de planeación en materia de transporte y desarrollo urbano, como el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), el Plan Maestro de Movilidad y el Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible (PIMUS). Estos documentos orientan el futuro del transporte en Cartagena hacia una visión de sostenibilidad, inclusión y eficiencia, priorizando modos no motorizados, la electrificación del transporte público, la ampliación de la cobertura de TRANSCARIBE, y la implementación de infraestructura verde y resiliente frente al cambio climático.

En resumen, Cartagena enfrenta una coyuntura crítica en materia de movilidad urbana y transporte público. La ciudad debe responder al crecimiento demográfico, la expansión urbana desorganizada y los altos niveles de informalidad y desigualdad, mediante soluciones integrales que fortalezcan el sistema de transporte masivo, promuevan la movilidad activa, y garanticen un acceso equitativo al espacio urbano y sus servicios.

4.1.3. ANÁLISIS DEL MERCADO

4.1.3.1. Del Sector Transporte

4.1.3.1.1. Movimiento de Pasajeros

El transporte público en Colombia ha mostrado una recuperación sostenida tras el impacto de la pandemia de COVID-19. Según la Superintendencia de Transporte y cifras del DANE, el número de pasajeros movilizados en los sistemas de transporte masivo superó los niveles prepandemia en algunas ciudades durante 2023 y se consolida en 2024 como un sector en expansión.

- En enero y febrero de 2023, el movimiento de pasajeros a nivel nacional fue 15% superior al mismo período de 2022, consolidando la recuperación postpandemia.
- En 2024, el número total de pasajeros movilizados en sistemas de transporte masivo superó los **2.100 millones de viajes**, con una recuperación del 98% respecto a los niveles de 2019.
- TRANSCARIBE, por ejemplo, pasó de movilizar **29 millones de pasajeros en 2022 a casi 36 millones en 2023**, acercándose al récord alcanzado antes de la pandemia.
- Bogotá (Transmilenio), Medellín (Metro + Metroplús) y Cali (MIO) también reportaron aumentos de entre el 6% y 12% anual en pasajeros movilizados en 2023.

Encuesta de transporte urbano de pasajeros (ETUP)

Variación trimestral y anual de los vehículos afiliados, en servicio y del número de pasajeros transportados. 8 áreas metropolitanas y 15 ciudades principales.
IV Trimestre de 2024^P

Variable	Variación trimestral (%)	Variación anual (%)
	IV trim 2024 / III trim 2024	IV trim 2024 / IV trim 2023
Promedio mensual de vehículos afiliados	-0,1	-1,6
Promedio mensual de vehículos afiliados (SITM)*	-0,2	-3,0
Promedio mensual de vehículos afiliados (Sistema tradicional)	0,0	-0,4
Promedio mensual de vehículos en servicio total	-0,3	0,0
Promedio mensual de vehículos en servicio (SITM)	-0,6	-0,2
Promedio mensual de vehículos en servicio (Sistema tradicional)	0,0	0,1
Total pasajeros transportados	0,9	1,7
Pasajeros transportados (SITM)	1,0	2,1
Pasajeros transportados (Sistema tradicional)	0,8	0,8

Ilustración. Evolución del número de pasajeros en sistemas masivos (2019–2024)

Fuente: SuperTransporte – DANE – Datos suministrados por los entes gestores.

4.1.3.1.2 Sector Productivo

4.1.3.1.2.1. Vehículos dedicados a GNV, híbridos y eléctricos

El mercado de vehículos con tecnologías limpias sigue expandiéndose en Colombia. El segmento de transporte público colectivo también ha mostrado un cambio paulatino hacia energías más sostenibles, impulsado por incentivos gubernamentales y políticas de transición energética.

4.1.3.1.2.2 Vehículos GNV

- A cierre de 2023, Colombia contaba con más de **2.600 vehículos pesados dedicados a GNV**, un incremento del **73% respecto a 2019**.

- Dentro de este total, **más de 1.900 eran buses y busetas** dedicados al transporte de pasajeros.
- Las marcas con mayor número de registros fueron: **Scania, Yutong, Foton, Faw, y Sitrak**, abarcando más del 85% del mercado.
- Las ciudades con mayor número de matrículas GNV en 2023 fueron **Bogotá, Barranquilla, Cali, Cartagena** y Itagüí.

4.1.3.1.2.3. Vehículos híbridos y eléctricos

- En 2023 se matricularon más de **31.000 vehículos híbridos** (crecimiento del 57% respecto a 2022) y **más de 11.000 vehículos eléctricos puros** (+34% interanual).
- El segmento de buses eléctricos también crece: se alcanzaron más de **2.300 unidades en operación**, especialmente en Bogotá, Medellín, Cali y Cartagena.

4.1.3.1.2.4. Matriculación de Vehículos por Tipo de Combustible

El mercado automotor colombiano ha mostrado una creciente inclinación hacia vehículos más sostenibles. En 2024, las conversiones de vehículos a Gas Natural Vehicular (GNV) aumentaron en un 136% respecto al mismo periodo del año anterior, pasando de 3.217 conversiones en 2023 a 7.587 en 2024.

Se observa un crecimiento significativo en la adopción de vehículos eléctricos e híbridos. En 2024, se vendieron 9.178 vehículos eléctricos, un incremento del 150% respecto al año anterior, estableciendo un récord en el mercado colombiano. Los híbridos, con 42.668 unidades matriculadas, crecieron un 53,4%, reflejando la creciente preferencia de los consumidores por alternativas más limpias y sostenibles.

4.1.3.1.2.5. Matriculación de Vehículos de Pasajeros (Comerciales)

El segmento de vehículos comerciales de pasajeros también ha mostrado signos de recuperación. Aunque en 2020 se registró una disminución del 21,4% en las matriculaciones respecto al año anterior, las cifras han mejorado gradualmente en los años siguientes.

A continuación, se presenta un gráfico que muestra la evolución de las matriculaciones de vehículos de pasajeros comerciales:

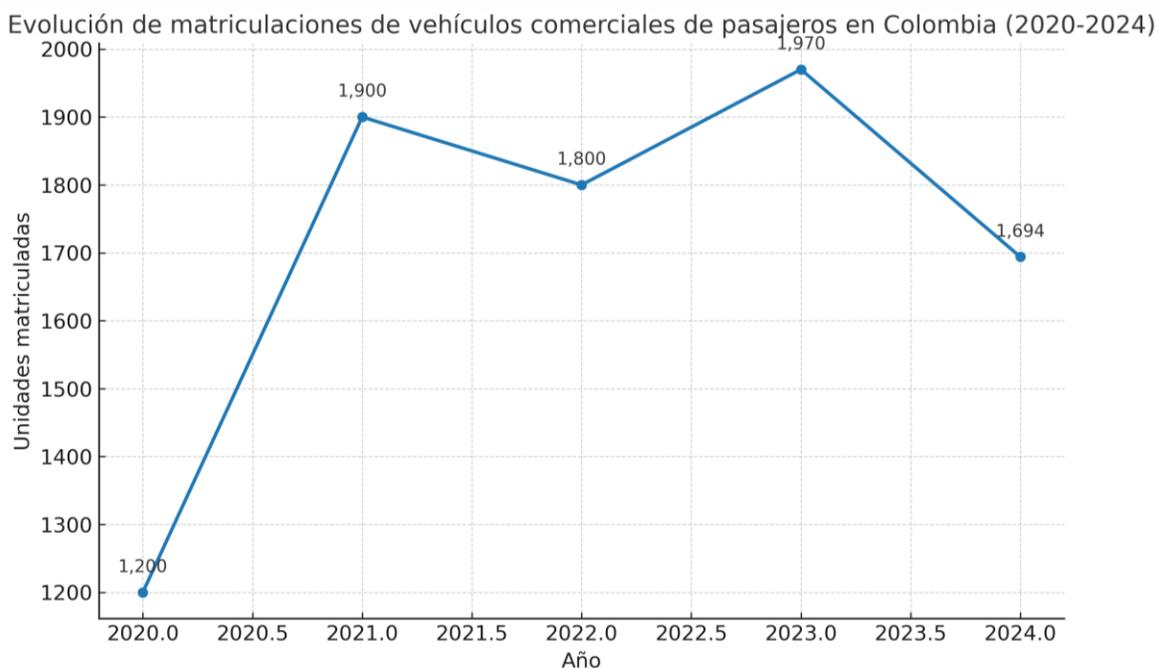


Ilustración. evolución de matriculaciones de vehículos comerciales de pasajeros en Colombia desde 2020 hasta 2024

Fuente: ANDI

El gráfico indica una tendencia al alza en las matriculaciones, acercándose a los niveles previos a la pandemia. Este crecimiento se atribuye a la reactivación del transporte público y al aumento de la demanda de servicios de movilidad.

4.1.3.2. Del Sector Gas

4.1.3.2.1. Abastecimiento y Seguridad Energética

Según la Unidad de Planeación Minero-Energética (UPME), Colombia enfrenta desafíos en el abastecimiento de gas natural. Las reservas actuales alcanzan para aproximadamente 6,1 años, lo que ha generado preocupación sobre la autosuficiencia energética del país. La UPME ha señalado que, de no encontrarse nuevos yacimientos, el país podría depender del mercado internacional para su suministro de gas a partir de 2027.

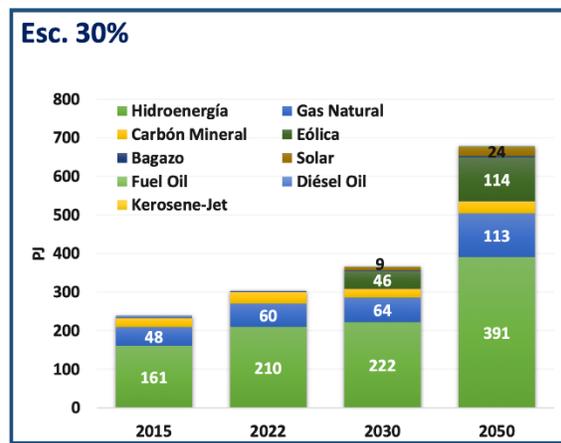
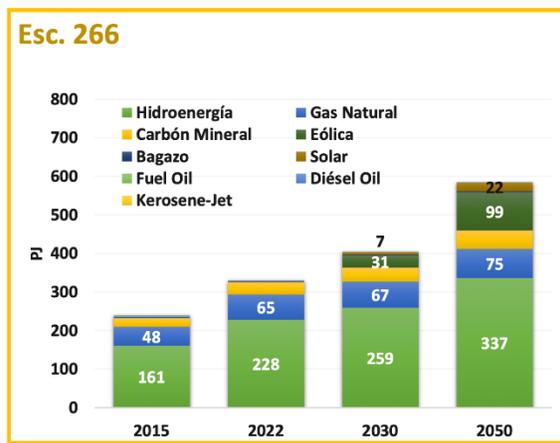


Ilustración. Matriz energética Colombia ESC 266
Fuente: UPME 2019.

4.1.3.2.2. Matriz Energética Nacional

La matriz energética de Colombia ha experimentado cambios significativos en los últimos años. En 2020, los combustibles líquidos representaban el 46% del consumo energético, mientras que el gas natural y la energía eléctrica sumaban un 30%. Para 2025, se espera una disminución en la participación de los combustibles fósiles, con un aumento en el uso de fuentes renovables y una mayor electrificación del consumo energético.

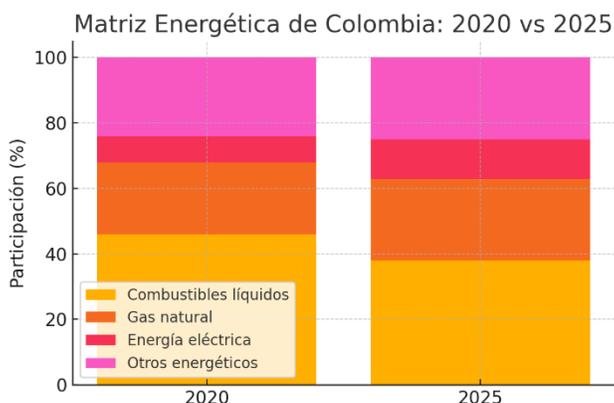


Ilustración. Matriz energética Colombia 2020-2025
Fuente: UPME, estimaciones propias 2025

4.1.3.2.3. Proyecciones de Producción y Reservas

Canacol Energy, una de las principales productoras de gas natural en Colombia, anunció en 2023 un potencial de producción para los años 2025 y 2026 de 231 Giga BTU por día

(Gbtud). Sin embargo, en 2024, la empresa redujo la producción esperada a 158 Gbtud, generando un déficit de 73 Gbtud.

Por otro lado, Ecopetrol y Petrobras confirmaron en diciembre de 2024 que el pozo offshore Sirius-2, en el Caribe colombiano, es el mayor descubrimiento de gas en la historia del país. Este hallazgo garantiza la seguridad energética de Colombia a largo plazo, aunque su explotación comercial se espera para después de 2030.

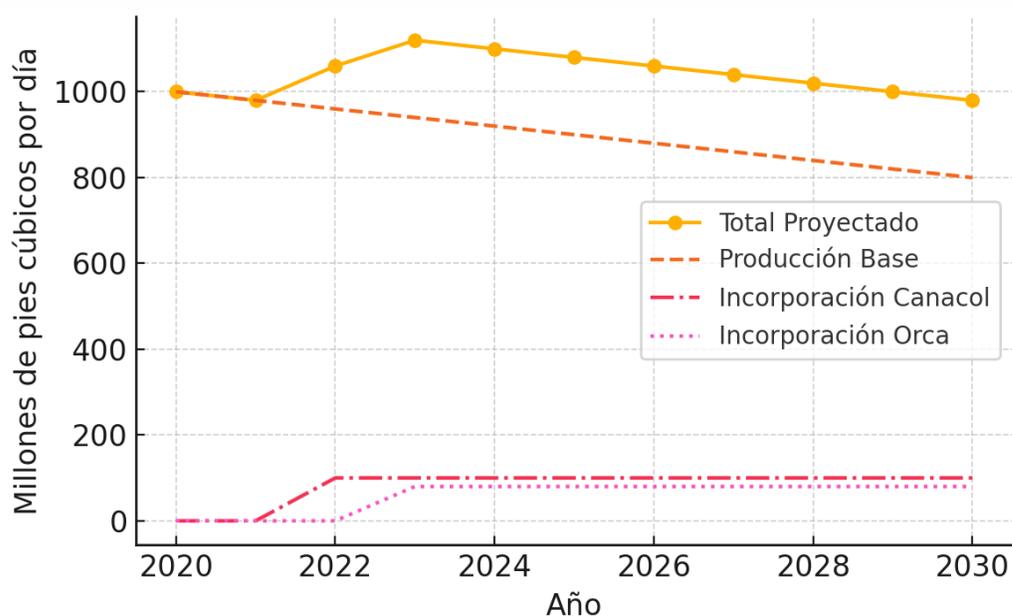


Ilustración. Proyección de producción de gas natural en Colombia
Fuente: Naturgas, adaptado de UPME 2025

4.1.3.2.4. Potencial de Abastecimiento

Colombia cuenta con un potencial significativo de reservas de gas natural. Se estima que el país tiene 54 tera pies cúbicos (TPC) de reservas potenciales, distribuidos de la siguiente manera:

- 30 TPC en exploraciones costa afuera en el mar Caribe, en etapa de maduración entre 2024 y 2028.
- Hasta 24 TPC en yacimientos no convencionales en el Valle Medio del Magdalena, Cesar-Ranchería y Catatumbo.

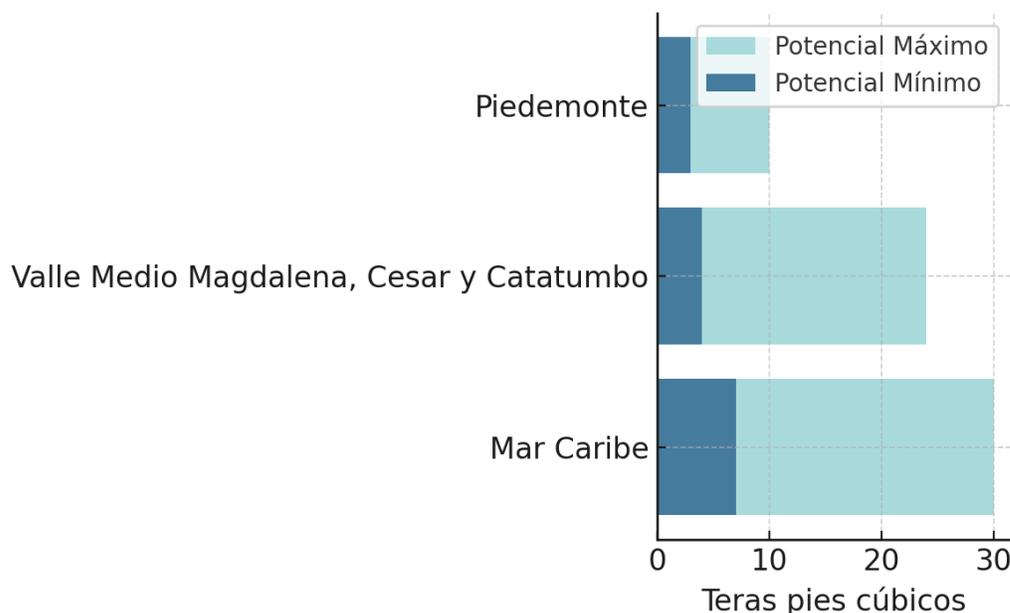


Ilustración. Potencial de abastecimiento de gas por región

Fuente: Naturgas, adaptado de UPME 2025

Estos recursos representan una oportunidad para fortalecer la seguridad energética del país y avanzar en la transición hacia fuentes de energía más limpias.

4.2. ASPECTOS TÉCNICOS

El Sistema TRANSCARIBE cuenta con infraestructura especializada localizada en sectores estratégicos de la ciudad y que cuenta con las condiciones físicas y operacionales, así como de accesibilidad para permitir la transferencia entre rutas multiplicando así las opciones de viaje hacia diferentes puntos de la ciudad pagando una sola tarifa, es decir con integración física, tarifaria y operacional.

La integración tarifaria, operacional y física de todas las rutas y servicios del Sistema TRANSCARIBE, tanto troncales como pretroncales, alimentadoras y complementarias o auxiliares tiene lugar en estaciones de parada, terminal de transferencia y portal de integración.

La integración física implica el desarrollo de infraestructura especializada para que los transbordos entre todo el sistema se realicen de manera segura, coordinada, rápida, informada, y dentro de un mismo sistema de validación de pasajes que permita el seguimiento del pasajero gracias al Sistema de Recaudo.

La integración operacional implica que las características de los servicios se encuentran definidas entre sí y son monitoreados a través de un sistema centralizado de control e

intervención de la operación en forma coordinada con los demás elementos que confluyen en el sistema de transporte masivo.

Esto incluye, entre otros aspectos, la definición para los buses de sus capacidades, especificaciones técnico-mecánicas y ambientales, la dotación de equipos de validación de pasajeros para la integración del recaudo, y la incorporación de equipos para el control centralizado de la operación.

En esta línea, el sistema TRANSCARIBE cuenta con tres tipologías de vehículos de pequeña, mediana y alta capacidad, es decir busetones, padrones y articulados respectivamente, que permiten de acuerdo con los niveles de demanda y disponibilidad de infraestructura ofertar de manera local, servicios alimentadores y conectarlos en terminales con otros servicios de mayor capacidad como lo son los servicios pretroncales y troncales, éstos últimos operando la mayor parte de su trazado por infraestructura exclusiva y segregada del tráfico mixto, lo cual permite la optimización de los tiempos de viajes en los recorridos de las rutas.

Los estudios que se realizaron para la implementación y puesta en marcha del Sistema Transcaribe fueron:

- Matriz origen-destino
- Diseño conceptual
- Diseño operacional
- Actualización de la matriz origen-destino y actualización del diseño operacional del SITM.

El diseño operacional incluye el cálculo para cada uno de los servicios o rutas troncales, alimentadoras, auxiliares y complementarias de los siguientes datos:

- Lugar de origen y destino
- Tipo de vehículo
- Longitud
- Ciclo
- Velocidad
- Demanda de pasajeros
- Volumen máximo de pasajeros
- Intervalo operativo
- Flota operativa
- Índice de rotación (IR)
- Recorrido promedio diario
- Índice de pasajero por kilómetro (IPK)
- Frecuencia
- Recorrido promedio diario anual

Dentro de los objetivos del Sistema TRANSCARIBE se encuentran:

- Promover la transformación del transporte público hacia un Sistema eficiente, seguro y de calidad
- Promover una dinámica empresarial e institucional en la prestación del servicio público de transporte
- Optimizar el servicio y mejorar la calidad del nivel de servicio, con amplia cobertura temporal y espacial, mayor velocidad, mayor comodidad y tarifa ajustada a la calidad del servicio
- Motivar la planeación, regulación y control del Sistema
- Incentivar a la participación privada de manera eficiente en el Sistema
- Dar tratamiento preferencial al transporte público
- Mejorar las condiciones del tráfico en la malla vial de Cartagena
- Mejorar el entorno urbanístico y paisajístico de la ciudad
- Permitir la implantación gradual del Sistema

El sistema TRANSCARIBE tiene una extensión de corredores exclusivos de 11.3 kilómetros, partiendo desde el Portal de integración, tomando la Avenida Pedro de Heredia hasta la India Catalina, siguiendo por la Avenida Venezuela hasta la Torre del Reloj, continuando por la Avenida Blas de Lezo hasta la Glorieta Santander. Cuenta con un portal de integración, una terminal intermedia y 17 estaciones de parada hasta La Glorieta Santander, a lo largo de un corredor de tránsito exclusivo para los 329 autobuses vinculados al Sistema TRANSCARIBE. El servicio de transporte se presta a través de dos (2) Concesionarios Operadores de Transporte: Sotramac y Transambiental y una tercera porción a cargo de TRANSCARIBE en su Rol Operador, y además se cuenta con una empresa denominada SONDA, quién realiza los servicios relacionados con el sistema de Recaudo, Sistema de Gestión y Control de Flota y Sistema de Información al usuario del Sistema Integrado De Transporte Masivo (SITM) de pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias a cargo de TRANSCARIBE S.A. en su condición de Operador Directo del Sistema, TRANSCARIBE S.A. por su parte, es el ente gestor del Sistema, por lo que tiene a cargo las tareas de planeación, puesta en marcha y supervisión de la adecuada prestación del servicio de transporte masivo, coordinar la prestación del servicio y vigilancia en suma con las acciones orientadas a la coordinación interinstitucional entre las distintas entidades del distrito tales como Gerencia de Espacio Público y Movilidad Urbana (GEMPU), Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte (DATT), Secretaría de Hacienda, entre otros.

La infraestructura que se construyó está constituida por el Corredor Vial, adecuación de paraderos existentes, construcción de andenes, arborización y todo el mobiliario urbano del espacio público que sirve de apoyo para la prestación del servicio de transporte público. En todos los elementos se tuvo el tratamiento adecuado para niños, mujeres embarazadas, personas con movilidad reducida y personas de la tercera edad.

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

Es importante destacar que TRANSCARIBE es un sistema jerarquizado que opera de manera integrada, realizando programaciones de la oferta de acuerdo a las necesidades de la demanda de pasajeros, es decir programaciones para cada tipo de día: hábiles, sábados

y domingos o festivos, por franjas horarias, tanto picos como valles y por supuesto teniendo en cuenta las épocas de estacionalidades como vacaciones y épocas atípicas, buscando un equilibrio entre la oferta y la demanda de pasajeros, lo cual permite optimizar la flota requerida para ofrecer un servicio racional, eficiente y acorde a las necesidades de demanda.

En términos de oferta de transporte, actualmente cuenta con veinticuatro (24) rutas en operación, cuatro (4) troncales, seis (6) pretroncales y diez (10) alimentadoras, y cuatro (04) rutas auxiliares o complementarias, logrando así una cobertura del 60% del área urbana del Distrito de Cartagena. El Sistema opera de lunes a viernes, con rutas alimentadoras entre las 04:30 am y las 10:30 pm y rutas troncales y pretroncales entre las 05:00 am y las 09:00 pm, además la ruta T101 opera hasta las 9:30 pm para días hábiles; mientras que los sábados este horario es de 05:00 am a 10:00 pm para las rutas alimentadoras y entre las 05:30 am y las 8:30 pm para las rutas troncales y pretroncales. Finalmente, los domingos y festivos el sistema opera entre las 06:00 am y las 08:00 pm.

Por otro lado, es un sistema con las condiciones adecuadas de seguridad vial, tanto en términos de la flota como de la infraestructura para el sistema, aunado a esto se realizan campañas para fortalecer este tema en coordinación con el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte DATT, la Gerencia de espacio público y movilidad urbana GEPMU y los concesionarios de operación.

