

Medellín, agosto 19 de 2025

Señores
TransCaribe
Cartagena de Indias.

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

Objeto: 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.

Asunto: Observaciones al proceso en la referencia

Respetados señores:

NAVITRANS S.A.S. distribuidor autorizado para Colombia de importantes marcas como INTERNATIONAL, FOTON, HYUNDAI y ZHONG TONG, amparados en la Constitución Política de Colombia de 1991 como máxima norma de nuestra Nación, el Estatuto colombiano de Contratación Pública, la Ley 80 de 1993, 1150 de 2017, Decretos, 2474 de 2008, 734 de 2012, 1510 de 2013, Circulares de Colombia Compra Eficiente, jurisprudencia que complementa la normatividad de la Contratación Pública, como oferentes y posibles colaboradores del Estado, presentamos las siguientes observaciones como se indica a continuación:

OBSERVACIONES:

A. ANEXO 3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS TRANSCARIBE

2. "ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS AUTOBUSES ARTICULADOS"

2.1 Características generales

- c. Debe contar con tanques de almacenamiento de combustible que le permita tener Autonomía durante todo el día mínimo de 300 km. de acuerdo con la programación asignada por TRANSCARIBE S.A.

Con relación al numeral 2.1, literal c. solicitamos a la entidad estandarizar una autonomía independiente para cada tipología de bus discriminando por combustible. Esto teniendo en cuenta que, para el caso de los vehículos eléctricos, tratándose de un vehículo articulado propulsado por baterías, la autonomía de 300 km es complejo de alcanzar dado que este está además equipado con aire acondicionado. Por lo anterior sugerimos que se modifique la autonomía así: Autonomía al final de la vida útil de entre 200 km y 220 km.

h. Para los casos en que el oferente seleccionado considere la utilización de buses Articulados a GNV-Eléctricos-Híbridos, el contratante evaluará durante el tiempo de la Concesión la posibilidad de ajustar la vida útil y/o el tiempo de reposición de las unidades de transporte de acuerdo con un estudio técnico que recoja entre otros, tanto la visión de los fabricantes como la de los operadores de Transporte que emplean este tipo de tecnologías. Cuando la tipología de los vehículos que se prevea señale dimensiones precisas para las diferentes características de los vehículos, o en el caso en que se determinen rangos máximos y mínimos para sus propiedades, o se indiquen características específicas, solo se aceptará la modificación de estas características o la utilización de desviaciones a estos rangos cuando medie previa, expresa y escrita autorización de Transcaribe, la que podrá ser otorgada a petición y siempre que se sustente en estudios técnicos que justifiquen la modificación plenamente. Igualmente, Transcaribe podrá adicionar o eliminar elementos a la tipología de los vehículos que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura mejoren la operación del Sistema, de común acuerdo. El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo del Fabricante.

Invitamos a la entidad a reconsiderar la sección final del párrafo en el inciso h “*El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo del Fabricante*”. Toda vez que el diseño e ingeniería de los buses se realiza durante la ejecución del plazo contractual con base a las especificaciones de las fichas técnicas consignadas en el anexo técnico. Para ello y en aras de garantizar que las especificaciones se ajusten a la necesidad y condiciones de operación de la empresa, sugerimos se programe una visita de carácter técnica a Transcaribe, una vez se adjudique el contrato y que sea este el momento para realizar los ajustes pertinentes previo a generar la OC a la fábrica.

TRANSCARIBE S.A. podrá adicionar, eliminar y/o modificar elementos a la tipología de los Autobuses que por su condición o por las circunstancias tecnológicas de la infraestructura mejoren la Operación del Sistema, en cualquier momento de la vigencia del contrato. El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo del contratista.

Invitamos a la entidad a reconsiderar la sección final del párrafo en el inciso h “El costo de la implementación de estos cambios o modificaciones estará a cargo del Fabricante”. Toda vez que el diseño e ingeniería de los buses se realiza durante la ejecución del plazo contractual con base a las especificaciones de las fichas técnicas consignadas en el anexo técnico. Para ello y en aras de garantizar que las especificaciones se ajusten a la necesidad y condiciones de operación de la empresa, sugerimos se programe una visita de carácter técnica a Transcaribe, una vez se adjudique el contrato y que sea este el momento para realizar los ajustes pertinentes previo a generar la OC a la fábrica.

2.2.1.4 Frenos

e. El Autobús debe estar dotado de un sistema de frenos de emergencia, que pueda ser actuado a voluntad por el conductor o que actúe automáticamente en caso de falla del sistema de servicio. Esta función puede cumplir el freno de estacionamiento.

Consideramos necesario precisar mejor este párrafo, ya que puede prestarse a interpretaciones ambiguas, dado que técnicamente este freno no es recomendable por el tipo de vehículo y operación que tiene y por el contrario puede generar riesgos a los ocupantes.

f. El Autobús debe estar dotado de un sistema de frenos de estacionamiento que permita mantener inmóvil el Autobús a plena carga en una pendiente del 20%. El freno de estacionamiento debe cumplir con los requisitos de la NTC 3965 o la que la reemplace o sustituya.

Solicitamos a la entidad reconsiderar el punto de inclinación y en su defecto verificar una viabilidad de estudios de rutas, suministrando el archivo KMZ con perfil de elevación para realizar debidas verificaciones de la pendiente requerida, una pendiente del 20 % en Cartagena consideramos que es elevada teniendo en cuenta que es una ciudad que está al nivel de mar. Por ello y con la experiencia que se tienen de este tipo de vehículos, sugerimos a la entidad se requiera una carga de plena en pendiente del 8%.

2.2.1.6 Sistema de combustible

f. El vehículo debe estar en la capacidad de ser abastecido de combustible por ambos costados de la carrocería.

2.2.1.7 Conductos, orificios y Sistemas de Admisión de Aire

e. Los fabricantes de chasis y carrocería deberán adaptar sus diseños para que el sistema de combustible (incluyendo los tanques y la red de ductos) permita el abastecimiento por ambos costados del Autobús.

Respecto a los literales f y e, solicitamos a la entidad que el abastecimiento de los tanques se realice únicamente por uno de los costados del autobús. Esto se debe a que modificar el diseño para permitir el abastecimiento por ambos lados implicaría un aumento significativo en los costos de los equipos, además de requerir ajustes en la ingeniería, el diseño y la estructura de las unidades, lo cual podría generar retrasos en su entrega

2.2.1.7 Conductos, orificios y Sistemas de Admisión de Aire

- d. Debe tener una válvula de corte de combustible lo más cerca posible del depósito de combustible, accionable en el tablero de mandos del puesto de conducción.

Solicitamos claridad en este punto. ¿El interruptor de servicio o cuchilla de encendido cuenta como válvula de corte?

2.2.1.8.2 Gas Natural Vehicular Comprimido

- d. Debe tener una