4.2.1. Vehículos

Los vehículos destinados al Sistema integrado de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena, deberán cumplir con las normas de homologación para vehículos de transporte público NTC 5206-1, NTC 4901-2, NTC 4901-3 (prevalentemente sobre la 5206), la 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 sustituya

La ciudad de Cartagena de Indias requiere continuar con el proceso de incorporación de flotas de cero o bajas emisiones de acuerdo con lo definido en la ley o reglamentación vigente.

Las especificaciones técnicas de los autobuses se encuentran contenidos en el Anexo 3 de ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS AUTOBUSES TIPO ARTICULADO DUAL, PADRONES Y BUSETONES DEL SISTEMA TRANSCARIBE.

4.3. MARCO LEGAL

4.3.1. ASPECTOS LEGALES

4.3.1.1. Contexto Político Y Normativo: Ambiental

En Colombia existe un amplio marco normativo y de políticas públicas contenidos en los diferentes instrumentos de planeación a nivel nacional y local orientados a la prevención y

mitigación de los riesgos asociados a la contaminación del aire, el cambio climático y a la promoción de la salud ambiental y al transporte público de pasajeros.

Así mismo el país ha suscrito acuerdos y compromisos internacionales para trabajar en la lucha contra estas problemáticas y retos que se plantean para garantizar a la sociedad un ambiente sano, contribuir al desarrollo sostenible y garantizar los recursos naturales para las generaciones futuras, particularmente en la implementación de proyectos para los diferentes sectores económicos y proyectos estratégicos y/o prioritarios necesarios en las diferentes ciudades.

4.3.1.2. Internacional

El cambio climático y la contaminación del aire han sido una constante preocupación a nivel mundial. Es por ello por lo que los países han adoptado diferentes instrumentos tenientes a controlar estas problemáticas.

A continuación, entre otras, se resumen los principales:

- **Protocolo de Kioto**

El 11 de diciembre de 1997 se adoptó en el marco de la COP3 el protocolo de Kioto. Este protocolo buscaba principalmente que sus partes se asegurará, individual o conjuntamente, de reducir las emisiones de los gases responsables del efecto invernadero a un nivel inferior en no menos de 5% al de 1990, en el periodo de compromisos comprendido entre los años 2008 y 2012.¹

- **Objetivos de Desarrollo Sostenible**

Los objetivos de desarrollo sostenible se gestaron en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en Río de Janeiro en 2012. Estos objetivos son un llamado universal a la adopción de medidas para poner fin a la pobreza, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad. Particularmente, el objetivo 13 denominado acción por el clima, se refiere a la problemática del cambio climático.²

- **Acuerdo de París**

El 12 de diciembre de 2015 se adoptó en el marco de la COP21 el acuerdo de París. Este acuerdo tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza.

Para ello, concretamente, busca:

- Mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1.5 °C con respecto a los niveles preindustriales.

¹ Protocolo de Kioto, <https://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpspan.pdf>

² Objetivos de desarrollo sostenible, <https://www.undp.org/content/undp/es/home/sustainable-development-goals.html>

- Aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia al clima y un desarrollo con bajas emisiones de gases de efecto invernadero.
- Situar los flujos financieros en un nivel compatible con una trayectoria que conduzca a un desarrollo resiliente al clima y con bajas emisiones de gases de efecto invernadero.³
- El acuerdo de París se aplicará teniendo en consideración las circunstancias propias de cada nación. En ese sentido, en sus contribuciones determinadas a nivel nacional, cada país establecería sus esfuerzos con miras a alcanzar los propósitos del acuerdo.⁴

- **Proclamación de Marrakech**

El 17 de noviembre de 2016 en el marco de la COP22 se expidió la proclamación de Marrakech. A través de esta proclamación los países participantes acogieron el acuerdo de París y afirmaron el compromiso con su plena aplicación.⁵

De igual forma, a nivel mundial en los últimos años se vienen impulsando políticas para migrar a tecnologías de bajas y cero emisiones en ruta (vehículos híbridos, eléctricos y pila o celda de combustible, hidrógeno, GNV y GLP) en donde se han introducido otras fuentes energéticas más limpias y particularmente fuentes de energías renovables.

4.3.1.3. Nacional

- **Ley 1964 del 11 de julio de 2019 Por medio del Cual se promueve el Uso de Vehículos Eléctricos en Colombia**

Esta Ley tiene por objeto generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

En esta misma ley se describe al vehículo de cero Emisiones a “vehículos automotor impulsado por cualquier tecnología de motorización que, en virtud de la generación de su energía para propulsión, no emite emisiones contaminantes al aire ni gases de efecto invernadero”

De igual forma, el artículo 8 describe lo siguiente: “Artículo 8. Iniciativa pública de uso de vehículos eléctricos. Dentro de los seis (6) años a la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno Nacional en su conjunto, los municipios de categoría 1 y Especial exceptuando: los de Tumaco y Buenaventura y los prestadores del servicio público de transporte deberán

³ Acuerdo de París, https://unfccc.int/sites/default/files/spanish_paris_agreement.pdf

⁴ IBIDEM

⁵ Proclamación de Marrakech, https://unfccc.int/sites/default/files/marrakech_action_proclamation.pdf

cumplir con una cuota mínima del treinta (30) por ciento de vehículos eléctricos en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso, teniendo en cuenta las necesidades de cada entidad para el caso del Gobierno Nacional y la infraestructura con que cuenten.

Parágrafo 1. La anterior disposición solo aplicará para los segmentos de vehículos eléctricos que para la fecha en que se compren o contraten, tengan una oferta comercial en Colombia.

Parágrafo 2. La Contraloría General de la República será la entidad encargada de hacer seguimiento y control al cumplimiento del presente artículo.

Parágrafo 3. Las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Masivo deberán implementar políticas públicas y acciones tendientes a garantizar que un porcentaje de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, sean eléctricos o de cero emisiones contaminantes cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas, cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando finalice su vida útil y requiera reemplazarse, de acuerdo con el siguiente cronograma:

A partir de 2025, mínimo el diez (10) por ciento de los vehículos adquiridos.
A partir de 2027, mínimo el veinte (20) por ciento de los vehículos adquiridos.
A partir de 2029, mínimo el cuarenta (40) por ciento de los vehículos adquiridos.
A partir de 2031, mínimo el sesenta (60) por ciento de los vehículos adquiridos.
A partir de 2033, mínimo el ochenta (80) por ciento de los vehículos adquiridos.
A partir de 2035, mínimo el cien (100) por ciento de los vehículos adquiridos."

- **Ley 1972 del 11 de julio de 2019**

Esta Ley tiene por objeto establecer medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes al aire provenientes de fuentes móviles que circulen por el territorio nacional, haciendo énfasis en el material participado, con el fin de resguardar la vida, la salud y goce de ambiente sano.

De igual forma describe que "a partir del 10 de enero de 2035 todos los vehículos con motor Diésel que circulen por el territorio nacional tendrán que cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire correspondiente a tecnologías Euro VI en uso, su equivalente o superiores".

- **CONPES 3260**

El CONPES 3260 del 15 diciembre de 2003 establece la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo, en este documento se presenta la política del Gobierno Nacional para impulsar la implantación de sistemas integrados de transporte masivo –SITM– en las grandes ciudades del país y fortalecer la capacidad institucional para planear y gestionar el tráfico y transporte en las demás ciudades, con el propósito de incrementar su calidad de vida y productividad, e impulsar procesos integrales de desarrollo urbano, dentro de un marco de

eficiencia fiscal que promueva nuevos espacios para la participación del sector privado en el desarrollo y operación del transporte urbano de pasajeros⁶.

- **CONPES 3550**

El CONPES 3550 del 24 de noviembre de 2008 establece los lineamientos para la formulación de la política integral de salud ambiental con énfasis en los componentes de calidad del aire, calidad del agua y salud química. En este CONPES se dispone que en los procesos de planificación, diseño e implementación de proyectos de inversión sectoriales (tales como desarrollo urbano, transporte y energía) se buscará de manera activa – además de los beneficios sectoriales – la generación de beneficios en materia sanitario – ambiental por la utilización de tecnologías eficientes y limpias.⁷

- **CONPES 3344**

El CONPES 3344 del 14 de marzo de 2015 establece los lineamientos para la formulación de la política de prevención y control de la calidad del aire. Respecto al sector transporte, se establece que contribuyen al mejoramiento de la calidad del aire medidas con el fomento al uso de combustibles más limpios como el gas natural y los biocombustibles, el uso de Sistemas Integrados de Transporte Masivo y la chatarrización de vehículos obsoletos de transporte público.⁸

- **CONPES 3943**

El Conpes 3943 del 31 de julio de 2018 establece la política para el mejoramiento de la calidad del aire. En este Conpes se menciona que las medidas que generarían mayor impacto en la reducción de emisiones de partículas serían la eliminación del transporte público tradicional, la mejora de los combustibles y la completa implantación de los **sistemas integrados de transporte**.

Así mismo, dentro de las líneas para la reducción de las emisiones contaminantes al aire provenientes de fuentes móviles se establece la renovación y modernización del parque automotor con tecnologías de bajas o cero emisiones, la actualización de parámetros de calidad de los combustibles y biocombustibles, y el seguimiento y control de las emisiones.

Dentro de los indicadores de resultados de la política para el mejoramiento de la calidad del aire se establece el siguiente indicador:

⁶ Este documento hace seguimiento a los lineamientos de política establecidos por el Conpes 3167 de 2002.

⁷ Conpes 3550, <http://www.minvivienda.gov.co/conpesagua/3550%20-%202008.pdf>

⁸ Conpes 3344, http://www.minambiente.gov.co/images/normativa/conpes/2005/Conpes_3344_2005.pdf

Objetivo	Nombre del indicador	Unidad de medida	Línea base	Meta
Objetivo general	Estaciones que cumplen el objetivo intermedio III de la OMS para PM ₁₀ (30µg/m ³) (Meta 11.6 ODS)	Porcentaje	25 (2015)	70 (2030)
	Estaciones que cumplen el objetivo intermedio III de la OMS para PM _{2.5} (15µg/m ³) (Meta 11.6 ODS)	Porcentaje	14,9 (2015)	70 (2030)
OE 1. Reducir las emisiones contaminantes al aire provenientes de fuentes móviles	Vehículos de cero y bajas emisiones que ingresan al parque automotor sobre el total de vehículos que ingresan al país	Porcentaje	0,15 (2018)	3 (2028)
	Sistemas de transporte masivo operando con vehículos eléctricos y dedicados a gas natural sobre el total de sistemas de transporte masivo operando en 2018	Porcentaje	29 (2018)	100 (2028)
	Vehículos diésel cumpliendo el estándar de emisión Euro VI sobre el total de vehículos diésel matriculados	Porcentaje	0 (2018)	22 (2028)
	Reducción de la evasión de la revisión técnico-mecánica y de gases contaminantes sobre el total de vehículos matriculados	Porcentaje	54 (2018)	20 (2028)
OE 3. Mejorar las estrategias de prevención, reducción y control de la contaminación del aire	Planes de prevención, reducción y control de la contaminación del aire en implementación en municipios con población igual o superior a 150.000 habitantes sobre el total de municipios con más de 150.000 habitantes	Porcentaje	8 (2018)	100 (2028)

Ilustración 1. Indicadores de calidad del aire CONPES 3943

• CONPES 3934

La Política de Crecimiento Verde tiene como propósito impulsar a 2030 el aumento de la productividad y la competitividad económica del país, al tiempo que se asegura el uso sostenible de la riqueza natural y la inclusión social, de manera compatible con el clima. De esta manera, sus estrategias, acciones y metas se encuentran en sintonía con los preceptos del "Pacto por la Sostenibilidad" del Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2018 – 2022 "Pacto por Colombia, pacto por la equidad", que busca consolidar acciones que permitan un equilibrio entre la conservación y la producción, de forma tal que la riqueza natural del país sea apropiada como un activo estratégico de la Nación.

Este documento de política reconoce la importancia de afianzar el compromiso de las actividades productivas con la sostenibilidad, con el fin de mejorar la eficiencia en el uso del agua, del suelo, de las materias primas y de la energía, reducir los impactos ambientales, y avanzar hacia la mitigación del cambio climático. De la misma manera, impulsa el desarrollo de instrumentos para promover nuevas oportunidades económicas basadas en la riqueza del capital natural que aumenten la competitividad y el crecimiento económico a nivel local y nacional, lo que permitirá avanzar hacia la premisa de "producir conservando y conservar produciendo" establecida en el PND y el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

• Actualización de la Contribución Determinada a Nivel Nacional de Colombia (NDC)

Esta actualización de la NDC se lleva a cabo y comunica bajo los principios de transparencia y los lineamientos establecidos por el Libro de Reglas del Acuerdo de París a través de las decisiones 4/CMA.1, 9/CMA.1, 18/CMA.1 y sus anexos, basándose en la información presentada por el país en su tercera Comunicación Nacional (2017), su segundo BUR (2018) y su segundo Nivel de Referencia de las Emisiones Forestales – NREF (2020), y presenta mejoras en algunos subsectores específicos a nivel de estimación de emisiones y absorciones de GEI.

La actualización de la NDC ha sido un proceso de Gobierno, liderado desde los equipos técnicos de los ministerios sectoriales y otras entidades involucradas a través de la construcción y fortalecimiento de capacidades técnicas.

El proceso se adelantó en el marco del SISCLIMA, con la Comisión Intersectorial de Cambio Climático (CICC) como órgano líder del mismo. Esto busca institucionalización y se fortalecimiento del proceso, a través de una gobernanza que haga posible su continuidad y seguimiento en el futuro de forma consistente.

Para Colombia, como país en desarrollo, la CA tiene un enfoque prospectivo y que no debe generar una carga adicional, por lo que se centra en proveer información acerca de las prioridades y las necesidades de implementación y apoyo en esta área. En este sentido y conforme a la Decisión 9CMA/1, la CA de Colombia ha priorizado los siguientes elementos, donde los ejes principales son los puntos 3 y 4. 1. Circunstancias nacionales 2. Riesgos y vulnerabilidad 3. Prioridades de adaptación en el marco de la NDC (metas) 4. Necesidades de apoyo requerido (desarrollo y transferencia de tecnología, financiamiento y creación/fortalecimiento de capacidades del país).

Mediante la Ley 1844 de 2017 fue aprobado en Colombia el acuerdo de París. La “contribución nacionalmente determinada” (NDC), presentada por Colombia en el marco del Acuerdo de París, incluye una meta de reducción de emisiones de gases de efecto de invernadero en un 20% con respecto a las emisiones proyectadas para el año 2030 y una meta condicionada sujeta a la provisión de apoyo internacional, según la cual Colombia podría aumentar su ambición para pasar de una reducción del 20% a una del 30% con respecto a las emisiones proyectadas para el año 2030.

- **Normativa de emisiones contaminantes**

Resolución Nacional 0910 de 2008. Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles terrestres, se definen los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones, se reglamenta el artículo 91 del Decreto 948 de 1995 y se adoptan otras disposiciones.

Resolución Nacional 1111 de 2013. Por la cual se modifica la Resolución 910 de 2008, dispone en el artículo 4 los límites máximos de emisión permisibles para vehículos pesados con motor ciclo diésel evaluados mediante ciclos ESC, ETC y ELR, los cuales corresponden a los niveles máximos establecidos para el estándar de emisión Euro VI.

Resolución Nacional 2502 de 2018. Por la cual se extiende la vigencia de la Resolución 910 de 2008, modificada por la Resolución 1111 de 2013.

Resolución Nacional 40177 de 2020. Por la cual se definen los energéticos de bajas o cero emisiones teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente y se adoptan otras disposiciones. Esta última resolución del 03 de julio de 2020, establece para efectos de lo previsto en el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019, se consideran los combustibles limpios los energéticos de cero o bajas emisiones en el transporte terrestre para municipios, distritos y áreas metropolitanas:

1. Energéticos de Cero Emisiones:
 - a. Hidrogeno.
2. Energéticos de Bajas Emisiones:
 - a. Gas Natural.
 - b. Gas licuado del Petróleo.
 - c. Gasolina, alcohol carburante y sus mezclas, con contenido de azufre de 50 ppm.
 - d. Diésel, biodiesel y sus mezclas, con contenido de azufre máximo de 50 ppm.

Los energéticos de que trata el literal c) serán considerados de bajas emisiones teniendo en cuenta lo siguiente:

- i) Desde la Publicación de la resolución, hasta el 30 de diciembre del año 2030, el contenido de azufre será de máximo 50 ppm.
- ii) Desde 31 de diciembre del año 2030 en adelante, el contenido de azufre será de máximo 10 ppm.

Los energéticos de que trata el literal d) serán considerados de bajas emisiones teniendo en cuenta lo siguiente:

- iii) Desde la publicación de la resolución, hasta el 30 de diciembre de 2020, el contenido de azufre será de máximo 50 ppm.
- iv) Desde el 31 de diciembre de 2020, y hasta el 31 de diciembre de 2022, el contenido de azufre será de máximo 20 ppm.
- v) Desde el primero de enero de 2013, y hasta el 30 de noviembre 2023, el contenido de azufre será de máximo 15 ppm.
- vi) Desde el primero de diciembre de 2025 en adelante, el contenido de azufre será de máximo 10 ppm.

Resolución 0762 de 18 de Julio de 2022 Por la cual se reglamentan los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamentan los artículos 2.2.5.1.6.1, 2.2.5.1.8.2 y 2.2.5.1.8.3 del Decreto 1076 de 2015 y se adoptan otras disposiciones.

- **Plan Energético Nacional**

El Plan energético nacional fue elaborado por la UPME en el año 2015. Este documento presenta ideas sobre el desarrollo futuro del sector energético colombiano, que pueda servir de base para la elaboración e implementación de una política energética.



Determina que “el sector transporte es el mayor consumidor de energía en el país, en la actualidad representa el 44% de la demanda energética nacional. Este sector se caracteriza por su alta dependencia de combustibles fósiles, en particular de la gasolina y el diésel, cuya participación es de 75%.

Las ineficiencias identificadas por la UPME en el sector transporte, además de la alta dependencia de combustibles fósiles, están ligadas al mantenimiento inapropiado de los vehículos, la congestión vehicular y el envejecimiento del parque automotor.” Concretamente, planea la diversificación de la canasta de combustibles para el sector transporte, a través de la incorporación de nuevas fuentes de abastecimiento de energía, que sean económicamente viables, pero que tengan un impacto ambiental moderado. Por ejemplo, se refiere al biocombustible, al gas y a la electrificación.⁹

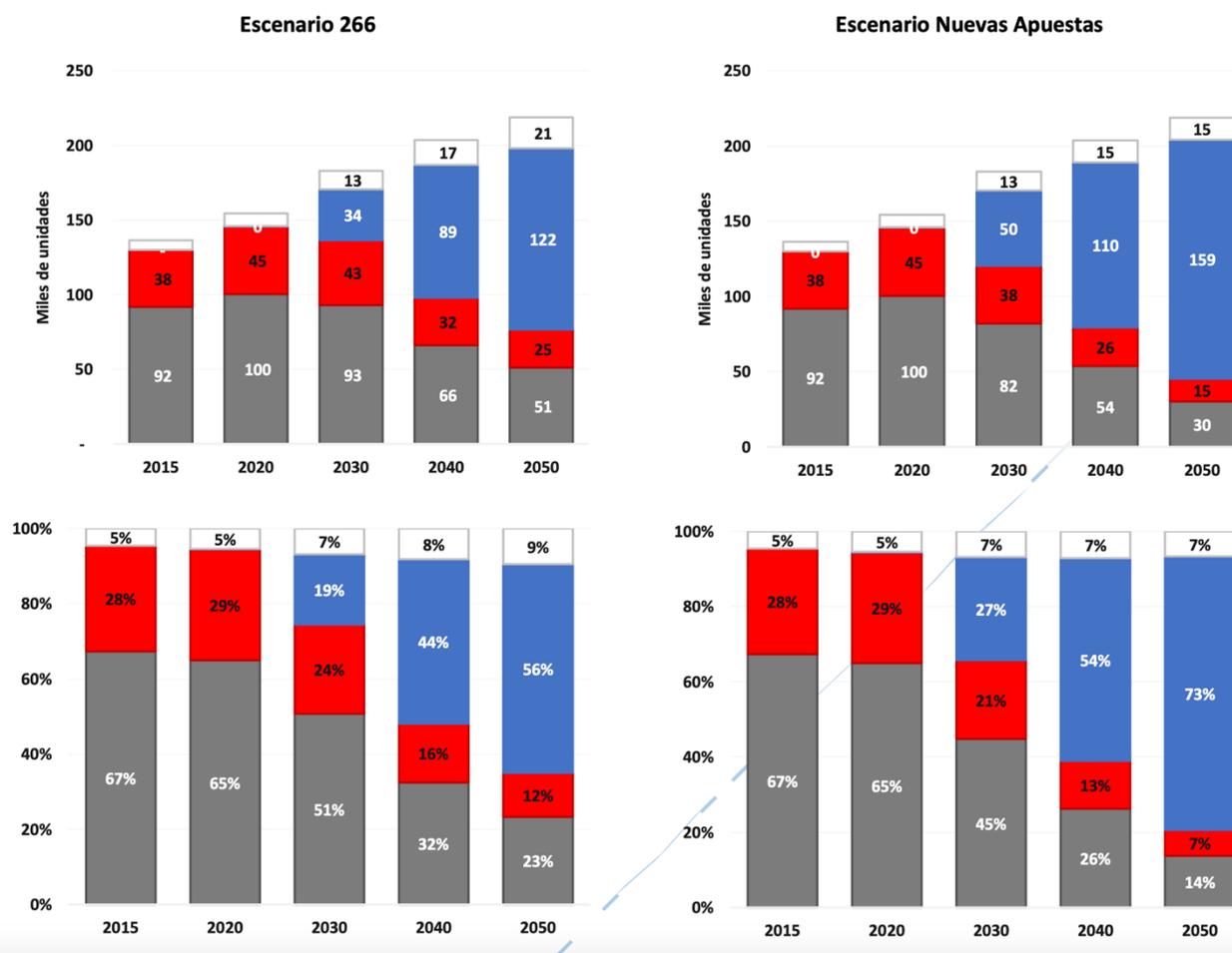


Ilustración 2. Proyección de la flota para transporte Urbano de Pasajeros.

⁹ 14 http://www1.upme.gov.co/Documents/PEN_IdearioEnergetico2050.pdf

4.4.1.2 Contexto Político Y Normativo: Accesibilidad.

- **DECRETO 1660 DE 2003** Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad.

El decreto 1660 de 2003 describe en el capítulo VI, Disposiciones sobre accesibilidad en el transporte público colectivo terrestre automotor de pasajeros:

Artículo 13. Vehículos accesibles. El Ministerio de Transporte, dentro del año siguiente a la publicación del presente decreto, mediante acto administrativo, establecerá los parámetros mínimos que deberá poseer un vehículo de transporte colectivo terrestre automotor de pasajeros, para ser considerado como accesible.

Artículo 14. Accesibilidad del parque automotor nuevo. A partir del 1º de julio del año 2005, el veinte por ciento (20%) del parque automotor de cada empresa, que ingrese por primera vez al servicio, por registro inicial o reposición, deberá ser accesible de acuerdo a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1º. Las fracciones resultantes de aplicar este porcentaje, iguales o superiores a 0.5 se aproximarán a la unidad inmediatamente superior y las fracciones inferiores a 0.5 se aproximarán a la unidad inmediatamente inferior. En todo caso, el número de vehículos accesibles resultante no puede ser menos a uno (1) por empresa.

Parágrafo 2º. El porcentaje establecido en el presente artículo será incrementado en un veinte por ciento (20%), cada año, hasta llegar al cien por ciento (100%) de accesibilidad en los vehículos que ingresen por primera vez al servicio.

4.5. ANÁLISIS DE NORMATIVAS AMBIENTALES

4.5.1. Contexto de la Norma EURO VI

La Norma EURO VI es uno de los estándares más estrictos de emisiones para vehículos en el mundo, y fue implementada por la Unión Europea en 2014 con el objetivo de reducir significativamente las emisiones de contaminantes provenientes de vehículos pesados, incluyendo autobuses y camiones. Este estándar limita la emisión de gases como óxidos de nitrógeno (NOx), material particulado (PM), hidrocarburos no metánicos (NMHC) y monóxido de carbono (CO).

Para lograr estas reducciones, la norma obliga a los fabricantes de vehículos a adoptar tecnologías avanzadas de control de emisiones. En autobuses de transporte público, esto ha impulsado el uso de sistemas de reducción catalítica selectiva (SCR), filtros de partículas y recirculación de gases de escape (EGR), además de una mejora en los combustibles, como el diésel de bajo contenido de azufre.

En Colombia, la implementación de la Norma EURO VI para vehículos pesados ha sido gradual y ha requerido adaptaciones en el marco normativo y en la infraestructura de

combustibles. Las autoridades ambientales y de transporte han promovido la adopción de tecnologías limpias en el transporte público, especialmente en ciudades como Bogotá y Medellín, donde los problemas de calidad del aire son graves. La Resolución 1111 de 2013 y la Resolución 2254 de 2017 emitidas por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible establecen los lineamientos para la adopción de la tecnología EURO VI, y permiten un marco de tiempo para la actualización del parque vehicular en todo el país.

4.5.1.1. Normativa para Autobuses a Gas Natural Euro VI

El **Gas Natural Vehicular (GNV)** se considera una alternativa más limpia al diésel, debido a que produce menos emisiones de partículas y NOx. La normativa Euro VI para GNV también establece estrictos límites de emisiones, aunque las tecnologías para cumplir estos límites son menos complejas que en los motores diésel.

Límites de emisiones en Euro VI para GNV:

- **Óxidos de nitrógeno (NOx):** 0.40 g/kWh
- **Partículas (PM):** 0.01 g/kWh
- **Monóxido de carbono (CO):** 1.5 g/kWh
- **Hidrocarburos (HC):** 0.13 g/kWh (en algunos casos más bajos para GNV).

Los autobuses a gas natural producen menores emisiones de **NOx** y **PM** que los autobuses diésel, pero también emiten menos **CO₂**, especialmente si el gas es de origen biogénico (biometano). Las emisiones de **partículas** en los autobuses de gas también son considerablemente más bajas, ya que el GNV se quema más limpio.

Ventajas ambientales:

- Menor cantidad de emisiones tóxicas en comparación con el diésel.
- **Reducción de emisiones de CO₂**, sobre todo si se emplea biometano.
- Incentivos fiscales en muchos países debido a su impacto ambiental reducido.

Desafíos ambientales:

- Infraestructura de repostaje limitada en algunos lugares por acceso a gaseoductos o presiones suficientes.
- Disponibilidad de GNV.
- Emisiones de metano (CH₄), un potente gas de efecto invernadero, en caso de fugas.

4.5.1.2. Normativa para Autobuses Cero Emisiones (Eléctricos e Híbridos Gas-Eléctrico)

Los autobuses **eléctricos** y **híbridos** (gas-eléctrico) se consideran tecnologías de **emisiones cero** durante su funcionamiento, ya que no emiten gases contaminantes directamente a la atmósfera. Sin embargo, es importante considerar las **emisiones indirectas** relacionadas con la producción de electricidad (en el caso de autobuses eléctricos) o la generación de energía para los componentes eléctricos de los autobuses híbridos.

4.5.1.3. Autobuses Eléctricos

- **Cero emisiones** locales: Durante su funcionamiento, no producen emisiones de CO₂, NO_x, PM ni HC.
- **Impacto indirecto:** Las emisiones asociadas dependen de cómo se genera la electricidad que utilizan. Si la electricidad proviene de fuentes renovables (solar, eólica, hidroeléctrica), el impacto ambiental es mínimo. Sin embargo, si la electricidad proviene de **combustibles fósiles**, las emisiones indirectas de CO₂ pueden ser significativas.

4.5.1.4. Autobuses Híbridos (Gas-Eléctrico)

- Los autobuses híbridos utilizan un motor de combustión interna (generalmente a gas) junto con un motor eléctrico. La combinación reduce las emisiones globales, ya que el motor de combustión se utiliza con menos frecuencia y de manera más eficiente.
- En comparación con los autobuses convencionales a gas o diésel, los autobuses híbridos producen **menores emisiones de CO₂, NO_x y PM** debido al uso optimizado del motor de combustión y la asistencia del motor eléctrico.

Ventajas ambientales:

- **Cero emisiones** locales para los autobuses eléctricos.
- **Reducción de emisiones globales** en los autobuses híbridos.
- Menores costos de mantenimiento y mejor calidad del aire en zonas urbanas.

Desafíos ambientales:

- **Producción de baterías:** Las baterías de los autobuses eléctricos y los componentes eléctricos de los híbridos requieren materiales como litio y cobalto, cuya extracción tiene un impacto ambiental y social considerable.
- **Recarga de la red:** La carga de grandes flotas eléctricas puede ejercer presión sobre la red eléctrica, especialmente en zonas donde la energía proviene de fuentes contaminantes.

4.5.1.5. Reducción de la Huella de Carbono

Las tecnologías eléctricas y las híbridas presentan las mayores reducciones de la huella de carbono, especialmente en un país como Colombia, donde más del 60% de la electricidad proviene de fuentes renovables (principalmente hidroeléctrica). Si se electrificara completamente la flota de autobuses, la reducción de CO₂ sería cercana al 80% en comparación con una flota diésel.

Impacto de la transición a Gas Euro VI e Híbridos Gas-Eléctricos en Cartagena:

- Gas Euro VI reduciría las emisiones de CO₂ entre un 20% y 30% en comparación con diésel, manteniendo bajas las emisiones de contaminantes locales.
- Híbrido Gas-Eléctrico podría reducir las emisiones de CO₂ hasta en un 50%, debido a su menor dependencia del gas natural y la posibilidad de operar en modo eléctrico en zonas de alta congestión urbana.

4.5.2. Normas Ambientales Aplicables a Vehículos a Gas en Colombia

En cuanto a los vehículos a gas natural vehicular (GNV), la normativa ambiental colombiana se ha centrado en promover esta tecnología como una opción más limpia en comparación con el diésel tradicional. Los autobuses a gas generan menos material particulado y óxidos de nitrógeno, lo que los convierte en una opción atractiva para el transporte público en ciudades con problemas de contaminación atmosférica.

El Gas Natural Vehicular es considerado una tecnología de transición hacia la movilidad cero emisiones, y el gobierno colombiano ha fomentado su uso a través de incentivos tributarios y financiamiento para flotas de transporte público. A nivel de emisiones, los vehículos a gas están regulados por la Resolución 910 de 2008, que establece los límites de emisión de contaminantes para vehículos a GNV en Colombia. Además, para cumplir con la norma EURO VI, los vehículos a gas deben incorporar tecnologías avanzadas de control de emisiones para reducir aún más las emisiones de NOx y PM.

En este contexto, TRANSCARIBE ya cuenta con infraestructura para GNV, lo que reduce las barreras para la implementación de autobuses de gas bajo la norma EURO VI. Sin embargo, aún se requiere una actualización tecnológica para que los buses a gas actuales cumplan plenamente con los estándares de emisiones más estrictos.

4.5.3. Normas Ambientales Aplicables a Vehículos Eléctricos en Colombia

Los vehículos eléctricos son la opción más limpia en términos de emisiones directas, ya que no generan gases contaminantes ni material particulado en el lugar de operación. En Colombia, el marco normativo para la promoción de la movilidad eléctrica ha avanzado significativamente en los últimos años.

La Ley 1964 de 2019 es un hito en la regulación colombiana, ya que establece incentivos para la adquisición y uso de vehículos eléctricos, incluyendo la exención de restricciones vehiculares, descuentos en el impuesto de vehículos y acceso preferente a zonas de bajas emisiones en ciudades. Además, la ley exige que para el año 2035, el 100% de las nuevas adquisiciones de vehículos públicos sean eléctricos.

En términos de regulación de emisiones, los autobuses eléctricos están exentos de las restricciones aplicables a vehículos con motores de combustión interna, ya que no emiten CO₂, NO_x o PM en el lugar de uso. Sin embargo, la principal limitación para la adopción de esta tecnología en Colombia es la falta de infraestructura de carga adecuada y los altos costos iniciales de los vehículos eléctricos. El marco normativo también incluye directrices para el desarrollo de infraestructura de recarga, como lo especifica el Decreto 2112 de 2019, que establece las condiciones técnicas y regulatorias para las estaciones de carga de vehículos eléctricos.

4.6. ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA Y SITUACIÓN EXISTENTE

Los buses se requieren debido a que contractualmente En el proceso para la contratación de la porción 2 correspondiente a la operada por TRANSCARIBE operador, se requerían 84 padrones y 30 busetones, sin embargo, se adquirieron 69 padrones, por lo que es importante

completar este pedido de flota y considerar la flota de reserva teniendo en cuenta la dinámica de crecimiento de la ciudad, lo cual genera una mayor.

4.7. ANÁLISIS DE LA DEMANDA

4.7.1 Adquisiciones Previas de la Entidad

<u>TC-LPN-001-15</u>	US \$ 47.387.000.00	10-06- -2015	14-09-2015	SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS PARA LA OPERACIÓN DE LA PORCIÓN No. 2 DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE S.A.
----------------------	------------------------	-----------------	------------	---

4.7.2. Adquisiciones de Flota a Gas/Híbridos/Eléctricos en el País.

TransMilenio (Bogotá)

TransMilenio ha llevado a cabo múltiples procesos de renovación y expansión de su flota. En 2020, se publicaron los pliegos definitivos para la licitación de 1.295 buses zonales nuevos, que operarán en las zonas de Fontibón, Perdomo, Usme y San Cristóbal. Estos vehículos están diseñados para ser de tecnologías 100% eléctrica y/o de bajas emisiones, en línea con el compromiso de la ciudad de mejorar la calidad del aire.

Más recientemente, en 2025, se anunció la incorporación de 101 nuevos buses eléctricos a la flota de TransMilenio. Estos incluyen 68 busetones, 8 padrones y 25 buses articulados-duales-eléctricos. Los nuevos vehículos contarán con características como puertos USB, sensores de peso, cámaras de seguridad y una disposición innovadora de sillas para mejorar la accesibilidad e inclusión de todos los usuarios.

Procesos de Buses a Gas:

- TMSA-SAM-20 de 2018
- TMSA-SAM-21 de 2018

Buses Eléctricos:

- TMSA-LP-09-2024 (En proceso).

Transmetro (Barranquilla)

Transmetro ha implementado un plan de renovación de su flota desde 2024, introduciendo vehículos más amigables con el medio ambiente al ser impulsados por gas natural y cumplir con las emisiones Euro VI. Los nuevos buses cuentan con cargadores USB, cámaras de monitoreo, sensores de peso y conexión WIFI, mejorando así la experiencia de los usuarios y la eficiencia del sistema.

4.8. ANÁLISIS DE LA OFERTA

4.8.1. Identificación de Proveedores del Sector

En el mercado colombiano de transporte público, se han identificado diversos fabricantes que ofrecen buses tipo padrón y busetón con tecnologías a gas natural Euro VI y eléctricos, cumpliendo con las normativas nacionales e internacionales pertinentes. Estos proveedores han demostrado experiencia y capacidad para suministrar vehículos adecuados para los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) del país.

Proveedores Identificados:

- **Yutong:** Ofrece una amplia gama de buses eléctricos y a gas natural. Modelos como el E12 PRO (eléctrico) y el ZK6125CHEVG (híbrido) están disponibles en Colombia.
- **Zhongtong:** Ha introducido en Colombia modelos como el LCK6122 EVG (eléctrico) y el LCK6950 HGN (a gas natural), adecuados para operaciones urbanas e intermunicipales.
- **Scania:** Provee buses a gas natural Euro VI, como el busetón F280 B4x2 de 9 metros, y está desarrollando buses eléctricos para el mercado colombiano.
- **BYD:** Ha entregado flotas significativas de buses eléctricos en Colombia, incluyendo modelos de 9 y 12 metros con autonomías superiores a 300 km.
- **Navitrans:** Distribuidor de Zhongtong en Colombia, ofrece modelos eléctricos como el N6EV y N7EV, así como buses a gas natural Euro VI.
- **CRRC:** Fabricante chino que ha incursionado en el mercado colombiano con buses eléctricos y cuenta con tecnologías híbridas basadas en GNV.
- **Otros fabricantes:** Incluyen a Golden Dragon, Modasa, Marcopolo, Busscar, Agrale, Blubird, Daewoo, Dina, Iveco, Chevrolet y Hino, que ofrecen diversas opciones en chasis y carrocerías para buses tipo padrón y busetón.

Estos proveedores cumplen con las especificaciones técnicas requeridas por las normativas nacionales, incluyendo la NTC 5206-1 y los reglamentos 66, 80 y 107 de las Naciones Unidas, asegurando así la idoneidad de los vehículos para operar en los SETP del país.

La diversidad de opciones disponibles en el mercado colombiano permite a las entidades contar con una pluralidad de oferentes, mitigando el riesgo de procesos declarados desiertos por falta de propuestas.

4.9. DETERMINACIÓN DEL VALOR ESTIMADO DEL FUTURO CONTRATO

4.9.1. Análisis de Precios

4.9.1.1. Análisis de Precios Articulado.

Articulado 18m	GNV/Híbrido GNV			Eléctrico			Total Inversión
	USD\$	\$COP	Total unidades	USD\$	\$COP	Total unidades	
Cantidad			5				5
Valor Máximo	\$ 445.000	\$ 1.913.500.000	\$ 9.567.500.000				\$ 9.567.500.000
Valor Mínimo	\$ 425.000	\$ 1.827.500.000	\$ 9.137.500.000				\$ 9.137.500.000
Promedio	\$ 435.000	\$ 1.870.500.000	\$ 9.352.500.000				\$ 9.352.500.000

4.9.1.2. Análisis de Precios Padrones

PADRON 12m	GNV/Hibrido GNV			Eléctrico			Total Inversión
	USD\$	\$COP	Total unidades	USD\$	\$COP	Total unidades	
Cantidad			27			3	30
Valor Máximo	\$ 298.000	\$ 1.281.400.000	\$ 34.597.800.000	\$ 355.900	\$ 1.530.370.000	\$ 4.591.110.000	\$ 39.188.910.000
Valor Mínimo	\$ 223.900	\$ 962.770.000	\$ 25.994.790.000	\$ 299.000	\$ 1.285.700.000	\$ 3.857.100.000	\$ 29.851.890.000
Promedio	\$ 260.950	\$ 1.122.085.000	\$ 30.296.295.000	\$ 327.450	\$ 1.408.035.000	\$ 4.224.105.000	\$ 34.520.400.000

4.9.1.3. Análisis de Precios Busetones

BUSETON 9m	GNV/Hibrido GNV			Eléctrico			Total Inversión
	USD\$	\$COP	Total unidades	USD\$	\$COP	Total unidades	
Cantidad			17			3	20
Valor Máximo	\$ 210.000	\$ 903.000.000	\$ 15.351.000.000	\$ 212.000	\$ 911.600.000	\$ 2.734.800.000	\$ 18.085.800.000
Valor Mínimo	\$ 150.000	\$ 645.000.000	\$ 10.965.000.000	\$ 212.000	\$ 911.600.000	\$ 2.734.800.000	\$ 13.699.800.000
Promedio	\$ 180.000	\$ 774.000.000	\$ 13.158.000.000	\$ 212.000	\$ 911.600.000	\$ 2.734.800.000	\$ 15.892.800.000

4.9.1.4. Análisis de Precios Infraestructura, ITS, matriculación y estampillas.

Valor total flota (55)	+ Electroliner	+ ITS	+ Matrícula	+ Estampillas 7%	Total (redondeo abajo)
Valor Máximo	\$ 66.842.210.000	\$ 68.504.462.900	\$ 72.482.362.900	\$ 72.637.362.900	\$ 77.721.978.303
Valor Mínimo	\$ 52.689.190.000	\$ 54.351.442.900	\$ 58.329.342.900	\$ 58.484.342.900	\$ 62.578.246.903
Promedio	\$ 59.765.700.000	\$ 61.427.952.900	\$ 65.405.852.900	\$ 65.560.852.900	\$ 70.150.112.603

4.10. PROYECCIÓN DEL VALOR DEL CONTRATO.

Con el fin de establecer el valor estimado del contrato de **COMPRAVENTA DE AUTOBUSES**, a partir los posibles oferentes del proceso y de los datos recogidos a través de los RFI/RFQ realizados por TRANSCARIBE S.A., se ha realizado un análisis de las ofertas y la capacidad de contratación con la que contaría la entidad en función de las diferentes variables financieras y la necesidad Operativa de Autobuses.

Este valor se ha considerado como el límite presupuestado a pagar por el conjunto de Autobuses, Infraestructura de carga, ITS y misceláneos un valor de: SETENTA MIL MILLONES (\$ 70.000.000.000) en Pesos Colombianos.

Este valor se ha considerado como el límite presupuestado a pagar POR TRANSCARIBE S.A. en el proceso de contratación a realizar.

A partir de los valores analizados para la adquisición de la flota de autobuses, la infraestructura de carga (electrolinera), el sistema ITS, la matriculación y los costos de estampillas, se observa que el rango de precios oscila entre los \$62.500 millones y los \$77.500 millones, con un promedio cercano a los \$70.000 millones. Se recomienda establecer el valor de la contratación en \$70.000 millones de pesos, lo cual resulta razonable y estratégicamente prudente, ya que se ubica dentro del rango observado, estimula la competencia y garantiza la pluralidad de oferentes, sin comprometer la calidad ni la cobertura de los componentes necesarios del proyecto. Este valor también otorga un margen adecuado para atender posibles variaciones cambiarias, ajustes técnicos o requerimientos logísticos adicionales durante el proceso de adquisición.

4.11. CUBRIMIENTO DE LA NECESIDAD

El número de autobuses necesario ha sido establecido mediante los diferentes estudios de demanda efectuados por la entidad, y con los cuales se ha elaborado el diseño Operacional del Sistema. En ese sentido el límite sobre la cantidad de autobuses a adquirir está atado al presupuesto designado para el presente proceso.

5. DEFINICIÓN DE LA MODALIDAD DE CONTRATACIÓN CON FUNDAMENTO EN EL MANUAL TRANSCARIBE ROL OPERADOR Y JUSTIFICACIÓN DE LA MISMA

Posterior a la autorización de la Junta Directiva para TRANSCARIBE S.A., llevar a cabo la operación de una porción del sistema, se expidió la Resolución 137 de 2015, por la cual se adopta el Manual de Contratación y Supervisión de TRANSCARIBE S.A., para la operación de la porción No. 2 del Sistema TRANSCARIBE, la cual tiene como fundamento el ejercicio, administración y contratación de TRANSCARIBE S.A., en su rol de operador de la porción No. 2 del sistema.

Bajo el anterior fundamento, se llevó a cabo la adquisición de la flota que operaría dicha porción, así como los contratos requeridos para dicha operación.

El proceso que ahora nos ocupa, tiene como finalidad la "Adquisición de flota para la operación a cargo de TRANSCARIBE S.A.", y su contratación encuentra fundamento en Manual de Contratación de TRANSCARIBE S.A. en sus Roles Operador", adoptado mediante Resolución 137 de 2015.

Ahora bien, en este punto resulta importante destacar que, atendiendo a que el contrato que se pretende celebrar, por medio del presente proceso de contratación, tiene como objeto la adquisición de una flota de vehículos automotores, tanto de tecnología tradicional (gas natural) como de tecnologías limpias (eléctricos), busca atender el cumplimiento de una función pública esencial: la prestación directa del servicio de transporte público en la Porción No. 2 del Sistema Integrado de Transporte Masivo TRANSCARIBE, a cargo de TRANSCARIBE S.A. en su Rol Operador.

En este sentido, el objeto del contrato representa la base operativa de dicha prestación del servicio, pues los vehículos que se adquieran serán propiedad TRANSCARIBE S.A. en su Rol Operador, que los gestionará directamente, se integrarán al sistema a través de rutas troncales y alimentadoras ya estructuradas y asignadas para la Porción No. 2, y formarán parte del modelo de negocio del Sistema, en el que TRANSCARIBE S.A. – se reitera – actúa como operador.

Todo lo anterior, justifica plenamente la aplicación del Régimen Especial de Contratación de la entidad reglado por el Manual de Contratación de TRANSCARIBE S.A. en sus Roles Operador y Recaudador del Sistema TRANSCARIBE.

El Comité de Contratación de TRANSCARIBE S.A. en sus Roles Operador y Recaudador, el día 8 de agosto de 2025, como consta en Acta No. 08 escogió como modalidad de selección para el presente proceso, la Convocatoria Pública, reglada en el Capítulo III del Título III del ya mencionado Manual de Contratación.

El Título Tercero del Manual de Contratación, frente a las modalidades de contratación o de selección establece tres procesos: contratación directa, convocatoria pública o contratación por solicitud de ofertas a una cantidad determinada de oferentes. La definición y procedencia de cada una de ellas, se sintetiza en el siguiente cuadro:

Tipo de modalidad	Definición	Procedencia
Convocatoria pública	Modalidad de selección competitiva en la que pueden presentar propuesta para la contratación de bienes o servicios todas las personas que cumplan con las condiciones de la convocatoria.	Regla general de selección. Salvo que se justifique la convocatoria por solicitud de oferta a una cantidad determinada de oferentes, <u>como una alternativa que satisfaga de mejor manera las necesidades y objetivos de la entidad.</u>

<p>Contratación por solicitud de oferta a una cantidad determinada de oferentes</p>	<p>Modalidad de selección competitiva en la que se solicitará una oferta para la contratación de bienes o servicios que requiera la entidad, previa invitación a una o varias personas naturales o jurídicas determinadas, o asociadas bajo una estructura plural reconocida por el derecho privado.</p>	<p>La convocatoria a Oferentes determinados será definida por el Comité de Operación en función del objeto del contrato que se busca celebrar y la necesidad específica que debe atender la entidad. Esta decisión puede basarse en criterios de tiempo, cuantía o necesidad técnica, dependiendo del objeto del contrato.</p>
<p>Contratación directa</p>	<p>Modalidad de contratación mediante la cual se adquiere un bien o servicio de manera directa, sin necesidad de realizar una convocatoria pública o una pluralidad determinada de interesados.</p>	<p>Deberá estar enmarcada en alguna de las 11 causales enmarcadas en el Manual.</p>

Como se indica en el cuadro anterior, la modalidad de selección correspondiente a Convocatoria Pública se constituye como la regla general, aplicable a todos los procesos de selección, toda vez que a través de ella se busca garantizar los principios de contratación que rigen los Roles Operador y Recaudador de TRANSCARIBE S.A.

En esta línea el Consejo de Estado en sentencia de fecha 13 de diciembre de 2022, identificada con Radicado 11001-03-06-000-2022-00244-00, manifestó:

“En cuanto a la selección objetiva, si bien no están sometidas a las formalidades del EGC, las entidades públicas con régimen especial de contratación deben cumplir, como mínimo, con los principios de libre concurrencia, igualdad y no discriminación de los oferentes y transparencia en la escogencia de sus contratistas”

La aplicación rigurosa de estos principios permite asegurar que el proceso de selección sea objetivo y competitivo. De esta manera se garantiza que la entidad obtenga las mejores condiciones posibles de calidad, precio y eficiencia, en beneficio del Sistema y de los usuarios.

Ahora bien, teniendo en cuenta las especificaciones técnicas de los vehículos a adquirir por parte de la entidad, y el carácter de especificidad que revisten, el proceso de selección debe estar orientado a garantizar la eficiencia operativa, la transición energética y la accesibilidad, que se constituyen como propósitos de la presente contratación.

Una convocatoria pública permite que diversos fabricantes, ensambladores, operadores e integradores de tecnología puedan competir en igualdad de condiciones, lo cual estimula propuestas innovadoras, mejores condiciones comerciales y soluciones técnicas más efectivas. De lo contrario, procesos cerrados o poco transparentes corren el riesgo de restringir la competencia y conducir a soluciones subóptimas o a costos innecesariamente altos.

Además, teniendo en cuenta que una parte de la flota requerida incorpora tecnologías emergentes como motores eléctricos y sistemas de recarga, es fundamental permitir la participación de oferentes que puedan cumplir con los estándares requeridos y ofrecer mejores condiciones de garantía, mantenimiento y eficiencia energética.

Así, y dado que se trata de bienes especializados que deben cumplir con especificaciones técnicas particulares (tipo de chasis, tecnología de propulsión, capacidad de pasajeros, accesibilidad, compatibilidad con infraestructura de carga eléctrica, entre otros), es indispensable garantizar que los oferentes presenten soluciones técnicas idóneas. Esto solo se lograría mediante un proceso amplio, abierto y competitivo como lo es la convocatoria pública, donde se permite la participación de múltiples proponentes nacionales e internacionales.

La convocatoria pública promueve la concurrencia y evitando la limitación del mercado a unos pocos proveedores. Esta modalidad refuerza los principios de transparencia, selección objetiva, economía y responsabilidad, al permitir que cualquier interesado que cumpla con los requisitos pueda participar.

En definitiva, la elección de una **convocatoria pública transparente y técnicamente justificada**, no solo es coherente con los principios del régimen especial, como ha reiterado la jurisprudencia del Consejo de Estado, sino que también es el **camino idóneo para asegurar la mejor relación costo-beneficio, la sostenibilidad técnica del sistema y la satisfacción del interés general**, en un proyecto financiado con recursos públicos y de impacto directo sobre la movilidad urbana de Cartagena.

6. FORMA DE PAGO DEL VALOR DEL FUTURO CONTRATO QUE SE DERIVE DEL PROCESO DE CONTRATACIÓN

TRANSCARIBE S.A., conforme al Plan Anual de Contratación (PAC) de la entidad, cancelará el valor total del contrato que se suscriba, de acuerdo con las siguientes condiciones:

UN ANTICIPO equivalente al **CINCUENTA POR CIENTO (50%)** del valor contratado, el cual será pagadero una vez se haga entrega al Ente Gestor del Plan de Trabajo y Plan de Inversión, y constituido el patrimonio autónomo en debida forma.

Ø **JUSTIFICACION PAGO ANTICIPO:**

La Ley 80 de 1993, por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, en su artículo 40 determina:

" ARTÍCULO 40. DEL CONTENIDO DEL CONTRATO ESTATAL. Las estipulaciones de los contratos serán las que de acuerdo con las normas civiles, comerciales y las previstas en esta Ley, correspondan a su esencia y naturaleza.

Las entidades podrán celebrar los contratos y acuerdos que permitan la autonomía de la voluntad y requieran el cumplimiento de los fines estatales.

En los contratos que celebren las entidades estatales podrán incluirse las modalidades, condiciones y, en general, las cláusulas o estipulaciones que las partes consideren necesarias y convenientes, siempre que no sean contrarias a la Constitución, la ley, el orden público y a los principios y finalidades de esta ley y a los de la buena administración.

En los contratos de empréstito o cualquier otra forma de financiación de organismos multilaterales, podrán incluirse las previsiones y particularidades contempladas en los reglamentos de tales entidades, que no sean contrarias a la Constitución o a la ley.

PARÁGRAFO. En los contratos que celebren las entidades estatales se podrá pactar el pago anticipado y la entrega de anticipos, pero su monto no podrá exceder del cincuenta por ciento {50%} del valor del respectivo contrato.

Los contratos no podrán adicionarse en más del cincuenta por ciento (50%) de su valor inicial, expresado éste en salarios mínimos legales mensuales."

Al respecto, Colombia Compra Eficiente¹⁰, ha definido que:

"De acuerdo con la Ley 80 de 1993 las Entidades Estatales tienen la posibilidad de pactar en los contratos que celebren el pago anticipado y anticipos, siempre y cuando su monto no supere el 50% del valor del respectivo contrato. La citada disposición no restringe el tipo de contratos estatales a los cuales es aplicable, ni limita la posibilidad de pactar anticipo o pago anticipado en contratos de tracto sucesivo o en contratos de ejecución instantánea.

El anticipo es un adelanto o avance del precio del contrato destinado a apalancar el cumplimiento de su objeto, de modo que los recursos girados por dicho concepto solo se integran al patrimonio del contratista en la medida que

¹⁰ <https://sintesis.colombiacompra.gov.co/content/contratos-en-los-que-debe-incluirse-anticipos-0>

se cause su amortización mediante la ejecución de actividades programadas del contrato, lo cual ha dado lugar a que la jurisprudencia haya catalogado dicha figura como propia de los contratos de tracto sucesivo. De otra parte, el pago anticipado es un pago efectivo del precio que se efectúa y se causa en forma anticipada de forma que los recursos se integran al patrimonio del contratista desde su desembolso, por lo cual dicha figura ha sido considerada por la jurisprudencia como propia de los contratos de ejecución instantánea. (Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sentencia de 22 de junio de 2001. C.P. Ricardo Hoyos Duque).

El artículo 91 de la Ley 1474 de 2011 establece la obligación del contratista de constituir patrimonio autónomo mediante contrato de fiducia mercantil para el manejo de los recursos que recibe a título de anticipo en los contratos de obra, concesión, salud, o los que se rea/icen por licitación pública, salvo que el contrato sea de menor o mínima.

Para los contratos en que se pacta el anticipo pero en los que no es obligatorio constituir un patrimonio autónomo para su manejo, la Entidad Estatal debe adoptar medidas necesarias y razonables para asegurar el buen manejo y la correcta inversión del anticipo, entre las cuales puede solicitar la constitución de una garantía.

De igual modo, en los contratos en que se pacta el pago anticipado, la Entidad Estatal puede solicitar la constitución de una garantía o adoptar otras medidas razonables de mitigación de Riesgo respecto al cumplimiento de las contraprestaciones a cargo del contratista.

En los contratos que requieren patrimonio autónomo para el manejo del anticipo, debe existir un plan de utilización o de inversión del anticipo, puesto que los pagos deben corresponder a los rubros allí previstos.

En contratos diferentes a los indicados en el artículo 91 de la ley 1474 de 2011 y en los cuales se pacta un anticipo, la Entidad Estatal debe adoptar un plan de inversión o utilización para que dichos recursos se ejecuten de acuerdo con lo previsto en el respectivo plan. La definición del plan de inversión del anticipo también permite a la Entidad Estatal identificar las actividades que permiten la amortización del anticipo y las demás actividades que se remuneran con recursos adicionales."

Sobre el particular el Consejo de Estado, Sección Tercera, MP: Mauricio Fajardo Gómez, mediante Sentencia del 12/02/2014. Rad. 31682, manifestó:

"Siguiendo el lineamiento trazado, la Sala concluye que el anticipo que por virtud de la celebración de un contrato estatal se entrega al contratista, lejos de corresponder a un préstamo, en realidad constituye una modalidad de pago que las partes en desarrollo del principio de la autonomía de la voluntad

libremente pueden convenir, cuya diferencia en relación con el pago anticipado resulta casi imperceptible y a la postre infructuosa.

Ciertamente, tampoco resulta acertado considerar que el gran rasgo diferenciador que existiría entre el anticipo y el pago anticipado consista en que el manejo que el contratista imprima al primero de ellos debe estar debidamente justificado en la ejecución del contrato, mientras que el pago anticipado entraría al haber del contratista quien podrá disponer del mismo como a bien lo tuviera, pues en modo alguno puede pasarse por alto que en el evento de presentarse un incumplimiento contractual imputable al contratista, éste siempre tendrá que responder, atendiendo a las debidas proporciones, ya sea por la cantidad entregada a título de anticipo o por aquella recibida como pago anticipado.

Desde la perspectiva inversa debe reiterarse igualmente que tanto la entrega del anticipo como la del pago anticipado, en caso de que se encuentren pactadas, ambas forman parte del precio del contrato, constituyen obligaciones a cargo de la entidad estatal contratante cuya inobservancia en el tiempo y forma estipulados será una circunstancia constitutiva de incumplimiento contractual que dará lugar al reconocimiento de intereses moratorios y las demás consecuencias jurídicas y económicas a que haya lugar. Por último resulta relevante poner de presente que la fuente normativa de estos dos conceptos, tal como ya se anotó, encuentra su fundamento en el párrafo del artículo 40 del Estatuto de Contratación Estatal cuyo propósito al incluirlos dentro del mismo precepto más que fincar unas diferencias en su trato jurídico, radica en establecer un límite cuantitativo máximo que no podrá excederse a la hora de pactar su entrega, límite que se justifica en cuanto las cantidades a desembolsar salen del tesoro público y por tal razón debe tenerse especial cuidado en su manejo.

En consecuencia, para determinar la modalidad de pago pactada en cada caso concreto habrá de acudirse al tenor en que la misma fue plasmada por la entidad estatal en el pliego de condiciones y por las partes en el respectivo negocio jurídico.

Ahora bien, en atención a lo expuesto la Sala considera que pese a que en el caso en examen se encuentra que en el pliego de condiciones se pactó la obligación de efectuar un pago anticipado, al paso que en el contrato se estipuló la entrega de la misma parte del precio a título de anticipo, lo cierto es que establecer con absoluta exactitud cuál fue la modalidad de pago acordada es un asunto que no cobra verdadera relevancia si se tiene en cuenta que por un lado en ambos textos contractuales los términos pactados en cuanto a la forma de pago fueron casi idénticos y de otra parte, sea que se trate de anticipo o de pago anticipado, ciertamente en ambos casos se trata de la obligación que asumió la entidad estatal contratante de pagar, bajo la modalidad correspondiente, el precio acordado como contraprestación a las

obligaciones que a su turno asumió el contratista particular y las consecuencias por razón de la inobservancia por parte de la entidad estatal serían las mismas”.

De igual forma, el Consejo de Estado, Sección III, MP: Olga Mélida Valle De De La Hoz, mediante Sentencia del 7/09/2015, Rad. 36878, determinó:

“La diferencia entre estos conceptos está dada por la destinación que debe darse a dicha suma "puesto que mientras el anticipo se entrega al contratista para que éste invierta en la ejecución del contrato y por ello no ingresa al patrimonio del contratista sino que sigue perteneciendo a la entidad que lo gira, el pago anticipado, es simplemente la remuneración entregada antes de que se cumplan las obligaciones contractuales del contratista, de modo que puede ser gastada por éste sin ninguna limitación”.

En conclusión, el anticipo y el pago anticipado son figuras jurídicas desarrolladas normativa y jurisprudencialmente, las cuales pueden pactarse en los contratos estatales, siempre que respeten el límite legal en su cuantía y su determinación esté precedida de razones objetivas y fundadas para lograr el adecuado cumplimiento del objeto contractual y de los fines estatales, con respeto de la Constitución, la Ley, los principios de la función administrativa, de la contratación estatal y la adecuada administración de los recursos públicos.

El diccionario de Términos de Contabilidad Pública, define el pago anticipado en el siguiente sentido: “Parte del precio del objeto contratado que ingresa al patrimonio del contratista por constituir un abono del pago que le corresponde por los bienes, servicios u obras que adquiere la entidad con ocasión del contrato”.

Por su parte, el Catálogo General de Cuentas del Régimen de Contabilidad Pública, describe la cuenta 1905-BIENES Y SERVICIOS PAGADOS POR ANTICIPADO, en el siguiente sentido: “Representa el valor de los pagos anticipados por concepto de la adquisición de bienes y servicios que se recibirán de terceros, cuando las normas de contratación le permitan a la entidad contable pública hacer esta modalidad de pago, en desarrollo de sus funciones de cometido estatal.

En el contrato que se pretende celebrar, las obligaciones en un porcentaje mayor al 90% refieren al suministro de bienes que deben ser construidos por el contratista y adquiridos en el mercado nacional e internacional. Para hacer los pedidos debe pagar anticipos en porcentajes importantes del presupuesto del contrato y por ello se considera conveniente a la ejecución del contrato, en oportunidad, **entregar un anticipo en un porcentaje del CINCUENTA POR CIENTO (50%)**, que apalanca al contratista en la consecución de los bienes.

Teniendo claridad sobre la posibilidad que tiene la entidad de pactar anticipos en la ejecución de contratos de la administración, y en atención a que el objeto contractual versa sobre el suministro de unos buses los cuales deben ser construidos por el contratista para el cumplimiento de las obligaciones pactadas en el contrato, y además se requiere de la contratación de personal que lidere la instalación de dichos equipos, contratación

de mano de obra, y en general todos los costos necesarios para iniciar la ejecución del objeto contractual la entrega de un **anticipo en un porcentaje del CINCUENTA POR CIENTO (50%)** del valor básico del contrato, se considera suficiente y viable desde el punto de vista financiero y legal.

Este anticipo se girará previa solicitud del CONTRATISTA y aceptación de las condiciones de TRANSCARIBE SA para su entrega, para lo cual se radicará el formato correspondiente para el trámite con sus respectivos anexos. En todo caso el pago del anticipo estará sujeto a la disponibilidad de cupo en el Programa Anual Mensualizado de Caja (PAC).

EL SALDO, esto es, el SETENTA POR CIENTO (70%) del valor del contrato se pagará mediante los pagos que se relacionan en la tabla que sigue, dentro de los treinta (30) días siguientes a la presentación de la cuenta de cobro o las facturas respectivas, en las oficinas de TRANSCARIBE SA, previa certificación de cumplimiento expedida por el supervisor del contrato, acompañadas de la certificación de pago de obligaciones asumidas por parte del contratista por concepto de salud, pensiones, riesgos profesionales, aportes a cajas de compensación familiar, ICBF y SENA.

El supervisor verificará de manera permanente que el contratista se encuentre al día en los pagos laborales, a proveedores y subcontratistas; en caso de observar mora o pagos tardíos deberá requerirse para evitar reclamaciones futuras. En todo caso el contratista mantendrá indemne a TRANSCARIBE SA. por cualquier reclamación.

A continuación, se relacionan los pagos a efectuar en la ejecución del contrato:

ITEM	DESCRIPCION	% DE DESEMBOLSO
1	SEGUNDO PAGO: al recibo de la totalidad de los buses Padrones en los patios de TransCaribe SA	10%
2	TERCER PAGO: al recibo de la totalidad de los buses busetones en los patios de TransCaribe SA	10%
3	CUARTO PAGO: al recibo de la totalidad de los buses articulados en los patios de TransCaribe SA	10%
4	QUINTO PAGO: al recibo e instalación en los buses de la totalidad de los elementos ITS, por el supervisor del contrato	5%

	SEXTO PAGO: al recibo por el supervisor del contrato de la totalidad de la infraestructura electrica	5%
5	SEPTIMO PAGO: A la firma del acta de recibo final	10%
	TOTAL	100%

Pago 1: TRANSCARIBE S.A. pagará el 50% del valor total del contrato dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la firma y perfeccionamiento del Contrato, así como a la emisión de la orden de fabricación correspondiente.

Posteriormente, los pagos siguientes se efectuarán en cualquier orden conforme a la verificación y aprobación de cada entrega de vehículos o infraestructura, hasta completar el 100% del valor correspondiente.

Pago 2: Porcentaje destinado a cubrir el 100% del valor correspondiente a la flota de Padrones, una vez verificada su correcta construcción y conformidad en fábrica por parte del Supervisor y recibo físico en el patio de Transcaribe.

Pago 3: Porcentaje destinado a cubrir el 100% del valor correspondiente a la flota de Busetones, una vez verificada su correcta construcción y conformidad en fábrica por parte del Supervisor, y recibo físico en el patio de Transcaribe.

Pago 4: Porcentaje destinado a cubrir el 100% del valor correspondiente a la flota de Articulados duales, una vez verificada su correcta construcción y conformidad en fábrica por parte del Supervisor, y recibo físico en el patio de Transcaribe.

Pago 5: Porcentaje destinado a cubrir el 100% del valor correspondiente a las adecuaciones e instalación de la infraestructura de carga para el componente eléctrico, una vez verificada su correcta construcción y funcionamiento por parte del Supervisor.

Pago 6: Porcentaje destinado a cubrir el 100% del valor correspondiente a las adecuaciones e instalación de las ITS, una vez verificada su correcta instalación y funcionamiento por parte del Supervisor en la flota.

A los pagos 2, 3, 4, 5 y 6, les será aplicado una retención de garantía del 10%, recursos que serán entregados al proveedor, una vez se realice la matrícula del vehículo a nombre de Transcaribe S.A.

Para cada pago se requiere la presentación de las facturas respectivas, previa certificación de recibido a satisfacción suscrita por el supervisor del contrato, quien verificará el cumplimiento de las obligaciones contractuales y el pago al día de los parafiscales.

Sistema de precios: El contratista deberá presentar su propuesta por el sistema de precios unitarios, para la totalidad del objeto de la contratación. Conforme a este sistema de precios el valor del contrato resulta de multiplicar las cantidades de los bienes y servicios por los valores unitarios.

7. PLAZO ESTIMADO PARA LA EJECUCIÓN DEL FUTURO CONTRATO

El plazo de ejecución del contrato que se suscriba como consecuencia de la selección del oferente de la presente convocatoria pública será de ocho (8) MESES, contados a partir de la firma del acta de inicio suscrita entre el contratista y el supervisor designado por TRANSCARIBE S.A., previo el cumplimiento de los requisitos de perfeccionamiento y legalización de este.

El plazo del contrato será por Hitos de la siguiente forma:

- i. Hito 1. Ordenes de Fabricación – Perfeccionamiento del Contrato.
- ii. Hito 2. Adecuaciones de Infraestructura 3 meses.
- iii. Hito 3. Fabricación de Autobuses Padrones. - 4 meses.
- iv. Hito 4. Fabricación de Autobuses Busetones duales. – 6 meses.
- v. Hito 5. Fabricación de Autobuses Articulado Duales. – 8 meses.

La vigencia del contrato se entiende como el plazo de ejecución del contrato más el término establecido para su liquidación. El término para la liquidación del contrato será de seis (6) meses contados a partir de la finalización del término establecido para la ejecución del objeto del contrato.

8. CRONOGRAMA DEL PROCESO DE CONTRATACIÓN

A continuación, se incluye el cronograma del proceso de contratación atendiendo la necesidad y objeto del proceso así,

ETAPA	PLAZO
Publicación de Aviso de Convocatoria Pública de manera conjunta con el Análisis Preliminar y el Certificado de Disponibilidad Presupuestal	12 de agosto de 2025
Plazo para realizar observaciones al Análisis Preliminar	Hasta el 19 de agosto de 2025 4:00 p.m., a través del correo oficial del proceso: direcciondeoperaciones@transcaribe.gov.co
Respuesta a las Observaciones por parte de TRANSCARIBE S.A.	22 de agosto de 2025

Plazo máximo para modificar el Análisis Preliminar mediante - Adendas	26 de agosto de 2025
Plazo máximo de presentación de Ofertas	1 de septiembre de 2025, hasta las 4:00 p.m., remitidas al correo oficial del proceso: direcciondeoperaciones@transcaribe.gov.co
Subsanaciones de las ofertas	Hasta el 5 de septiembre de 2025, 4:00 p.m.
Publicación del Informe de Evaluación de Ofertas	12 de septiembre de 2025
Plazo para que los oferentes presenten observaciones al Informe de Evaluación	19 de septiembre de 2025, hasta las 4:00 p.m., remitidas al correo oficial del proceso: direcciondeoperaciones@transcaribe.gov.co
Respuesta de TRANSCARIBE S.A., a las observaciones del informe de evaluación	24 de septiembre de 2025
Publicación de Informe Final de evaluación (Mediante página web y Secop II)	25 de septiembre de 2025
Comunicación del resultado del informe final al Proponente Seleccionado	25 de septiembre de 2025
Suscripción del contrato y expedición del registro presupuestal	26 de septiembre de 2025
Presentación y Aprobación de pólizas	29 de septiembre de 2025
Suscripción del Acta de Inicio	29 de septiembre de 2025
Inicio de contrato	30 de septiembre de 2025

9. REQUISITOS PARA PARTICIPAR EN EL PROCESO DE CONTRATACIÓN

Dentro de éste numeral se incluyen los requisitos para participar en el proceso de contratación, es decir los **REQUISITOS HABILITANTES**.

Los Requisitos Habilitantes corresponden a la **Capacidad Jurídica, la Capacidad Financiera, idoneidad para comercializar la flota, idoneidad para instalación de elementos de carga Eléctrica de Autobuses y la Oferta Técnica**. En sus Ofertas, los Proponentes deberán acreditar el cumplimiento de dichos Requisitos Habilitantes y cumplir con las demás condiciones previstas en el Pliego de Condiciones para que sus Ofertas sean consideradas como "Ofertas hábiles". TRANSCARIBE S.A. corroborará el cumplimiento de dichos Requisitos Habilitantes, para lo cual podrá requerir a los Proponentes la información o documentación que considere necesaria para tal efecto.

9.1. JURÍDICOS

9.1.1. Registro único de proponentes

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, con corte a 31 de Diciembre de 2024.

Este certificado debe haber sido expedido dentro de los quince (15) días calendarios 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 de 2015, 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.

El certificado constituye plena prueba respecto de la información verificada documentalmente y cuyo registro se encuentra en firme. Lo mismo ocurre en relación con la información que proviene del registro mercantil o del registro de entidades sin ánimo de lucro.

9.1.2. Capacidad Jurídica

9.1.2.1 Personas jurídicas colombianas o extranjeras con domicilio o sucursal en Colombia.

Las personas jurídicas civiles o comerciales, constituidas conforme a la legislación colombiana y con domicilio en Colombia o aquellas personas jurídicas extranjeras con domicilio o sucursal en Colombia deberán presentar el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de su domicilio. El certificado deberá haber sido expedido máximo treinta (30) Días antes de la Fecha de Cierre. Con este certificado se deberá acreditar:

- a. La existencia y representación legal de la sociedad.
- b. Las facultades del representante legal para la presentación de la Oferta y para la

- suscripción del Contrato.
- c. Que su objeto social les permite la participación en el Proceso de Selección, la suscripción y ejecución del Contrato de compra y venta de autobuses.
 - d. Que se han constituido con anterioridad a la Fecha de Cierre del Proceso de Selección, y que el término de duración de la sociedad es por lo menos igual al plazo total estimado del Contrato de compraventa e incluya el periodo máximo de garantía y tres (3) años más.
 - e. Cuando el representante legal tenga limitaciones estatutarias para presentar la Oferta (individual o conjuntamente con terceros) o realizar cualquier otro acto requerido para la presentación de Oferta, la participación en el Proceso de Selección en caso de resultar Adjudicatario, se deberá presentar la autorización del órgano social competente en la que conste la decisión mediante la cual se autoriza la presentación de la Oferta (individualmente o bajo Estructura Plural), la incorporación de la sociedad (individualmente o conjuntamente con terceros en caso de Estructuras Plurales) y la realización de los demás actos requeridos para la contratación en caso de resultar Adjudicatario.
 - f. También deberán allegar copia de la cédula de ciudadanía, cédula de extranjería o cualquier documento equivalente del representante legal.

9.1.2.2. Personas Naturales

- a. Las personas naturales nacionales deberán acreditar su Capacidad Jurídica y existencia mediante la presentación de copia de su cédula de ciudadanía.
- b. Las personas naturales extranjeras domiciliadas en Colombia deberán presentar copia de su cédula de extranjería vigente.
- c. Las personas naturales extranjeras sin domicilio en Colombia deberán presentar copia de su pasaporte y deberán actuar a través de un apoderado domiciliado en Colombia.

9.1.2.3. Personas Jurídicas Extranjeras sin Sucursal en Colombia

- a. Para los efectos previstos en este Numeral se consideran personas jurídicas de origen extranjero sin sucursal en Colombia, aquellas personas jurídicas que no hayan sido constituidas de acuerdo con la legislación colombiana ni tengan domicilio en Colombia, ya sea directamente o a través de sucursales. Para todos los efectos, las Ofertas de Proponentes individuales o de Estructuras Plurales conformadas con Integrantes que sean personas jurídicas de origen extranjero se someterán a la legislación colombiana, sin perjuicio de lo cual, para su participación, deberán cumplir con las condiciones establecidas en el presente Análisis Preliminar.
- b. Las personas jurídicas extranjeras sin sucursal en Colombia deberán acreditar su existencia y representación legal, para lo cual deberán presentar un documento expedido por la autoridad competente en el país de su domicilio de acuerdo con la jurisdicción respectiva, expedido por lo menos dentro de los cuatro (4) Meses anteriores a la Fecha de Cierre de este Proceso de Selección. En caso de modificarse la Fecha de Cierre del Proceso de Selección se tendrá como referencia para establecer el plazo de la certificación la Fecha de Cierre originalmente establecida en el Pliego de Condiciones.

- c. En el evento en que conforme a la jurisdicción de incorporación del Proponente o del Integrante extranjero de la Estructura Plural no hubiese un documento que contenga la totalidad de la información requerida en el numeral anterior, se deberán presentar los documentos que sean necesarios para acreditar lo solicitado en dicho Numeral expedidos por las respectivas autoridades competentes. Si en la jurisdicción de incorporación no existiese ninguna autoridad o entidad que certifique la totalidad de la información aquí solicitada, el Proponente extranjero o Integrante extranjero de la Estructura Plural deberá presentar una declaración juramentada de una persona con capacidad jurídica para representar a la sociedad en la que conste (A) que no existe autoridad u organismo que certifique lo solicitado en el presente Numeral, (B) la información requerida en el Numeral anterior y (C) la capacidad jurídica de la persona que efectúa la declaración para vincular y representar a la sociedad, así como la capacidad jurídica de las demás personas que puedan representar y vincular a la sociedad, si las hay.
- d. Acreditar que su objeto social permite la participación en el Proceso de Selección y la ejecución del Proyecto, para lo cual presentará sus estatutos sociales un extracto de ellos o un certificado del representante legal o funcionario autorizado (esta persona deberá aparecer en los documentos señalados en el Numeral anterior). Para estos efectos, la autorización se entiende contenida dentro de las autorizaciones generales otorgadas para comprometer a la sociedad.
- e. Acreditar la suficiencia de las facultades de su(s) representante(s) legal(es) o de su(s) apoderado(s) especial(es) en Colombia para la suscripción de la Oferta individualmente o como Integrante de una Estructura Plural (según sea el caso), para lo cual presentará un extracto de sus estatutos sociales o un certificado del representante legal o funcionario autorizado.
- f. Acreditar que la duración de la sociedad contada a partir de la Fecha de Cierre sea por lo menos igual a la duración máxima del Contrato de compraventa e incluya el período máximo de garantía y tres (3) años más, para lo cual presentará un extracto de sus estatutos sociales o un certificado del representante legal o funcionario autorizado.
- g. En el evento en que (A) el(los) representante(s) legal(es) tuviere(n) limitaciones estatutarias para presentar la Oferta y en general para efectuar cualquier acto derivado del Proceso de Selección, deberá adjuntarse una autorización del órgano social competente de la sociedad en la cual se otorguen las autorizaciones (se entenderá que se verificará la limitación respecto de la(s) persona(s) que esté(n) facultada(s) para actuar en el Proceso de Selección y no respecto de aquellos representantes que no estén facultados por el Proponente en este Proceso de Selección, de manera que la autorización deberá darse a aquél (aquellos) representante(s) que suscriban documentos que sean presentados en la Oferta) o (B) si la duración de la sociedad no fuese suficiente en los términos de este Pliego de Condiciones, se admitirá un acta proveniente del órgano social con capacidad jurídica para tomar esa clase de determinaciones, en la cual se exprese el compromiso de prorrogar la duración de la persona jurídica para alcanzar los plazos aquí previstos, en caso de resultar Adjudicatario, prórroga que deberá perfeccionarse antes de la suscripción del Contrato. Este compromiso deberá reflejarse en la Carta de Presentación de la Oferta (Anexo 2) y su incumplimiento acarreará la ejecución de la Garantía de Seriedad de la Oferta debido a la imposibilidad que se genera de

suscribir el Contrato por causas imputables al Adjudicatario.

- h. Las personas jurídicas extranjeras sin sucursal en Colombia deberán constituir un apoderado domiciliado en Colombia, en los términos señalados en el Numeral siguiente.

9.1.2.4. Apoderados

- a. Las personas jurídicas extranjeras sin sucursal en Colombia deberán acreditar un apoderado o representante domiciliado en Colombia, debidamente facultado para presentar la Oferta, participar y comprometer a su representado en las diferentes instancias del Proceso de Selección, suscribir los documentos y declaraciones que se requieran, así como la firma del contrato de compraventa, suministrar la información que le sea solicitada, y demás actos necesarios de acuerdo con el presente Pliego.
- b. Dicho apoderado o representante podrá ser el mismo apoderado único para el caso de personas extranjeras que participen en Estructuras Plurales y, en tal caso, bastará la presentación del poder común otorgado por todos los participantes de la Estructura Plural. El poder a que se refiere este Numeral podrá otorgarse en el mismo acto de constitución de la Estructura Plural.

9.1.2.5. Estructuras Plurales. Proforma No. 3

Consortios y Uniones Temporales: los Consortios y Uniones Temporales deberán cumplir los requisitos que se establecen a continuación:

- a. Acreditar la existencia del Consorcio o de la Unión Temporal, y específicamente la circunstancia de tratarse de uno u otro. En el caso en que no exista claridad al respecto, se asumirá que se trata de un Consorcio. Este requisito se acreditará con el Documento de Asociación.
- b. Acreditar el nombramiento del(los) representante(s) de todos los miembros de la Estructura Plural, con facultades suficientes para la representación sin limitaciones de todos y cada uno de los Integrantes, en todos los aspectos que se requieran para la presentación de la Oferta, la Adjudicación en caso de resultar Adjudicatarios. Este requisito se podrá acreditar con el Documento de Asociación, siempre que en el mismo se otorgue el poder respectivo, o mediante poder otorgado por los miembros de dicha forma asociativa al(los) representante(s) común(es) en documento separado. El poder deberá contar con presentación personal de los otorgantes.
- c. Acreditar la existencia, representación legal y capacidad Jurídica de cada una de las personas, naturales o jurídicas o asociados en Consorcio o en Unión Temporal y de sus representantes para la constitución del Consorcio o Unión Temporal.
- d. Acreditar un término mínimo de duración del Consorcio o de la Unión Temporal, por lo menos igual al plazo del Proceso de Selección y un (1) Año más contados desde la Fecha de Cierre.
- e. Adicionalmente, en el caso que se presente una Oferta bajo la modalidad de Consorcio o Unión Temporal, el Proponente deberá tener en cuenta que, en caso de resultar Adjudicatario, deberá constituir el consorcio o unión temporal y la participación deberá ser igual a la indicada para cada miembro revelado en el Documento de Asociación.

9.1.3. Certificación Aportes a Seguridad Social y Parafiscales - Proforma No. 4 -

- a. Cuando el Proponente sea una persona jurídica colombiana, deberá presentar una certificación expedida por el revisor fiscal, cuando este exista de acuerdo con los requerimientos de la Ley Aplicable, o por el representante legal cuando no se requiera revisor fiscal, donde se certifique 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 sus empleados que, en todo caso, no será inferior a los seis (6) meses anteriores a la Fecha de Cierre. 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.
- b. En el caso de Estructuras Plurales, cada uno de sus Integrantes, que sea persona jurídica, deberá cumplir individualmente con este requisito.
- c. Este requisito no será aplicable a los Proponentes extranjeros sin sucursal en Colombia. De tener sucursal, deberán adjuntar este certificado en relación con los empleados de la sucursal.

9.1.4. Compromiso de Origen de Fondos, Legalidad y Anticorrupción - Proforma No. 3 -

Con el fin de apoyar la acción del Estado Colombiano en la lucha contra la corrupción, los proponentes presentarán con su propuesta la Proforma No. 2, que contiene el Compromiso de Origen de Fondos, Legalidad y Anticorrupción mediante el cual cada proponente confirma, para efectos del presente proceso, que el origen de los fondos, empréstitos, inversiones, aportes y participaciones económicas a cualquier nivel y concernientes al presente proceso, no provienen de actividades ilícitas ni de actividades relacionadas de cualquier forma con el tráfico de estupefacientes, lavado de activos y/o cualquier otra actividad proscrita por la legislación nacional y/o internacional.

Este compromiso, que debe ser suscrito y diligenciado en su integridad por parte del representante legal del proponente o por apoderado debidamente acreditado, se entiende presentado bajo la gravedad de juramento por la sola presentación de las propuestas.

En el evento de conocerse casos especiales de corrupción en las Entidades del Estado, se reportará el hecho a la Secretaria de Transparencia de la Presidencia de la República.

En todas las actuaciones derivadas de las estipulaciones del presente Análisis y de los contratos que forman parte de este, el proponente obrará con la transparencia y la moralidad que la Constitución Política y las leyes consagran.

En el caso en que el Fondo comprobare hechos constitutivos de corrupción por parte de un proponente durante el proceso de selección, sin perjuicio de las acciones legales a que hubiere lugar, podrá rechazar la respectiva oferta.

9.1.5. 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.

9.1.6. 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.

9.1.7. 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 domiciliadas 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.

9.1.8. RUT

El proponente deberá presentar RUT debidamente actualizado.

9.1.9. Declaración de Inhabilidades e Incompatibilidades (PROFORMA No. 8)

El proponente deberá adjuntar el Proforma No. 8 debidamente diligenciado.

9.2. CAPACIDAD FINANCIERA. PROFORMA 6.

A continuación, se presenta la información referente a la Capacidad Financiera que deben acreditar los Proponentes:

Valor total de Capacidad Financiera (Recursos de Deuda + Recursos de Patrimonio)
COP\$20.000.000.000 (Veinte Mil Millones de pesos)

Para efectos de acreditar la Capacidad Financiera requerida para el presente proceso, los

proponentes podrán cumplir con la totalidad del valor exigido mediante:

- a. Patrimonio debidamente reportado en los estados financieros auditados o certificados del último ejercicio contable disponible, conforme a los marcos normativos contables aplicables en su jurisdicción.
- b. Recursos de deuda disponibles o aprobados, debidamente soportados mediante:
- c. Carta(s) de crédito emitidas por entidades financieras nacionales o internacionales debidamente habilitadas,
- d. Instrumentos de deuda firmes con condiciones definidas (tasa, plazo, garantías, condiciones de desembolso),
- e. Otros mecanismos financieros válidos según la legislación aplicable que acrediten disponibilidad cierta de recursos.
- f. Una combinación de patrimonio y recursos de deuda, siempre que la suma total de los recursos acreditados sea igual o superior al valor exigido de capacidad financiera.

9.2.1 Estructuras Plurales

En caso de que el proponente se configure como una Estructura Plural (consorcio, unión temporal u otra forma permitida), se aplicarán las siguientes reglas:

- a. Cada integrante podrá acreditar su capacidad financiera mediante patrimonio, deuda o una combinación de ambos.
- b. La acreditación será la sumatoria del Patrimonio demostrado por cada parte en la Estructura Plural como valor absoluto.
- c. La sumatoria de los aportes financieros acreditados por todos los integrantes deberá ser igual o superior al valor total de la Capacidad Financiera exigida.

9.2.2 Recursos de Deuda

- a. Para acreditar el monto de la Capacidad Financiera correspondiente a Recursos de Deuda, serán aceptables una Garantía Bancaria a Primer Requerimiento, una Carta de Crédito Stand-By, una Certificación Bancaria o un Compromiso Irrevocable de Inversión.
- b. Para el caso de Estructuras Plurales, la sumatoria de las Cartas de Crédito Stand By, Garantías Bancarias a Primer Requerimiento o las Certificaciones Bancarias deberán corresponder al valor de la Capacidad Financiera de Recursos de Deuda.
- c. Los documentos que conforman la Garantía de Recursos de Deuda serán devueltos al Contratista de Provisión una vez finalice la provisión de la flota.
- d. Condiciones de la Garantía Bancaria a Primer Requerimiento o de la Carta de Crédito Stand-By:
- e. La Garantía Bancaria a Primer Requerimiento o la Carta de Crédito Stand-By deberán ser irrevocables, incondicionales, a primera demanda y deberán ser emitida por un Banco o Fondo de inversión. La Carta de Crédito Stand-By deberá, además, cumplir con las normas relativas al crédito documentario UCP 600 o la versión más reciente que haya sido aprobada por la Comisión Bancaria de la Cámara de Comercio Internacional que esté vigente al momento de la emisión de la correspondiente Carta de Crédito Stand-By. La Carta de Crédito Stand-By deberá indicar la norma UCP bajo

la cual se rige.

- i. Ordenante: el Proponente (si es Proponente que no sea Estructura Plural) o los Integrantes (si es Proponente Estructura Plural), según corresponda.
 - ii. Emisor: Banco o Fondo de inversión.
 - iii. Beneficiario: TRANSCARIBE S.A., quien podrá ejecutar la correspondiente Garantía Bancaria a Primer Requerimiento o la Carta de Crédito Stand-By, total o parcialmente, si el contratista de provisión no cumple con el objeto del contrato.
 - iv. Banco notificador: Si se presenta una Garantía Bancaria a Primer Requerimiento o una Carta de Crédito Stand-By emitida por un Banco o fondo de inversión no domiciliado en Colombia, un Banco domiciliado en Colombia deberá actuar como banco notificador. Cuando TRANSCARIBE S.A. requiera el cobro de la Garantía Bancaria a Primer Requerimiento o de la Carta de Crédito Stand-By, el banco notificador deberá notificar y remitir al banco emisor de la Garantía Bancaria a Primer Requerimiento o de la Carta de Crédito Stand-By la documentación presentada por TRANSCARIBE S.A. (de acuerdo con lo previsto en la Garantía Bancaria a Primer Requerimiento o la Carta de Crédito Stand-By) para que el banco emisor proceda a pagar a TRANSCARIBE S.A. el valor de la Garantía Bancaria a Primer Requerimiento o de la Carta de Crédito Stand-By.
- f. Duración: un (1) Año contado a partir de la fecha de la presentación de la Oferta y en cualquier caso hasta que el contratista termine la provisión de la flota.
- i. Junto a la Garantía Bancaria a Primer Requerimiento o la Carta de Crédito Stand-By, el Proponente deberá acreditar la Capacidad Jurídica de quien la suscriba. y en el caso de Bancos con domicilio en Colombia, también deberá aportarse el certificado de existencia y representación legal expedido por la Superintendencia Financiera.
 - ii. El valor de la Garantía Bancaria a Primer Requerimiento o de la Carta de Crédito Stand-By podrá ajustarse durante su vigencia, en la medida en que contratista de provisión suministre la flota.

9.2.3 Condiciones de la Certificación Bancaria

La Certificación Bancaria corresponde a un (1) cupo de crédito aprobado con destinación específica para el objeto del Proceso de Selección. No serán aceptables certificaciones de intención, preaprobaciones, cartas sujetas a condiciones suspensivas para su aprobación, cupos de sobregiro, cupos de tarjetas de crédito, créditos rotativos ni CDT. Tampoco será aceptable la presentación de más de una Certificación Bancaria por parte del mismo Proponente o Integrante de Estructura Plural.

- a. Emisor: Banco.
- b. Beneficiario: el Proponente (si es Proponente que no sea Estructura Plural), o cada Integrante de Estructura Plural (si el Proponente es Estructura Plural), según corresponda.

- c. Fecha de emisión de la Certificación Bancaria: no podrá ser anterior a la fecha de expedición de la resolución de presentación de ofertas del Proceso de Selección.
- d. En la Certificación Bancaria deberá incorporarse una declaración de que el cupo de crédito tiene una destinación específica, correspondiente al objeto del Proceso de Selección.
- e. La Certificación Bancaria no podrá estar sometida a condición alguna para su desembolso, salvo aquella relativa a que el beneficiario sea el Adjudicatario. No se aceptan restricciones que afecten la disponibilidad de la Certificación Bancaria, que impliquen de forma alguna que esté sujeta a aprobaciones posteriores.

9.2.4 Compromiso Irrevocable de Inversión

- a. La Capacidad Financiera de Recursos de Deuda podrá ser acreditada a través de un Compromiso Irrevocable de Inversión otorgado por un Fondo de Capital Privado, suscrito por la respectiva sociedad administradora de inversión, sociedad comisionista, o sociedad fiduciaria que sea la sociedad administradora del respectivo Fondo de Capital Privado, o quien tenga la facultad de representación del Fondo de Capital Privado para el caso de Fondos extranjeros. De otorgar respaldo al Proponente o Integrante de la Estructura Plural y o a la Sociedad Contratista de Provisión que se constituya como consecuencia de la eventual presentación de la Oferta y Adjudicación, este Compromiso Irrevocable de Inversión se entenderá en firme e incluirá expresamente en su texto la indicación del monto de aporte de recursos líquidos por parte del Fondo de Capital Privado.
- b. Los Proponentes cuya Capacidad Financiera de Recursos de Deuda pretenda ser acreditada con los Fondos de Capital Privado que respaldan a los respectivos proponentes o a los Integrantes de la Estructura Plural deberán acompañar el(los) respectivo(s) Compromiso(s) Irrevocable(s) de Inversión al (a los) con una certificación por parte de los administradores de cada uno de los Fondos de Capital Privado que incluya, como mínimo: (1) que la eventual inversión sería admisible para el Fondo de Capital Privado de acuerdo con su reglamento y demás normas que lo rigen, (2) el tamaño del Fondo de Capital Privado que corresponderá a la sumatoria de los compromisos de inversión suscritos al mismo, (3) el valor de los compromisos de inversión no desembolsados al Fondo de Capital Privado, (4) el valor autorizado por el comité de inversiones para el Proyecto. El Proponente o Integrante de la Estructura Plural deberá contar con uno o varios Compromisos Irrevocables de Inversión, cuyo valor en su totalidad deberá corresponder, como mínimo a la suma exigida en el Pliego de Condiciones, (5) la declaración en el sentido de que el compromiso de inversión es irrevocable y en firme de la vinculación del Fondo de Capital Privado a la Oferta presentada, sin ningún tipo de condicionamiento y (6) las facultades de quien suscriba el Compromiso Irrevocable de Inversión para obligar al Fondo de Capital Privado. Estas se acreditarán (a) mediante declaración juramentada o certificación expedida por parte del representante legal de la sociedad administradora del Fondo de Capital Privado o (b) con la copia del contrato de vinculación del gestor profesional, en los cuales conste que el gerente, gestor profesional o fund manager, tiene la facultad para suscribir el Compromiso Irrevocable de Inversión de acuerdo con el reglamento del Fondo de Capital Privado.
- c. La participación de los Fondos de Capital Privado en este Proceso de Selección, dada

a través de la intención de respaldar a un Proponente o Integrante de una Estructura Plural, implica la imposibilidad de que un mismo Fondo de Capital Privado participe en más de una Oferta. No obstante, un Proponente o Integrante de una Estructura Plural podrá ser respaldado por uno o varios Fondos de Capital Privado.

- d. Adicionalmente, los Fondos de Capital Privado que respalden a Proponente en los términos descritos en el presente Pliego de Condiciones deberán acreditar los siguientes requisitos: (1) si el Fondo de Capital Privado es colombiano, deberá presentar una certificación suscrita por el gerente del Fondo de Capital Privado o el representante legal del gestor profesional o el fund manager en la que conste que entre los inversionistas del Fondo de Capital Privado se encuentra un fondo de pensiones, (2) si el Fondo de Capital Privado es extranjero deberá presentar una certificación suscrita por el gerente del Fondo de Capital Privado, el representante legal del gestor profesional o fund manager, en la que conste cumplir los requisitos de admisibilidad de inversiones establecidos por la Superintendencia Financiera de Colombia para los fondos de pensiones, (3) Aportar la constancia de la existencia y representación legal de la sociedad administradora del Fondo de Capital Privado, o del fund manager. Para ello, deberán observarse las reglas establecidas en el Numera anterior, (4) el Fondo de Capital Privado deberá (i) haberse constituido antes de la Fecha de Cierre del Proceso de Selección (es decir que para Fondos de Capital Privado colombianos se deberán haber radicado el reglamento en la Superintendencia Financiera de Colombia y obtenido el número para reportar información a la Superintendencia, mientras que para los Fondos de Capital Privado extranjeros se deberá haber constituido el vehículo) y (ii) tener en sus objetivos de inversión, la inversión en proyectos de Transporte Masivo o de infraestructura. Lo anterior será certificado por la sociedad administradora del Fondo o su fund manager si el fondo es extranjero y (6) la duración del Fondo de Capital Privado deberá ser por lo menos de ocho (8) Años contados a partir de la Fecha de Cierre del Proceso de Selección, lo cual será certificado por la sociedad administradora del Fondo o su fund manager si el fondo es extranjero.
- e. Quienes no hayan resultado Adjudicatarios podrán anular el Compromiso Irrevocable de Inversión luego de la Adjudicación.

9.2.5 Conversión de monedas

Si los documentos que acreditan la Capacidad Financiera estuviesen en moneda diferente al Peso, TRANSCARIBE S.A. convertirá la moneda original al Peso utilizando el siguiente procedimiento:

- i. Si los documentos que acreditan los Requisitos Habilitantes (incluyendo los Compromisos Irrevocables de Inversión), estuviesen en dólares, TRANSCARIBE S.A. utilizará la TRM certificada por la Superintendencia Financiera de Colombia de la fecha de publicación del Pliego de Condiciones señalada en el Cronograma, para convertir los dólares a Pesos.
- ii. Si los documentos que acreditan los Requisitos Habilitantes (incluyendo los Compromisos Irrevocables de Inversión), estuviesen en moneda diferente al dólar, TRANSCARIBE S.A. deberá convertir la moneda original al dólar, empleando como referencia aquella publicada en la página

<https://www.oanda.com/currency-converter/es/> y la tasa de cambio de la fecha de publicación del Pliego de Condiciones señalada en el Cronograma. El resultado, a su vez, se convertirá a Pesos siguiendo el procedimiento descrito en el literal (A) anterior. TRANSCARIBE S.A. revelará en el informe de evaluación la tasa correspondiente y la fuente utilizada.

9.3 IDONEIDAD PARA COMERCIALIZAR LA FLOTA. PROFORMAS No. 5 y 10.

La idoneidad para comercializar la flota podrá demostrarse demostrando la calidad de fabricante y/o comercializador de la flota o demostrando la calidad de autorizado y/o comercializador, para ello se deberá aportar constancia que certifique ser el fabricante o autorización otorgada por este último comercializar su mercancía o contrato comercialización en donde se evidencie la autorización del fabricante para comercializar sus vehículos.

9.3.1 Contrato de representación y/o comercialización y/o compraventa.

- a. Para acreditar el Contrato de representación y/o comercialización y/o Compraventa de Fabricación, el Proponente deberá adjuntar una declaración emitida por el Fabricante o copia del contrato con (o de cada uno de los Fabricantes en caso de optar por varios) en la cual se evidencie que han suscrito u autorizado al Proponente la representación y/o comercialización y/o compraventa para la fabricación y entrega de la Flota y que, salvo por la condición de la Adjudicación y pago del precio, no existen condiciones contrarias en el contrato de compraventa para que, una vez adjudicado y suscrito el Contrato de Provisión con el Proponente, se inicie el proceso de fabricación de la Flota y se entregue el número de Buses que el Proponente deba entregar en caso de resultar Adjudicatario.
- b. La declaración deberá estar firmada por una persona con capacidad para obligar al Fabricante y deberá acompañarse de los documentos que acrediten su existencia y representación legal.

9.3.2 Experiencia del Fabricante

Junto con la declaración referida en el literal anterior, se deberá allegar una certificación del Fabricante en la que:

- a. Certifique haber manufacturado, dentro de los últimos cinco (5) Años anteriores a la fecha de publicación del Pliego de Condiciones un número de Buses que conforman la Flota objeto del Proceso de Selección, con características mínimas establecidas en el anexo técnico: 30 Padrones, 20 Busetones a Gas Natural euro VI o Híbridos (Gas Natural – Eléctricos).
- b. Certifique haber manufacturado, dentro de los últimos cinco (5) Años a la fecha de publicación del Pliego de Condiciones un número de Buses igual o superior al doble del número de Buses que conforman la Flota objeto del Proceso de Selección con características mínimas establecidas en el anexo técnico: 3 Padrones y 2 Busetones Eléctricos.
- c. Certifique haber manufacturado, dentro de los últimos cinco (5) Años a la fecha de

publicación del Pliego de Condiciones un número de Buses igual o superior al doble del número de Buses que conforman la Flota objeto del Proceso de Selección con características mínimas establecidas en el anexo técnico: 5 Articulados Gas Natural euro VI o Híbridos.

- d. Certifique haber Instalado infraestructura de carga para autobuses eléctricos de mínimo 3 cargadores de las capacidades descritas en el anexo técnico.
- e. Certifique que la Garantía de Fábrica sobre los diferentes sistemas de los Buses que componen la Flota no es inferior a:

Sistema	Periodo mínimo de garantía (lo último ocurra)
Garantía global del vehículo	3 años o 200.000 km
Garantía tren motriz para vehículos eléctricos	8 años o 400.000 km
Garantía de Baterías para vehículos Eléctricos	8 años o 400.000 km

9.3.3 Idoneidad para Instalación de Componente de carga.

- a. El proponente acredita experiencia comprobada en un (1) proyecto de construcción y/o implementación de infraestructura eléctrica y obras civiles por un valor no inferior a 500 (Quinientos) millones de pesos, que respaldan su idoneidad técnica y operativa para desarrollar soluciones integrales para la instalación de la infraestructura de carga de los autobuses eléctricos.
- b. Adicionalmente, el proponente cuenta con al menos un ingeniero Eléctrico calificado y certificado en la aplicación del Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas (RETIE), garantizando el cumplimiento de los requisitos normativos en materia de seguridad, confiabilidad y eficiencia energética.

9.3.4 Condiciones especiales para el contratista:

En la oferta de comercialización es importante el proponente deje constancia en su propuesta que:

- a. Se obligue frente a TRANSCARIBE S.A., en los estrictos términos establecidos en el Acuerdo Entre Privados, a (1) garantizar el tiempo de gestión de repuestos hasta por 12 años, (2) garantizar el tiempo máximo de gestión de la Garantía de Fábrica y (3) se compromete a firmar un contrato accesorio para el mantenimiento de la flota y las precisiones indicadas a continuación:

Factor técnico 1	Tiempo máximo de gestión requerido para entregar repuestos en las instalaciones del Operador Designado por TRANSCARIBE S.A.
-------------------------	--

	Repuestos de alta rotación	Repuestos de baja rotación	Repuestos especiales y que no se encuentran en inventario
Tiempos de gestión de repuestos	3 días	10 días	40 días

Factor técnico 2	Durante el Periodo de Fabricación y Operación de los Autobuses.
Implementar talleres de Mantenimiento por parte del Contratista Adjudicado.	El Contratista de provisión deberá realizar el montaje y dotación del taller y todas las maquinas herramientas y repuestos para las actividades de mantenimiento durante todo el periodo de garantías.

9.4 Oferta Técnica

- a. El Proponente deberá diligenciar la **Proforma No. 8** en el cual se indicará la siguiente información:
 - i. Tipología de chasis;
 - ii. Marca del chasis;
 - iii. Marca carrocería y;
 - iv. Sistema y tecnología de abastecimiento energético.
- b. La Oferta será rechazada si se presenta por un número de Buses inferior al señalado en el Pliego de Condiciones.
- c. Las especificaciones del chasis deberán cumplir con requerimientos señalados en el Anexo de Especificaciones Técnicas de la Flota.
- d. Todos los proponentes que postulen Buses (incluye carrocerías) para este Proceso de Selección, deben realizar al menos una visita de reconocimiento de las condiciones operacionales, de infraestructura y ocupación de los buses en hora pico en Días Hábiles. Esta visita será coordinada previo agendamiento concertado entre el interesado y TRANSCARIBE S.A. en los tiempos establecidos en el cronograma del Proceso de Selección.
- e. Todos los proponentes que postulen Buses (incluye carrocerías) para este Proceso de Selección, deben permitir una visita técnica en fábrica de al menos dos personas de TRANSCARIBE S.A., por cada tipología de flota, a costo del contratista, como requisito para el pago de los hitos correspondientes al 100% del pago final de cada tipología.
- f. El Proponente deberá adjuntar la siguiente documentación:

- i. Manual de Mantenimiento de los vehículos ofertados por tipología para un periodo de 15 Años, que incluya un cronograma del mantenimiento requerido y se ajuste a los contenidos mínimos del Formato X.
- ii. Manual de Repuestos de alta y baja rotación de la Flota con números de parte y esquemas completos de componentes del vehículo ofertado.
- iii. Manual del Usuario de la Flota ofertado que contenga los parámetros de utilización, cuidados básicos e inspección de fallas.
- iv. Manual de Reparación de la Flota con todos los procedimientos básicos para el Mantenimiento Preventivo y Mantenimiento Correctivo que sirva de insumo al Operador Designado por TRANSCARIBE S.A. para estructurar, con los demás insumos, su plan de mantenimiento.
- v. Instructivo de lavado de vehículos, con todas las precauciones e indicaciones para la limpieza del chasis y carrocería, incluyendo los sistemas eléctricos de alta tensión y sistema moto propulsor.
- vi. Cronograma de mantenimientos mayores requeridos.
- vii. Ficha técnica del equipo de abastecimiento del energético eléctrico, donde se indique el funcionamiento del mismo acorde a las necesidades de la operación. Esta ficha técnica debe contener, como mínimo, la indicación de cumplimiento de la norma internacional de fabricación, potencia, voltaje, corriente nominal, frecuencia de funcionamiento, índice de protección, nivel de aislamiento, número de mangueras, tipo de conector, longitud de las mangueras, sistema de suministro de energía (ACDC) y demás características propias del funcionamiento del cargador.
- viii. Certificación RETIE del Equipo de Carga.
- ix. Certificación suscrita por el proponente que acredite que tendrá disponibles los repuestos necesarios para hacer el mantenimiento de la Flota, de acuerdo con el Manual de Mantenimiento entregado por el Fabricante, durante el Periodo de garantía.
- x. Manual de mantenimiento de la infraestructura de carga y/o cargadores de autobuses y todos los Quepos instalados por el contratista.

10. CRITERIOS DE CALIFICACIÓN PARA DETERMINAR LA PROPUESTA MAS FAVORABLE – CONDICIONES DE COSTO Y CALIDAD

10.1. GENERALIDADES

La Oferta Económica, el Factor de Calidad, el Apoyo a la Industria Nacional y Reciprocidad serán objeto de evaluación y asignación de puntaje.

El puntaje total que se determinará en la correspondiente audiencia pública de Adjudicación estará compuesto por la sumatoria simple de los siguientes puntajes:

Factor de Evaluación	Puntaje
Oferta Económica	Hasta 75 Puntos

Factor de Calidad	15 puntos
Apoyo a la Industria Nacional	5 puntos
Proponentes con trabajadores con discapacidad	1 puntos
Emprendimiento y empresas de mujeres	4 puntos
Puntaje total máximo	100 puntos

10.2. PRIMER FACTOR DE ESCOGENCIA – OFERTA ECONÓMICA

- La evaluación económica de las propuestas se realizará sobre "La oferta económica" diligenciado por cada uno de los oferentes. La omisión en medio físico de la "oferta económica" generará que la propuesta económica se califique con cero (0) y no será tomada en cuenta para el cálculo de la fórmula con la que se califique el factor económico.
- Para el (los) oferentes(s) que haya (n) cumplido con los requisitos habilitantes, se verificará que el precio de su oferta no sea superior al 100% del Presupuesto Oficial, en caso de que no se cumpla con esta condición la propuesta será rechazada, y luego se procederá a la asignación de puntaje.
- Para la determinación del método se tomarán los primeros dos dígitos decimales de la TRM que rija el día hábil siguiente al cierre del proceso de acuerdo con el cronograma de actividades.
- El método debe ser escogido de acuerdo con los rangos establecidos en la tabla que se presenta a continuación.
- Tabla. Asignación de método de evaluación según TRM

RANGO (INCLUSIVE)	NÚMERO	MÉTODO
De 00 a 33	1	Media Aritmética
De 34 a 66	2	Media Aritmética Alta
De 66 a 99	3	Media Geométrica con presupuesto oficial

- En el evento en el que el precio de una oferta, al momento de su evaluación, no parezca suficiente para garantizar una correcta ejecución del contrato, de acuerdo con la información recogida durante la etapa de planeación y particularmente durante el estudio del sector, la entidad aplicará el proceso descrito en el artículo 2.2.1.1.2.2.4. del Decreto 1082 de 2015, además podrá acudir a los parámetros definidos en la Guía para el manejo de ofertas artificialmente bajas en procesos de Contratación de Colombia Compra Eficiente, como un criterio metodológico.

10.3. SEGUNDO FACTOR DE ESCOGENCIA – FACTOR DE CALIDAD (15 puntos)

La evaluación del Factor de Calidad se efectuará como sigue:

A) GARANTÍA DEL VEHÍCULO (10 PUNTOS)

La vida útil del vehículo se encuentra relacionada con el mayor tiempo de garantía sin límite de kilometraje ofertado.

Se asignarán DIEZ (10) puntos para la oferta que mayor cantidad de meses de garantía sin límite de kilometraje proponga. (Solo se evaluará y asignarán puntos por los meses de garantía adicionales sobre los 36 meses de garantía mínimo exigido y cuando está aplique a todos los vehículos ofertados)

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

$$PE = GOE * (\text{puntos máximos}) / MGO$$

Dónde:

MGO= Mayor garantía ofertada en meses

GOE= Garantía de la Oferta Evaluada

PE= Puntaje de oferta evaluada.

b) ELECTROLINERAS ADICIONALES (5 puntos)

Al Proponente que ofrezca la instalación de cargadores adicionales de 240 KWh y su infraestructura eléctrica y obra civil para la provisión energética de los Autobuses Eléctricos sin un mayor costo. (El contratista deberá incluir en su oferta los 5 cargadores de 240 KWh y su infraestructura eléctrica y obra civil mencionados en el anexo técnico de flota discriminado en costos y los tres cargadores de 240 KWh y su infraestructura eléctrica y obra civil sin costo).

En caso de que el Proponente no ofrezca el Factor de Calidad, o que ofrezca condiciones distintas a las especificadas en la Proforma 8, obtendrá cero (0) puntos.

10.4. TERCER FACTOR DE ESCOGENCIA – APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL

- a. Según lo previsto en la Ley 816 de 2003, así como en el artículo 2.2.1.2.4.1.3. del Decreto 1082 de 2015, TRANSCARIBE S.A. evaluará el Apoyo de la Industria Nacional en el siguiente sentido:
- b. Se otorgará el puntaje definido cuando el bien objeto del Contrato de Provisión (la Flota) ostente la calidad de Bien Nacional, en los términos del Decreto 2680 de 2009.
- c. La acreditación de la calidad referida en el Numeral anterior, deberá hacerse conforme a lo establecido en el Decreto 2680 de 2009. Es decir, con el respectivo Registro de Productores de Bienes Nacionales del bien ofrecido.
- d. Acuerdos Comerciales Vigentes Aplicables a TRANSCARIBE S.A.: Ninguno.
- e. Los Proponentes que no acrediten la calidad de Bienes Nacionales no obtendrán puntaje por este concepto.

- f. En caso de presentarse propuesta donde los vehículos de una tipología acrediten la calidad de bien nacional y los de la otra tipología no; se aplicará la siguiente fórmula para otorgar el puntaje:

$$INProv j = (\%VAINart \times 9\%) + (\%VAINpdr \times 36\%) + (\%VAINbust \times 55\%)$$

Ítem	Descripción
<i>INProv j</i>	Corresponde al puntaje por industria nacional obtenido por el Proponente de Provisión j en la Propuesta presentada.
<i>%VAINart</i>	Corresponde al porcentaje de valor agregado nacional de tipología Articulado.
<i>%VAINpdr</i>	Corresponde al porcentaje de valor agregado nacional de tipología Padrón.
<i>%VAINbust</i>	Corresponde al porcentaje de valor agregado nacional de tipología Busetón.

10.5. CUARTO FACTOR DE ESCOGENCIA – VINCULACIÓN DE PERSONAL CON DISCAPACIDAD

- Conforme con lo establecido en el Decreto 392 del 2018, el cual establece incentivos en procesos de contratación en favor de personas con discapacidad, se otorgará el 1% (uno por ciento) del total de los puntos establecidos en el Pliego de Condiciones a los Proponentes que acrediten la vinculación de trabajadores con discapacidad en su planta de personal de acuerdo con los siguientes requisitos:
- El representante legal de la persona jurídica o el revisor fiscal, según corresponda, certificará el número total de trabajadores vinculados a la planta de personal del Proponente o sus Integrantes a la fecha de cierre del Proceso de Selección.
- También deberá aportarse el certificado expedido por el Ministerio de Trabajo en el que se acredite el número de personas con discapacidad en la planta de personal, el cual deberá estar vigente a la fecha de cierre del Proceso de Selección.
- Se asignará el puntaje acá referido a quienes acrediten el número mínimo de trabajadores con discapacidad, según el tamaño de las sociedades Proponentes, según se establece a continuación:

Número total de trabajadores de la planta de personal del Proponente o Integrante del Proponente	Número mínimo de trabajadores con discapacidad
Entre 1 y 30	1
Entre 31 y 100	2

Entre 101 y 105	3
Entre 151 y 200	4
Más de 200	5

- e. Si la Oferta es presentada por una Estructura Plural, se tendrá en cuenta la planta de personal del Integrante con mayor participación en dicha Estructura Plural.

10.6. QUINTO FACTOR DE ESCOGENCIA – EMPRENDIMIENTO O EMPRESA DE MUJERES

- Para efectos de lo establecido en el presente Numeral, se entenderá como emprendimiento o empresa de mujeres lo establecido en el artículo 2.2.1.2.4.2.14 del Decreto 1082 de 2015.
- Para su acreditación, el Proponente debe presentar en la Proforma No. 1 relativo a la Carta de Presentación de la oferta, suscrita
- presentar el Formato X, suscrito por el representante legal o el revisor fiscal, cuando este exista de acuerdo con los requisitos de la Ley Aplicable, en el cual certifique que cumple con alguna de las condiciones establecidas en el artículo 2.2.1.2.4.2.14 del Decreto 1082 de 2015.
- Tratándose de Estructuras Plurales, Si la Oferta es presentada por una Estructura Plural, se tendrá en cuenta la planta de personal del Integrante con mayor participación en dicha Estructura Plural.

10.7. CRITERIOS DE DESEMPATE

Teniendo en cuenta que el Manual de Contratación de TRANSCARIBE S.A. en su Rol Operador no incluye reglas para desempate de ofertas, se adoptan las siguientes:

En caso de empate en el puntaje total de dos o más ofertas en los Procesos de Contratación realizados con cargo a recursos públicos, en los Procesos de Contratación realizados por las Entidades Estatales indistintamente de su régimen de contratación, así como los celebrados por los Procesos de Contratación de los patrimonios autónomos constituidos por Entidades Estatales, el contratante deberá utilizar las siguientes reglas de forma sucesiva y excluyente para seleccionar al oferente favorecido, respetando en todo caso las obligaciones contenidas en los Acuerdos Comerciales vigentes, especialmente en materia de trato nacional.

1. Preferir la oferta de bienes o servicios nacionales frente a la oferta de bienes o servicios extranjeros. Para acreditar este factor de desempate se tendrán en cuenta las definiciones de que trata el artículo 2.2.1.1.1.3.1., en concordancia con el artículo 2.2.1.2.4.2.9. del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional, que trata del puntaje para la promoción de la industria nacional en los Procesos de Contratación de servicios. Para estos efectos, incluso se aplicará el inciso tercero de la definición de Servicios Nacionales establecida en el artículo 2.2.1.1.1.3.1., citado

anteriormente.

En este sentido, en los procesos en los que aplique el puntaje previsto en el inciso 1 del artículo 2 de la Ley 816 de 2003, el requisito se cumplirá en los mismos términos establecidos en los artículos indicados en el inciso anterior. Por tanto, este criterio de desempate se acreditará con los mismos documentos que se presenten para obtener dicho puntaje.

En similares términos, en los procesos en que no aplique el referido puntaje, la Entidad Estatal deberá definir en el pliego de condiciones, invitación o documento equivalente, las condiciones y los documentos con los que se acreditará el origen nacional del bien o servicio a efectos aplicar este factor, los cuales, en todo caso, deberán cumplir con los elementos de la noción de Servicio Nacional establecida en el artículo 2.2.1.1.1.3.1 del Decreto 1082 de 2015, Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional y observando los mismos lineamientos prescritos en el artículo 2.2.1.2.4.2.9, solo que el efecto de acreditar dichas circunstancias consistirá en beneficiarse de este criterio de desempate en lugar de obtener puntaje.

2. Preferir la propuesta de la mujer cabeza de familia. Su acreditación se realizará en los términos del párrafo del artículo 2 de la Ley 82 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 1232 de 2008, o la norma que lo modifique, aclare, adicione o sustituya. Es decir, la condición de mujer cabeza de familia y la cesación de esta se otorgará desde el momento en que ocurra el respectivo evento y se declare ante un notario. En la declaración que se presente para acreditar la calidad de mujer cabeza de familia deberá verificarse que la misma dé cuenta del cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 2 de la Ley 82 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 1232 de 2008.

Igualmente, se preferirá la propuesta de la mujer víctima de violencia intrafamiliar, la cual acreditará dicha condición de conformidad con el artículo 21 de la Ley 1257 de 2008, esto es, cuando se profiera una medida de protección expedida por la autoridad competente. En virtud del artículo 16 de la Ley 1257 de 2008, la medida de protección la debe impartir el comisario de familia del lugar donde ocurrieron los hechos y, a falta de este, del juez civil municipal o promiscuo municipal, o la autoridad indígena en los casos de violencia intrafamiliar en las comunidades de esta naturaleza.

En el caso de las personas jurídicas se preferirá a aquellas en las que participen mayoritariamente mujeres cabeza de familia y/o mujeres víctimas de violencia intrafamiliar, para lo cual el representante legal o el revisor fiscal, según corresponda, presentará un certificado, mediante el cual acredita, bajo la gravedad de juramento, que más del cincuenta por ciento (50 %) de la composición accionaria o cuota parte de la persona jurídica está constituida por mujeres cabeza de familia y/o mujeres víctimas de violencia intrafamiliar. Además, deberá acreditar la condición indicada de cada una de las mujeres que participen en la sociedad, aportando los documentos de cada una de ellas, de acuerdo con los dos incisos anteriores.

Finalmente, en el caso de los proponentes plurales, se preferirá la oferta cuando cada uno de los integrantes acredite alguna de las condiciones señaladas en los incisos anteriores de este numeral.

De acuerdo con el artículo 5 de la Ley 1581 de 2012, el titular de la información de estos datos sensibles, como es el caso de las mujeres víctimas de violencia intrafamiliar, deberá autorizar de manera previa y expresa el tratamiento de esta información, en los términos del literal a) del artículo 6 de la precitada Ley, como requisito para el otorgamiento del criterio de desempate.

3. Preferir la propuesta presentada por el proponente que acredite en las condiciones establecidas en la ley que por lo menos el diez por ciento (10%) de su nómina está en condición de discapacidad, de acuerdo con el artículo 24 de la Ley 361 de 1997, debidamente certificadas por la oficina del Ministerio del Trabajo de la respectiva zona, que hayan sido contratados con por lo menos un (1) año de anterioridad a la fecha de cierre del Proceso de Contratación o desde el momento de la constitución de la persona jurídica cuando esta es inferior a un (1) año y que manifieste adicionalmente que mantendrá dicho personal por un lapso igual al término de ejecución del contrato.

Si la oferta es presentada por un proponente plural, el integrante que acredite que el diez por ciento (10%) de su nómina está en condición de discapacidad, en los términos del presente numeral, debe tener una participación de por lo menos el veinticinco por ciento (25%) en la estructura plural y aportar como mínimo el veinticinco por ciento (25%) de la experiencia acreditada en la oferta.

El tiempo de vinculación en la planta referida de que trata este numeral se acreditará con el certificado de aportes a seguridad social del último año o del tiempo de su constitución cuando su conformación es inferior a un (1) año, en el que se demuestren los pagos realizados por el empleador.

4. Preferir la propuesta presentada por el oferente que acredite la vinculación en mayor proporción de personas mayores que no sean beneficiarias de la pensión de vejez, familiar o de sobrevivencia y que hayan cumplido el requisito de edad de pensión establecido en la ley, para ello, la persona natural, el representante legal de la persona jurídica o el revisor fiscal, según corresponda, entregará un certificado, en el que se acredite, bajo la gravedad de juramento, las personas vinculadas en su nómina y el número de trabajadores que no son beneficiarios de la pensión de vejez, familiar o de sobrevivencia y que cumplieron el requisito de edad de pensión. Solo se tendrá en cuenta la vinculación de aquellas personas que se encuentren en las condiciones descritas y que hayan estado vinculadas con una anterioridad igual o mayor a un (1) año contado a partir de la fecha del cierre del proceso. Para los casos de constitución inferior a un (1) año, se tendrá en cuenta a aquellos que hayan estado vinculados desde el momento de la constitución de la persona jurídica.

El tiempo de vinculación en la planta referida, de que trata el inciso anterior, se acreditará con el certificado de aportes a seguridad social del último año o del tiempo de constitución de la persona jurídica, cuando su conformación es inferior a un (1) año, en el que se demuestren los pagos realizados por el empleador.

En el caso de los proponentes plurales, su representante legal acreditará el número de trabajadores vinculados que son personas mayores no beneficiarias de la pensión de vejez,

familiar o de sobrevivencia, y que cumplieron el requisito de edad de pensión establecido en la ley, de todos los integrantes del proponente. Las personas enunciadas anteriormente podrán estar vinculadas a cualquiera de sus integrantes.

En cualquiera de los dos supuestos anteriores, para el otorgamiento del criterio de desempate, cada uno de los trabajadores que cumpla las condiciones previstas por la ley, allegará un certificado, mediante el cual acredita, bajo la gravedad de juramento, que no es beneficiario de pensión de vejez, familiar o sobrevivencia, y cumple la edad de pensión; además, se deberá allegar el documento de identificación del trabajador que lo firma.

La mayor proporción se definirá en relación con el número total de trabajadores vinculados en la planta de personal, por lo que se preferirá al oferente que acredite un porcentaje mayor. En el caso de proponentes plurales, la mayor proporción se definirá con la sumatoria de trabajadores vinculados en la planta de personal de cada uno de sus integrantes.

5. Preferir la propuesta presentada por el oferente que acredite que por lo menos el diez por ciento (10%) de su nómina pertenece a población indígena, negra, afrocolombiana, raizal, palanquera, Rrom o gitana, para lo cual, la persona natural, el representante legal o el revisor fiscal, según corresponda, bajo la gravedad de juramento señalará las personas vinculadas a su nómina, y el número de identificación y nombre de las personas que pertenecen a la población indígena, negra, afrocolombiana, raizal, palanquera, Rrom o gitana. Solo se tendrá en cuenta la vinculación de aquellas personas que hayan estado vinculadas con una anterioridad igual o mayor a un (1) año contado a partir de la fecha del cierre del proceso. Para los casos de constitución inferior a un (1) año, se tendrá en cuenta a aquellos que hayan estado vinculados desde el momento de constitución de la persona jurídica.

El tiempo de vinculación en la planta referida, de que trata el inciso anterior, se acreditará con el certificado de aportes a seguridad social del último año o del tiempo de su

constitución cuando su conformación es inferior a un (1) año, en el que se demuestren los pagos realizados por el empleador.

Además, deberá aportar la copia de la certificación expedida por el Ministerio del Interior, en la cual acredite que el trabajador pertenece a la población indígena, negra, afrocolombiana, raizal, palenquera, Rrom o gitana, en los términos del Decreto Ley 2893 de 2011, o la norma que lo modifique, sustituya o complemente.

En el caso de los proponentes plurales, su representante legal presentará un certificado, mediante el cual acredita que por lo menos diez por ciento (10%) del total de la nómina de sus integrantes pertenece a población indígena, negra, afrocolombiana, raizal, palanquera, Rrom o gitana. Este porcentaje se definirá de acuerdo con la sumatoria de la nómina de cada uno de los integrantes del proponente plural. Las personas enunciadas anteriormente podrán estar vinculadas a cualquiera de sus integrantes. En todo caso, deberá aportar la copia de la certificación expedida por el Ministerio del Interior, en la cual acredite que el trabajador pertenece a la población indígena, negra, afrocolombiana, raizal, palenquera, Rrom o gitana en los términos del Decreto Ley 2893 de 2011, o la norma

que lo modifique, sustituya o complemente.

Debido a que para el otorgamiento de este criterio de desempate se entregan certificados que contienen datos sensibles, de acuerdo con el artículo 5 de la Ley 1581 de 2012, se requiere que el titular de la información de estos, como es el caso de las personas que pertenece a la población indígena, negra, afrocolombiana, raizal, palenquera, Rrom o gitana autoricen de manera previa y expresa el tratamiento de la información, en los términos del literal a) del artículo 6 de la Ley 1581 de 2012, como requisito para el otorgamiento del criterio de desempate.

6. Preferir la propuesta de personas naturales en proceso de reintegración o reincorporación, para lo cual presentará copia de alguno de los siguientes documentos: i) la certificación en las desmovilizaciones colectivas que expida la Oficina de Alto Comisionado para la Paz, ii) el certificado que emita el Comité Operativo para la Dejación de las Armas respecto de las personas desmovilizadas en forma individual, iii) el certificado que emita la Agencia para la Reincorporación y la Normalización que acredite que la persona se encuentra en proceso de reincorporación o reintegración o iv) cualquier otro certificado que para el efecto determine la Ley. Además, se entregará copia del documento de identificación de la persona en proceso de reintegración o reincorporación.

En el caso de las personas jurídicas, el representante legal o el revisor fiscal, si están obligados a tenerlo, entregará un certificado, mediante el cual acredite bajo la gravedad de juramento que más del cincuenta por ciento (50 %) de la composición accionaria o cuotas partes de la persona jurídica está constituida por personas en proceso de reintegración o reincorporación. Además, deberá aportar alguno de los certificados del inciso anterior, junto con los documentos de identificación de cada una de las personas que está en proceso de reincorporación o reintegración.

Tratándose de proponentes plurales, se preferirá la oferta cuando todos los integrantes sean personas en proceso de reincorporación, para lo cual se entregará alguno de los certificados del inciso primero de este numeral, y/o personas jurídicas donde más del

cincuenta por ciento (50 %) de la composición accionaria o cuotas parte esté constituida por personas en proceso de reincorporación, para lo cual el representante legal, o el revisor fiscal, si está obligado a tenerlo, acreditará tal situación aportando los documentos de identificación de cada una de las personas en proceso de reincorporación.

Debido a que para el otorgamiento de este criterio de desempate se entregan certificados que contienen datos sensibles, de acuerdo con el artículo 5 de la Ley 1581 de 2012, se requiere que el titular de la información de estos, como son las personas en proceso de reincorporación o reintegración, autoricen a la entidad de manera previa y expresa el manejo de esta información, en los términos del literal a) del artículo 6 de la Ley 1581 de 2012 como requisito para el otorgamiento de este criterio de desempate.

7. Preferir la oferta presentada por un proponente plural siempre que se cumplan las condiciones de los siguientes numerales:

7.1. Esté conformado por al menos una madre cabeza de familia y/o una persona en proceso de reincorporación o reintegración, para lo cual se acreditarán estas condiciones de acuerdo con lo previsto en el inciso 1 del numeral 2 y/o el inciso 1 del numeral 6 del presente artículo; o por una persona jurídica en la cual participe o participen mayoritariamente madres cabeza de familia y/o personas en proceso de reincorporación o reintegración, para lo cual el representante legal o el revisor fiscal, si están obligados a tenerlo, presentarán un certificado, mediante el cual acrediten, bajo la gravedad de juramento, que más del cincuenta por ciento (50 %) de la composición accionaria o cuota parte de la persona jurídica está constituida por madres cabeza de familia y/o personas en proceso de reincorporación o reintegración. Además, deberá acreditar la condición indicada de cada una de las personas que participen en la sociedad que sean mujeres cabeza de familia y/o personas en proceso de reincorporación o reintegración, aportando los documentos de cada uno de ellos, de acuerdo con lo previsto en este numeral. Este integrante debe tener una participación de por lo menos el veinticinco por ciento (25 %) en el proponente plural.

7.2. El integrante del proponente plural de que trata el anterior numeral debe aportar mínimo el veinticinco por ciento (25%) de la experiencia acreditada en la oferta.

7.3. En relación con el integrante del numeral 7.1. ni la madre cabeza de familia o la persona en proceso de reincorporación o reintegración, ni la persona jurídica, ni sus accionistas, socios o representantes legales podrán ser empleados, socios o accionistas de otro de los integrantes del proponente plural, para lo cual el integrante del que trata el numeral 7.1. lo manifestará en un certificado suscrito por la persona natural o el representante legal de la persona jurídica.

Debido a que para el otorgamiento de este criterio de desempate se entregan certificados que contienen datos sensibles, de acuerdo el artículo 5 de la Ley 1581 de 2012, se requiere que el titular de la información de estos, como es el caso de las personas en proceso de reincorporación y/o reintegración autoricen de manera previa y expresa el tratamiento de esta información, en los términos del literal a) del artículo 6 de la Ley 1581 de 2012, como requisito para el otorgamiento del criterio de desempate.

8. Preferir la oferta presentada por una Mipyme, lo cual se verificará en los términos del artículo 2.2.1.2.4.2.4 del presente Decreto, en concordancia con el parágrafo del artículo 2.2.1.13.2.4 del Decreto 1074 de 2015.

Asimismo, se preferirá la oferta presentada por una cooperativa o asociaciones mutuales, para lo cual se aportará el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio o la autoridad respectiva. En el caso específico en que el empate se presente entre cooperativas o asociaciones mutuales que tengan el tamaño empresarial de grandes empresas junto con micro, pequeñas o medianas, se preferirá la oferta las cooperativas o asociaciones mutuales que cumplan con los criterios de clasificación empresarial definidos por el Decreto 1074 de 2015, que sean micro, pequeñas o medianas.

Tratándose de proponentes plurales, se preferirá la oferta cuando cada uno de los integrantes acredite alguna de las condiciones señaladas en los incisos anteriores de este

numeral. En el evento en que el empate se presente entre proponentes plurales cuyos integrantes estén conformados únicamente por cooperativas y asociaciones mutuales que tengan la calidad de grandes empresas junto con otras en las que los integrantes tengan la calidad de micro, pequeñas o medianas, se preferirá la oferta de aquellos proponentes plurales en los cuales al menos uno de sus integrantes sea una cooperativa o asociación mutual que cumpla con los criterios de clasificación empresarial definidos por el Decreto 1074 de 2015, que sean micro, pequeñas o medianas.

9. Preferir la oferta presentada por el proponente plural constituido en su totalidad por micro y/o pequeñas empresas, cooperativas o asociaciones mutuales.

La condición de micro o pequeña empresa se verificará en los términos del artículo 2.2.1.2.4.2.4 del presente Decreto, en concordancia con el parágrafo del artículo 2.2.1.13.2.4 del Decreto 1074 de 2015.

La condición de cooperativa o asociación mutual se acreditará con el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio o la autoridad respectiva. En el evento en que el empate se presente entre proponentes plurales cuyos integrantes estén conformados únicamente por cooperativas y asociaciones mutuales que tengan la calidad de grandes empresas junto con otras en las que los integrantes tengan la calidad de micro, pequeñas o medianas, se preferirá la oferta de aquellos proponentes plurales en los cuáles al menos uno de sus integrantes sea una cooperativa o asociación mutual que cumpla con los criterios de clasificación empresarial definidos por el Decreto 1074 de 2015, que sean micro, pequeñas o medianas.

10. Preferir al oferente persona natural o jurídica que acredite, de acuerdo con sus estados financieros o información contable con corte al 31 de diciembre del año anterior, que por lo menos el veinticinco por ciento (25 %) del total de sus pagos fueron realizados a Mipyme, cooperativas o asociaciones mutuales por concepto de proveeduría del oferente, efectuados durante el año anterior, para lo cual el proponente persona natural y contador público; o el representante legal de la persona jurídica y revisor fiscal para las personas obligadas por ley; o del representante legal de la persona jurídica y contador público, según corresponda, entregará un certificado expedido bajo la gravedad de

juramento, en el que conste que por lo menos el veinticinco por ciento (25%) del total de pagos fueron realizados a Mipyme, cooperativas o asociaciones mutuales.

Igualmente, cuando la oferta es presentada por un proponente plural se preferirá a este siempre que:

10.1. Esté conformado por al menos una Mipyme, cooperativa o asociación mutual que tenga una participación de por lo menos el veinticinco por ciento (25%) en el proponente plural, para lo cual se presentará el documento de conformación del proponente plural y, además, ese integrante acredite la condición de Mipyme, cooperativa o asociación mutual en los términos del numeral 8 del presente artículo;

10.2. La Mipyme, cooperativa o asociación mutual aporte mínimo el veinticinco por ciento

(25 %) de la experiencia acreditada en la oferta; y

10.3. Ni la Mipyme, cooperativa o asociación mutual ni sus accionistas, socios o representantes legales sean empleados, socios o accionistas de los otros integrantes del proponente plural, para lo cual el integrante respectivo lo manifestará mediante un certificado suscrito por la persona natural o el representante legal de la persona jurídica.

En el evento en que el empate se presente entre proponentes plurales, que cumplan con los requisitos de los incisos anteriores, cuyos integrantes estén conformados únicamente por cooperativas y asociaciones mutuales que tengan la calidad de grandes empresas junto con otras en las que los integrantes tengan la calidad de micro, pequeñas o medianas, se preferirá la oferta de aquellos proponentes plurales en los cuales al menos uno de sus integrantes sea una cooperativa o asociación mutual que cumpla con los criterios de clasificación empresarial definidos por el Decreto 1074 de 2015, que sean micro, pequeñas o medianas.

11. Preferir las empresas reconocidas y establecidas como Sociedad de Beneficio e Interés Colectivo o Sociedad BIC, del segmento Mipymes, para lo cual se presentará el certificado de existencia y representación legal en el que conste el cumplimiento a los requisitos del artículo 2 de la Ley 1901 de 2018, o la norma que la modifique o la sustituya. Asimismo, acreditará la condición de Mipyme en los términos del numeral 8 del presente artículo.

Tratándose de proponentes plurales, se preferirá la oferta cuando cada uno de los integrantes acredite las condiciones señaladas en el inciso anterior de este numeral.

12. En caso de persistir el empate se realizará un sorteo a través de balotas, con los nombres de los proponentes habilitados que se encuentran empatados con el mismo puntaje.

PARÁGRAFO 1. Los factores de desempate deberán aplicarse en armonía con los Acuerdos Comerciales vigentes suscritos por Colombia. De esta manera, en el evento en que el empate se presente entre ofertas cubiertas por un Acuerdo Comercial, se aplicarán los factores de desempate que sean compatibles con los mencionados Acuerdos.

Sin perjuicio de la obligación anterior, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la Agencia Nacional de Contratación Pública - Colombia Compra Eficiente señalarán en un Manual o Guía no vinculante los lineamientos para la aplicación de los factores de desempate en cumplimiento de un Acuerdo Comercial en la etapa de selección del Proceso de Contratación.

PARÁGRAFO 2. Si el empate entre las propuestas se presenta con un proponente, bien o servicio extranjero cuyo país de origen no tiene Acuerdo Comercial con Colombia, ni trato nacional por reciprocidad o con ocasión de la normativa comunitaria, se dará aplicación a todos los criterios de desempate previstos en el presente numeral.

PARÁGRAFO 3. Conforme con el artículo 18 de la Ley 1712 de 2014 y los artículos 5 y 6 de la Ley 1581 de 2012, la Entidad Estatal garantizará el derecho a la reserva legal de toda aquella información que acredita el cumplimiento de los factores de desempate de: i) las

mujeres víctimas de violencia intrafamiliar, ii) las personas en proceso de reincorporación y/o reintegración y iii) la población indígena, negra, afrocolombiana, raizal, palenquera, Rrom o gitana.

En armonía con lo anterior, en la plataforma del SECOP no se publicará para conocimiento de terceros la información relacionada con los factores de desempate de personas en procesos de reincorporación o reintegración o mujeres víctimas de violencia intrafamiliar o la población indígena, negra, afrocolombiana, raizal, palenquera, Rrom o gitana, puesto que su público conocimiento puede afectar el derecho a la intimidad de los oferentes o de sus trabajadores o socios o accionistas.

11. GARANTÍAS EXIGIDAS A LOS PARTICIPANTES DEL PROCESO Y AL PROPONENTE QUE RESULTE SELECCIONADO

11.1 GARANTÍAS EXIGIDAS A LOS PARTICIPANTES

11.1.1. Garantía de Seriedad de la Oferta

Para garantizar los términos de su Oferta y para que esta pueda ser considerada por TRANSCARIBE S.A., cada Proponente deberá incluir en su Oferta una Garantía de Seriedad de la Oferta.

- a. La Garantía de Seriedad de la Oferta podrá ser presentada bajo la forma de:
 - i. un contrato de seguro contenido en una póliza
 - ii. un patrimonio autónomo en garantía,
 - iii. una garantía bancaria o
 - iv. carta de crédito stand-by, para lo cual deberá cumplir con los requisitos señalados en las subsecciones 1, 2, 3 y 4 de la Sección 3 del Capítulo 2 del Título 1 Parte 2 del libro 2 del Decreto 1082 de 2015, según el tipo de garantía que sea constituida y otorgada. Además de los requisitos previstos en el Decreto 1082 de 2015, la Garantía de Seriedad de la Oferta deberá reunir los siguientes requisitos:
- b. La garantía deberá indicar el número y el objeto del Proceso de Selección.
- c. Esta garantía permanecerá vigente desde la presentación de la oferta y hasta la aprobación de la garantía de cumplimiento del contrato, en todo caso su vigencia deberá prorrogarse cuando TRANSCARIBE S.A. resuelva ampliar los plazos previstos para la presentación de Ofertas y/o para la evaluación y Adjudicación y/o para la suscripción del Contrato de Provisión. La prórroga deberá ser por un plazo igual al de la ampliación o ampliaciones determinadas por TRANSCARIBE S.A.
- d. La Garantía de Seriedad de la Oferta deberá ser constituida a favor de Entidad Pública regida por normas de derecho privado.
- e. El tomador será el Proponente. Si el Proponente es una Estructura Plural, deberán ser tomadores todos los Integrantes de dicha Estructura Plural.
- f. En los términos del artículo 2.2.1.2.3.1.9 del Decreto 1082, el valor asegurado mínimo de la Garantía de Seriedad de la Oferta **será del 10% del valor del presupuesto**

estimado.

- g. De conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.3.1.6 del Decreto 1082 de 2015, la Garantía de Seriedad de la Oferta deberá cubrir los siguientes amparos:
- i. El retiro de la Oferta después de **vencido el término fijado para la presentación de las propuestas.**
 - ii. La no suscripción del Contrato de Provisión sin justa causa por parte del proponente seleccionado.
 - iii. El no otorgamiento de la Garantía de Cumplimiento en los términos definidos en el Contrato de Provisión por parte de la Sociedad.
 - iv. La no ampliación de la vigencia de la garantía de seriedad de la oferta cuando el termino previsto en el Análisis preliminar para la selección del contrato se prorrogue o cuando el término previsto para la suscripción del contrato se prorrogue.
- h. El pago de la Garantía de Seriedad de la Oferta, cuando esta se haga exigible, tiene el carácter sancionatorio, sin perjuicio del derecho que le asiste a TRANSCARIBE S.A. de exigir la indemnización de los perjuicios adicionales que con dicho incumplimiento se le hayan causado o se le llegaren a causar.
- i. Para hacer efectiva la garantía bastará con la presentación por parte de TRANSCARIBE S.A. del acto administrativo en firme en el que se declare el acaecimiento del siniestro de acuerdo con los amparos incluidos en el presente documento por parte del Proponente o el Adjudicatario, según corresponda.
- j. De conformidad con lo establecido en el artículo 5° de la Ley 1882 de 2018, la no presentación de la Garantía de Seriedad de la Oferta junto con la Oferta traerá como consecuencia el rechazo de ésta. Si la Garantía de Seriedad de la Oferta se presenta, pero adolece de errores en su constitución, según lo solicitado en este Numeral, TRANSCARIBE S.A. podrá solicitar su corrección. Si dicha corrección no se entrega por el Proponente a satisfacción de TRANSCARIBE S.A. en el plazo señalado, su Oferta será rechazada.

11.1.1.1. Patrimonio Autónomo en Garantía

- a. Será admisible como Garantía de Seriedad de la Oferta la presentación de certificados de garantía emitidos por patrimonios autónomos de garantía, constituidos por sociedades fiduciarias autorizadas por la Superintendencia Financiera de Colombia para celebrar contratos de fiducia mercantil en garantía, en los términos señalados en los artículos 2.2.1.2.3.3.1. a 2.2.1.2.3.3.6. del Decreto 1082 de 2015, o las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.
- b. En los certificados de la garantía deberán constar el valor de los bienes y derechos fideicomitidos que conste en el último de los Estados Financieros actualizados del fideicomiso y una descripción detallada de los mismos. En todo caso los bienes fideicomitidos deberán cumplir con los siguientes requisitos:
- c. Valores: (1) Los valores que conformen el patrimonio autónomo deberán ser valores líquidos, registrados en el Registro Nacional de Valores y Emisores e inscritos en la Bolsa de Valores de Colombia, adicionalmente deberán tener una calificación mínima de AA- o su equivalente en la escala de riesgo nacional o interna, otorgada por una

- sociedad calificadoradora de riesgos autorizada en Colombia por la Superintendencia Financiera. En el evento en que la sociedad fiduciaria informe a TRANSCARIBE S.A. que el activo pierda o disminuya su valor o calificación del riesgo, se procederá de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.2.3.3.1 del Decreto 1082 de 2015, (2) el monto de dichos valores deberá ser aquél que corresponda al noventa por ciento (90%) de su valor comercial producto de un avalúo y no a su valor facial, el avalúo no podrá tener una fecha superior a dos (2) meses anteriores a la Fecha de Cierre y deberá adjuntarse al certificado de garantía copia de tal avalúo, (3) el valor de remate de los valores deberá corresponder al valor de la Garantía de Seriedad de la Oferta, (4) en ningún caso los valores podrán haber sido emitidos por el Proponente o cualquiera de sus Integrantes, ni por ninguna persona natural o jurídica vinculada o controlada por el Proponente o cualquiera de sus Integrantes (el control se entenderá ejercido cuando se verifiquen los elementos previstos en el Código de Comercio colombiano), ni por ninguna persona natural o jurídica que controle al Proponente o cualquiera de sus Integrantes, y en general no podrá ser emitido por ninguna persona natural o jurídica que sea Beneficiario Real del Proponente o cualquiera de sus Integrantes y (5) se deberá adjuntar con la Oferta, copia auténtica de los valores debidamente endosados al patrimonio autónomo emisor del certificado de garantía.
- d. Sin perjuicio de las normas de orden público sobre insolvencia, el procedimiento a surtir en caso de hacerse exigible la garantía se iniciará con la simple presentación por parte de TRANSCARIBE S.A. del acto administrativo correspondiente en el que se declare el acaecimiento del siniestro de alguno de los amparos de la garantía indicados en el póliza de seriedad de la oferta, en lo que respecta al Proponente o alguno de sus Integrantes o del Adjudicatario o sus Integrantes según corresponda, y la prelación que tiene la entidad contratante para el pago.
 - e. Para el efecto, y sin perjuicio de las normas de orden público sobre insolvencia, el certificado de garantía deberá disponer que TRANSCARIBE S.A., en su calidad de beneficiario –exclusivamente para este Proceso de Selección–, se encuentra en primer lugar en la prelación de pagos en el evento en que se hiciera efectiva la garantía, señalándose que, a la fecha de expedición del certificado de garantía, no existen acreencias de carácter fiscal, laboral, parafiscal o cualquier otra que, de acuerdo con las normas legales colombianas se situase en una prelación de pagos mejor que la otorgada a TRANSCARIBE S.A. para este Proceso de Selección.
 - f. En los certificados de la garantía deberán constar los mecanismos mediante los cuales la fiduciaria contará con los recursos para hacer efectiva la garantía, que en todo caso no podrán afectar la suficiencia de ésta.
 - g. Para la aprobación del contrato de fiducia en garantía, éste deberá cumplir con los requisitos a los que se refiere el artículo 2.2.1.2.3.3.1. del Decreto 1082 de 2015, o las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.
 - h. En el evento en que el patrimonio autónomo de garantía esté compuesto por bienes inmuebles, la fuente de las rentas predeterminadas de los mismos deberá tener una duración igual a la vigencia de la garantía otorgada, y harán parte del patrimonio autónomo en su totalidad, sin que saldo alguno sea devuelto al fideicomitente o entregado a un tercero.

11.1.1.2. Garantía Bancaria

- a. Si la Garantía de Seriedad de la Oferta es una garantía bancaria, ésta deberá ser otorgada por un Banco, quien asume el compromiso firme, irrevocable, autónomo, independiente e incondicional de pagar directamente a TRANSCARIBE S.A., a primer requerimiento, hasta el monto garantizado, una suma de dinero equivalente al valor que se señala el presente Pliego de Condiciones. Adicionalmente, esta deberá cumplir con los siguientes requerimientos:
- b. Para ser aceptada por TRANSCARIBE S.A., la garantía bancaria deberá constar en documento privado debidamente suscrito por el representante legal de la entidad financiera garante, o por su apoderado, en el cual el establecimiento de crédito asuma en forma expresa, autónoma e irrevocable en favor de TRANSCARIBE S.A. el compromiso de pagar el valor de la garantía, en caso de que se declare, por acto administrativo, el acaecimiento del siniestro de alguno de los amparos indicados en el presente documento.
- c. A la garantía bancaria deberá adjuntarse el certificado de existencia y representación de la entidad financiera expedido por la Superintendencia Financiera de Colombia o por quien haga sus veces en el evento en que la misma sea expedida por una entidad financiera del extranjero.
- d. La garantía bancaria, además de ser a primer requerimiento o primera demanda de TRANSCARIBE S.A., deberá ser irrevocable, y suficiente en los términos de los artículos 2.2.1.2.3.1.9 a 2.2.1.2.3.1.16 del Decreto 1082 de 2015.
- e. El garante debe renunciar a los beneficios de excusión.

11.1.1.3. Carta de Crédito Stand-by

- a. La Garantía de Seriedad de la Oferta podrá ser constituida mediante la suscripción de una carta de crédito stand-by según la cual un Banco, obrando a petición y de conformidad con las instrucciones del Proponente, se obliga a garantizar irrevocablemente el pago en dinero de las obligaciones que, con ocasión de la Oferta, surjan para el Proponente. En caso de que la carta de crédito stand-by sea otorgada por un Banco extranjero, éste deberá autorizar el pago a través de un Banco establecido y legalmente autorizado para operar en Colombia (banco notificador).
- b. El pago deberá efectuarse contra la entrega de la carta de crédito, acompañada del acto administrativo debidamente ejecutoriado, en el que conste el incumplimiento del Proponente o alguno de sus Integrantes o del Adjudicatario o sus Integrantes, según corresponda.
- c. En la carta de crédito stand-by que garantice las obligaciones derivadas de la Garantía de Seriedad de la Oferta, deberá establecerse que, sin perjuicio de las disposiciones de orden público previstas en el Código de Comercio para el crédito documentario, y en el artículo 2.2.1.2.3.4.1. del Decreto 1082 de 2015, las condiciones generales de contratación de esta garantía deberán sujetarse al Pliego de Condiciones y usos uniformes relativos a los créditos documentarios contenidos en la publicación UCP 600 de la Cámara de Comercio Internacional con sede en París.

11.2. GARANTÍAS EXIGIDAS AL PROPONENTE QUE RESULTE SELECCIONADO

La garantía, 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 y deberá ser expedida por una compañía de seguros legalmente establecida en Colombia. 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:

11.2.1. Cumplimiento General del Contrato

El riesgo que puede ocurrir consiste en que el contratista incumpla total o parcialmente con las obligaciones del contrato, el cumplimiento tardío o defectuoso de estas, los daños imputables al contratista, por lo cual debe garantizar el pago de multas y la cláusula penal pecuniaria. Por un valor equivalente al diez por ciento (10%) del valor del contrato, con una vigencia igual al plazo de este y seis (6) meses más.

11.2.2. Buen manejo de anticipo

Por un valor equivalente al cien por ciento (100%) del valor dado en anticipo al contratista, con una vigencia igual a la de ejecución del contrato.

11.2.3. Pago de Salarios, Prestaciones Sociales Legales e Indemnizaciones Laborales

Del personal que empleará para la ejecución del contrato. Por una cuantía del cinco por ciento (5%) del valor del contrato, con una vigencia igual al plazo de este y tres (3) años más.

11.2.4. Calidad del Bien

Por un valor equivalente al veinte por ciento (20%) del valor total del contrato, con una vigencia igual a la de ejecución del contrato incluyendo el periodo de garantías y seis (6) meses más, contados a partir del acta de finalización del contrato. (duración igual al término de vigencia del contrato y un (1) año más)

NOTA: Tanto la garantía de seriedad, como la de cumplimiento, deberán expedirse teniendo en cuenta además de lo descrito por la compañía aseguradora, la siguiente información y deberá presentarse firmada por el tomador:

Asegurado/Beneficiario: TRANSCARIBE S.A.
Dirección: Urbanización Anita diagonal 35 No. 71 - 77
Teléfono: 6411320

Tratándose de pólizas, no expiraran por falta de pago de la prima, o por revocatoria unilateral. **Las pólizas deberán ser expedidas en formato para entidades públicas que se rigen por el derecho privado.**

12. ANÁLISIS DE RIESGOS Y LA FORMA DE MITIGARLOS

A fin de dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 2.2.1.1.1.6.3 y numeral 6° del artículo 2.2.1.1.2.1.1 del 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 10 de diciembre 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.

12.1. RIESGOS EN EL PROCESO DE CONTRATACIÓN

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.

Tipificación, estimación y asignación de los riesgos previsibles que puedan afectar el equilibrio económico 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:

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.

El CONTRATISTA declarará en el contrato conocer los beneficios y riesgos de este 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.

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 CONTRATISTA 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. 1 del presente estudio previo.

13. SUPERVISIÓN DEL CONTRATO

La Dirección de Operaciones y la Dirección de Planeación e Infraestructura de TRANSCARIBE S.A ejercerán la supervisión del contrato que resulte del proceso de selección, ya que la dependencia cuenta con profesionales de planta, que tienen la capacidad técnica para vigilar permanentemente la correcta ejecución del objeto contratado a través de la supervisión.

14. CONDICIONES GENERALES DEL PROCESO

14.1. NORMAS DE INTERPRETACIÓN DEL ANÁLISIS PRELIMINAR

El presente Análisis Preliminar debe ser interpretado como un todo, y sus disposiciones no deben ser entendidas de manera separada, por lo tanto, se entienden integrados a él los anexos y proformas que lo acompañan y las adendas que se expidan durante el proceso. Además de lo anterior, se seguirán los siguientes criterios para la interpretación y entendimiento:

- El orden de los numerales del presente documento no debe ser interpretado como un grado de prelación entre los mismos.
- Los títulos de los numerales y sub numerales utilizados en el presente documento sirven sólo como referencia y no afectarán la interpretación de su texto.
- Los plazos establecidos en el presente documento se entenderán como días hábiles, salvo indicación expresa en contrario. Los sábados se entienden como días no hábiles.
- Cuando el día de vencimiento de un plazo fuese un día no hábil para la entidad pública contratante, o cuando ésta no preste atención al público durante ese día por cualquier razón, dicho vencimiento se entenderá trasladado al primer día hábil siguiente.

14.2. COSTOS DEL PROCESO

Cada Proponente sufragará todos los costos, tanto directos como indirectos, relacionados con la preparación y presentación de su propuesta dentro del presente proceso, o en relación con cualesquiera investigaciones, negociaciones u operaciones subsecuentes, ya sea o no que las mismas lleguen a consumarse. Por lo tanto, TRANSCARIBE S.A. no será responsable en ningún caso de dichos costos, cualquiera que sea el resultado del presente proceso, incluso en el caso en que ésta sea declarada desierto.

14.3. CORRESPONDENCIA

Toda la correspondencia que se dirija a TRANSCARIBE S.A. con motivo del presente proceso deberá ser remitida a través del correo oficial del mismo cual es direcciondeoperaciones@transcaribe.gov.co.

14.4. CONSULTA DEL ANÁLISIS PRELIMINAR Y DE LOS DEMÁS DOCUMENTOS DEL PROCESO

Los proponentes al elaborar su propuesta deberán tener en cuenta que el cálculo de los costos y gastos, cualesquiera que ellos sean, se deberá basar estrictamente en sus propios estudios técnicos y en sus propias estimaciones.

1. Conocer el proyecto del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias, Sistema TRANSCARIBE y realizar todas las evaluaciones y estimaciones que sean o considere necesarias para presentar su propuesta sobre la base de un examen cuidadoso de las características del negocio.
2. Evaluar el alcance legal, fiscal y financiero del negocio, las condiciones jurídicas del Contrato de Prestación de Servicios, la distribución de riesgos que se establezca y, en general, todos los aspectos que puedan incidir en la determinación de la oferta.
3. Determinar, evaluar y asumir los impuestos, tasas y contribuciones, así como los demás costos e implicaciones tributarias y de cualquier otra naturaleza que genere la celebración del Contrato de Prestación de Servicios.
4. Informarse sobre los requisitos legales aplicables al presente proceso y del Contrato de Prestación de Servicios que se celebrará como consecuencia de la adjudicación del proceso.
5. La exactitud, confiabilidad o integridad de la información que tenga a bien consultar cada proponente se encuentra bajo su propia responsabilidad aun cuando ésta se encuentre incluida dentro de la bibliografía de consulta que haya compilado TRANSCARIBE S.A., a la que los interesados en el presente análisis podrán acceder mediante solicitud escrita presentada ante TRANSCARIBE S.A.

Sin perjuicio de la declaración expresa que los proponentes deberán hacer en la **PROFORMA No. 1 de Carta de Presentación de la Oferta**, del presente Análisis, por la sola presentación de las propuestas constituyen reconocimiento y aceptación por parte de los proponentes respecto a que:

- i. Han realizado el examen completo de todos los aspectos que inciden y determinan la presentación de sus propuestas.
- ii. Han investigado plenamente las condiciones de envío, distribución, los riesgos, y en general, todos los factores determinantes de los costos que incidan o puedan incidir en sus propuestas.

El hecho que los Proponentes hayan obtenido o no toda la información que pueda influir en la determinación de sus propuestas, y/o que hayan estudiado o no la totalidad de los requisitos, no los eximirá en ningún caso de la responsabilidad que les corresponde, ni dará derecho al Proponente incumplido a solicitar el reembolso de los costos en que los que haya incurrido con ocasión del presente proceso, ni a reconocimiento económicos adicionales en su favor, en el caso en que por su acción o por su omisión se causen posteriores sobrecostos en la ejecución del Contrato de Prestación de Servicios; y/o cambios en la estructura de su propuesta y/o de la propuesta y/o en los elementos y/o en

las consideraciones en que hubiera podido fundamentar su propuesta.

14.5. VEEDURÍAS CIUDADANAS

Se convoca a las veedurías ciudadanas, a las diferentes asociaciones cívicas, comunitarias, de profesionales, benéficas o de utilidad común, gremiales, universidades y centros especializados de investigación, para que realicen control social al presente proceso de contratación y de considerarlo procedente, formulen por escrito las recomendaciones que consideren necesarias para buscar la eficiencia institucional, para lo cual pueden consultar el proceso en el Secop II y en la página web de TRANSCARIBE S.A..

14.6. CONSULTA DEL PROYECTO DE ANÁLISIS PRELIMINAR Y OBSERVACIONES

Las fechas dispuestas en el Cronograma del proceso pueden ser objeto de modificación por parte de TRANSCARIBE S.A., para la prórroga de los plazos del proceso, de lo cual se dará oportuno aviso a través del portal de contratación SECOP II y de la página web de TRANSCARIBE S.A.

14.7. AVISO DE CONVOCATORIA PÚBLICA

De conformidad con lo establecido en el Manual de TRANSCARIBE Rol Operador, se publicó de manera previa a la publicación del presente Análisis, aviso de convocatoria pública del proceso, en el Secop II y en la página web de TRANSCARIBE S.A.

14.8. CONSULTA DE LOS DOCUMENTOS DEL PROCESO

El presente proceso será publicado en el Secop II y en la página web de TRANSCARIBE S.A.

Cuando los interesados deseen retirar copia de cualquiera de los documentos que reposan en el expediente de la convocatoria, salvo aquellos que tengan reserva legal, deberán solicitarlos a través del correo oficial del proceso, identificando de manera clara los documentos requeridos.

A partir de su publicación se recibirán observaciones al análisis preliminar, dentro del plazo establecido en el cronograma del presente proceso de selección.

Las observaciones al análisis deberán indicar claramente el número y objeto del proceso a que hace referencia la solicitud de aclaración y el numeral, capítulo, proforma y/o anexo del pliego sobre el cual se formula.

14.9. ADENDAS

La modificación del análisis se realizará a través de adendas, que señalarán la extensión del tiempo de cierre que resulte necesario para que los proponentes cuenten con el tiempo suficiente que les permita ajustar sus propuestas a las modificaciones realizadas.

La adenda deberá incluir el nuevo cronograma y establecerá los cambios que ello

implique.

La entidad puede expedir adendas para modificar el cronograma una vez vencido el término para la presentación de las ofertas.

14.10. SUJECIÓN DE LAS PROPUESTAS AL ANÁLISIS PRELIMINAR

Las propuestas deberán presentarse para el objeto establecido en el presente documento y sujetarse en un todo a los requisitos establecidos en el mismo y en sus anexos, apéndices y proformas.

14.11. ENTREGA DE PROPUESTAS

Las propuestas deberán presentarse por el representante legal o por quien éste encargue para ello, a través del correo oficial del proceso, en la fecha y hora señaladas en el cronograma para el cierre del proceso. Las propuestas deben presentarse en carpetas comprimidas, nominadas y numeradas, descritas de manera detallada y precisa en la **PROFORMA No. 1 DE PRESENTACION DE LA OFERTA.**

Las Ofertas estarán vigentes por el término de Noventa (90) días calendario, contados desde la fecha de presentación de Ofertas establecida en el Cronograma.

Los Proponentes deben presentar la Oferta y los anexos en los formatos indicados, diligenciando la totalidad de las Proformas (1 al 10) del Análisis, y acompañadas de los documentos solicitados, así como de la garantía de seriedad de la Oferta.

La presentación de la Oferta implica la aceptación por parte del Proponente de la distribución de Riesgos efectuada en el análisis preliminar, y sus Adendas.

14.12. ACTA DE CIERRE

TRANSCARIBE S.A., elaborará un acta donde consten las ofertas presentadas, la cual publicará en el Secop II y en la página web de la Entidad.

14.13. SUBSANABILIDAD DE LAS OFERTAS

En el proceso de selección primará lo sustancial sobre lo formal. En este sentido, la entidad no puede rechazar a un proponente por la ausencia de documentos o requerimientos necesarios para verificar el cumplimiento de requisitos habilitantes.

La ausencia de requisitos o la falta de documentos referentes a la futura contratación o al proponente, no necesarios para la comparación de las propuestas no servirán de título suficiente para el rechazo de los ofrecimientos hechos. En consecuencia, todos aquellos requisitos de la propuesta que no afecten la asignación de puntaje serán solicitados por el comité evaluador, y deberán ser entregados por los proponentes hasta el término de traslado del informe de evaluación. Serán rechazadas las ofertas de aquellos proponentes que no suministren la información y la documentación solicitada hasta el plazo

anteriormente señalado.

Durante el término otorgado para subsanar las ofertas, los proponentes no podrán acreditar circunstancias ocurridas con posterioridad al cierre del proceso.

Cuando se trate de documentos que sirvan para acreditar el cumplimiento de requisitos habilitantes que al mismo tiempo sirven para otorgar puntaje, TRANSCARIBE S.A. permitirá a los proponentes subsanar el error contenido para acreditar el requisito, únicamente para efectos de habilitar la propuesta. Sin embargo, esa subsanación no servirá al proponente para efectos de otorgarle puntaje.

14.14. RECHAZO DE LA PROPUESTA

Los proponentes deben tener en cuenta que para determinar las causales de rechazo es preciso observar las circunstancias que se describen a continuación:

1. Cuando se presente la propuesta en forma condicionada.
2. Cuando se compruebe que se ha allegado información o documentos con la propuesta que contengan datos no veraces, tergiversados, alterados o tendientes a inducir a error a TRANSCARIBE S.A.
3. Cuando en la propuesta haya información contradictoria que impida realizar una comparación objetiva de la propuesta.
4. Cuando el proponente o alguno de los integrantes del proponente se encuentre en algunas de las causales de inhabilidad o incompatibilidad previstas en la ley.
5. Cuando no se entregue la garantía de seriedad de la oferta junto con la propuesta.
6. Cuando el proponente presente más de una propuesta ya sea por sí sólo o como miembro de un proponente plural o socio o cooperado de un proponente singular. Esta causal no aplica cuando el mismo proponente presente propuestas de manera principal para dos concesiones, bajo una misma estructura de proponente plural o singular.
7. Cuando el proponente o el miembro del proponente no tenga capacidad legal para presentar propuesta o suscribir el contrato.
8. Cuando el objeto social o actividad mercantil del proponente no corresponde a lo requerido en el pliego de condiciones. Esta exigencia aplica a cada uno de los integrantes del proponente, con excepción de lo previsto para la sociedad de objeto indeterminado.
9. Cuando el proponente no cumpla con alguno de los requisitos habilitantes previstos en el presente pliego de condiciones, sus anexos y demás documentos que se generen con ocasión del proceso de selección.
10. Que el Proponente se encuentre inmerso en conflicto de interés insuperable.
11. Que la inscripción, renovación o actualización del Registro Único de Proponentes (RUP) no esté en firma a más tardar durante el término de traslado de la evaluación.
12. Que la persona jurídica Proponente individual o integrante del Proponente Plural esté incurso en la situación descrita en el artículo 38 de la ley 1116 de 2006.
13. Toda otra causal de rechazo contemplada en la Ley y en este pliego de condiciones.

Para efectos de evaluación, la Entidad aplicará las reglas de subsanabilidad que admite el ordenamiento jurídico vigente, aclarando que de no resultar habilitado ningún proponente,

o de advertirse la existencia de causales que impidan la selección objetiva, TRANSCARIBE S.A. procederá a descartar el proceso.

14.15. DESCARTE DEL PROCESO

Si no se presentan ofertas, si ninguna de las ofertas presentadas cumple con los requisitos técnicos económicos y de calidad necesarios, o ningún proponente se encuentra habilitado, se declarará descartado el proceso de convocatoria pública que se deberá comunicar en la página de TRANSCARIBE S.A. y en el SECOP.

14.16. DERECHOS Y DEBERES DEL PROPONENTE

1. Los proponentes tendrán la oportunidad de conocer y controvertir los informes, conceptos y decisiones que se rindan o adopten, para lo cual se han señalado en este análisis etapas que permitan el conocimiento de dichas actuaciones y la posibilidad de expresar sus observaciones.
2. El desarrollo del presente proceso es de carácter público, por lo tanto, los expedientes que la contengan estarán abiertos al público, respetando la reserva de que gocen legalmente las patentes, procedimientos y privilegios.
3. El oferente que formule propuestas en las que se fijen condiciones económicas y de contratación artificialmente bajas con el propósito de obtener la adjudicación del contrato, responderá conforme a las leyes vigentes e igualmente responderá por haber ocultado al contratar, inhabilidades, incompatibilidades o prohibiciones, o por haber suministrado información falsa o por sus acciones u omisiones en la actuación contractual.
4. Cuando sobrevenga una inhabilidad o incompatibilidad dentro de la presente convocatoria, se entenderá que la proponente renuncia a la participación en el proceso de selección y a los derechos surgidos del mismo, para lo cual, deberá informar tal hecho oportunamente.

14.17. PRESENTACIÓN DE LAS PROPUESTAS

Para efectos de la presentación de las propuestas, los oferentes diligenciarán y presentarán con sus propuestas cada una de las proformas señaladas en el presente documento, debidamente suscritos, así como los demás documentos expresamente exigidos en el presente Análisis Preliminar.

Las ofertas se presentarán a través del correo del proceso, en las siguientes condiciones:

- a) Presentar los documentos exigidos, relacionados en las instrucciones incluidas para el diligenciamiento de cada una de las proformas.
- b) No deberán incluirse catálogos, folletos o documentos cuyo contenido sea diferente al solicitado en el presente documento. En caso de que se incluyan, no serán en todo caso tenidos en cuenta para ningún efecto, lo cual se entiende aceptado por cada proponente con la presentación de su propuesta.
- c) El idioma del presente proceso será el español. Por lo tanto, todos los documentos emitidos en un idioma diferente que se adjunten a la propuesta deberán venir acompañados de una traducción oficial del documento, cumpliendo lo dispuesto en la

Resolución 2201 del 22 de julio de 1997 del Ministerio de Relaciones Exteriores y en el artículo 251 del Código General del Proceso, en adición a los requisitos necesarios para hacer valer documentos público o privados otorgados en el exterior.

d) Los documentos presentados con la oferta que contengan enmiendas, entrelíneas y raspaduras no serán tenidos en cuenta por TRANSCARIBE S.A. al momento de la evaluación de las propuestas a excepción de aquellos documentos debidamente aclarados y ratificados con la firma del representante legal del proponente y de la persona que expidió el documento que se ratifica, cuando sea el caso.

14.18. INFORMACIÓN SOBRE LAS PROPUESTAS

14.18.1. Ampliación de la información suministrada

TRANSCARIBE S.A. podrá requerir a los proponentes las aclaraciones que considere necesarias y podrá solicitar los documentos que encuentre convenientes, siempre que con ello no se violen los principios de igualdad y transparencia, y sin que las aclaraciones o documentos que los proponentes alleguen a solicitud de TRANSCARIBE S.A. puedan modificar, mejorar o adicionar las propuestas presentadas. TRANSCARIBE S.A. también podrá requerir informes a terceros cuando lo considere conveniente o necesario para el análisis y evaluación de las propuestas.

14.18.2. Inexactitud de la información

Si durante el término comprendido entre la evaluación de las propuestas y la fecha de adjudicación del presente proceso, se evidencia que la información y las declaraciones presentadas por los proponentes contienen elementos inexactos de carácter relevante, relacionados con la información solicitada dentro de los factores de elegibilidad o de valoración, no se considerará acreditado el aspecto que con dicha información se pretendiera hacer valer, salvo que la Ley permita a TRANSCARIBE S.A. solicitar aclaración o complementación y la Entidad así lo hubiera hecho.

Cuando la inexactitud presentada impida realizar una comparación objetiva de la propuesta, procederá el rechazo de la misma.

Se entenderá que una información o declaración es un elemento relevante para efectos de este numeral cuando sea determinante para la comparación objetiva de las propuestas presentadas dentro del presente proceso.

14.18.3. Información confidencial

A pesar que la naturaleza de la información que se solicita para la presentación de las propuestas no tiene la vocación de constituir información que pueda ampararse en la reserva o el secreto protegidos por la ley, los proponentes serán responsables de advertir lo contrario en el caso en que las propuestas contuvieran información confidencial, privada o que configure secreto industrial de acuerdo con la ley colombiana, debiendo indicar tal calidad y expresando las normas legales que le sirven de fundamento. En particular, los proponentes deberán acreditar la configuración de las causales de confidencialidad

previstas en el numeral 4º del artículo 24 de la Ley 80 de 1993, según el cual: “4o. Las autoridades expedirán a costa de aquellas personas que demuestren interés legítimo, copia de las actuaciones y propuestas recibidas, respetando la reserva de que gocen legalmente las patentes, procedimientos y privilegios”.

TRANSCARIBE S.A. analizará la solicitud de tratamiento confidencial, teniendo en cuenta el fundamento legal indicado y decidirá sobre el carácter confidencial del documento en cuestión.

En todo caso, TRANSCARIBE S.A. se reserva el derecho de revelar dicha información a sus agentes o asesores, con el fin de evaluar las propuestas.

15. CONDICIONES GENERALES DEL CONTRATO

15.1. AUTORIZACIONES, PERMISOS Y LICENCIAS

Cualquier autorización, permiso o licencia que se requiera para el desarrollo de los servicios descritos, deberán ser conseguidas por el contratista.

15.2. SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO

Terminada y comunicada la evaluación se suscribirá el contrato respectivo, previo cumplimiento de las obligaciones relacionadas con ese particular en el Análisis Preliminar.

Si el oferente con quien se decide contratar no acepta la decisión, no suscribe el contrato dentro del tiempo establecido, o si entre la comunicación de aceptación y la suscripción del contrato sobreviene una inhabilidad, incompatibilidad o conflicto de intereses, o se evidencia que el oferente se encuentra incurso en las causales de rechazo previstas en el Análisis Preliminar, TRANSCARIBE S.A. descartará la propuesta y podrá contratar, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, con el oferente calificado en segundo lugar, siempre y cuando su oferta cumpla con los requisitos contenidos en el Análisis Preliminar y sea favorable para TRANSCARIBE S.A.. Adicionalmente la oferta debe estar vigente a la fecha en que se descarte la oferta del primer proponente, y se debe llegar a un acuerdo sobre precios y condiciones que mejoren su oferta inicial y que se asemeje a la oferta descartada. De no lograrse un acuerdo con el segundo proponente o de no haber un segundo oferente habilitado, el procedimiento será descartado por medio de un escrito que deberá ser publicado en la página de TRANSCARIBE S.A. y en el SECOP. En ese evento se podrá acudir a cualquiera de los otros dos mecanismos de contratación.

Lo anterior, sin perjuicio de hacer efectiva la garantía de seriedad de la propuesta al proponente seleccionado en primer lugar.

15.3. CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DE EJECUCIÓN Y LEGALIZACIÓN DEL CONTRATO

El perfeccionamiento del contrato se entiende agotado con la suscripción por las partes. Perfeccionado el contrato, se procederá al cumplimiento de los requisitos de ejecución que implica la aprobación de garantías, la elaboración del registro presupuestal (RP), y la

suscripción del acta de inicio. 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. En adición a lo anterior, se hará la publicación del contrato en la página de TRANSCARIBE S.A. y en el SECOP.

Registro Presupuestal (RP): El registro presupuestal consiste en la operación mediante la cual se perfecciona el compromiso y se afecta en forma definitiva la apropiación, garantizando que ésta no será destinada a ningún otro fin. En esta operación se debe indicar claramente el valor y el plazo de la prestación del servicio a que haya lugar.

15.4. LUGAR DE EJECUCIÓN DEL CONTRATO

El contrato se ejecutará en la ciudad de Cartagena en el Sistema Integrado de Transporte Masivo de la ciudad de Cartagena, lo cual incluye las instalaciones donde funciona la Entidad, ubicada en la Urbanización Anita Diagonal 35 # 71-77 - Patio Portal SITM, así como las estaciones del Sistema.

15.5. VALOR Y FORMA DE PAGO

TRANSCARIBE S.A., conforme al Plan Anual de Contratación (PAC) de la entidad, cancelará el valor total del contrato que se suscriba, de acuerdo con las condiciones señaladas en el numeral 6 del presente análisis preliminar.

15.6. GASTOS DEL CONTRATISTA

Serán de cuenta del contratista, todos los gastos, derechos e impuestos que se causen con ocasión de la confección y presentación de la oferta, la legalización del contrato, y que se requieran cancelar para dar cumplimiento a las disposiciones legales vigentes sobre el particular.

15.7. CLÁUSULA DE INDEMNIDAD

El contratista está en la obligación de mantener a TRANSCARIBE S.A., libre de cualquier daño o perjuicio originado en reclamaciones de terceros y que se deriven de sus actuaciones o de las de sus subcontratistas o dependientes con ocasión de la ejecución del contrato.

TRANSCARIBE S.A. una vez tenga conocimiento de la reclamación, se la comunicará de manera oportuna al contratista, para que éste adopte las medidas necesarias de defensa ante el tercero de manera judicial o extrajudicial, cumpliendo con esta obligación en los términos de ley.

15.8. PREVENCIÓN DE LAVADO DE ACTIVOS Y FINANCIACIÓN DEL TERRORISMO

Los proponentes manifiestan bajo la gravedad de juramento, que se entiende prestado con la suscripción de la carta de presentación de la oferta y del contrato, que los recursos que componen el patrimonio de la sociedad, sus socios y el representante legal no provienen

de lavado de activos, financiación del terrorismo, narcotráfico, captación ilegal de dineros y en general de cualquier actividad ilícita y que los dineros recibidos como pago de este contrato, no serán destinados a ninguna de las actividades antes descritas.

16. DOCUMENTOS QUE HACEN PARTE DEL PRESENTE ANÁLISIS PRELIMINAR

A continuación, se relacionan los documentos que hacen parte del presente análisis preliminar así:

1. AVISO DE CONVOCATORIA
2. Los siguientes anexos y proformas:

A. ANEXOS

1. ANEXO 1. MATRIZ DE RIESGOS.
2. ANEXO 2. ANÁLISIS PARA LA SELECCIÓN DEL COMBUSTIBLE DE LA FLOTA DEL SITM TRANSCARIBE: ASPECTOS NORMATIVOS, TÉCNICOS Y FINANCIEROS
3. ANEXO 3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS AUTOBUSES TIPO ARTICULADO DUAL, PADRONES Y BUSETONES DEL SISTEMA TRANSCARIBE.
4. ANEXO 4. PRESUPUESTO
5. ANEXO 5. DISEÑO DE BUSES
6. ANEXO 6. MINUTA DEL CONTRATO

B. PROFORMAS

- PROFORMA No. 1. CARTA DE PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA
 PROFORMA No. 2.1. DOCUMENTO DE CONFORMACIÓN DE CONSORCIO
 PROFORMA No. 2.2. DOCUMENTO DE CONFORMACIÓN DE UNIÓN TEMPORAL
 PROFORMA No. 3. COMPROMISO DE ORIGEN DE FONDOS, LEGALIDAD Y ANTICORRUPCIÓN
 PROFORMA No. 4. CERTIFICACION APORTES A SEGURIDAD SOCIAL Y PARAFISCALES
 PROFORMA No. 5. ACREDITACIÓN DE LA IDONEIDAD PARA COMERCIALIZAR FLOTA
 PROFORMA No. 6. ACREDITACION DE LA CAPACIDAD FINANCIERA, ECONOMICA Y DE ORGANIZACIÓN DEL PROPONENTE
 PROFORMA No. 7. OFERTA ECONÓMICA
 PROFORMA No. 8. OFERTA TÉCNICA Y DE CALIDAD
 PROFORMA No. 8. DECLARACION DE INHABILIDADES E INCOMPATIBILIDADES
 PROFORMA No. 9. AUTORIZACIÓN DE TRATAMIENTO DE DATOS
 PROFORMA No. 10. CERTIFICADO DE COMERCIALIZACIÓN Y/O OMPRAVENTA DE VEHÍCULOS

3. Los demás documentos que se expidan con ocasión del presente proceso.

En constancia de todo lo anterior se firma el presente documento de Análisis Preliminar por el Director de Operaciones de TRANSCARIBE S.A.




ÁLVARO TAMAYO JIMÉNEZ
 Director de Operaciones
 TRANSCARIBE S.A.

Proyecto	Yisad Gastelbondo	Asesor Externo direccion de Operaciones	
Proyecto	A4 Asesores	Asesor Externo direccion de Operaciones	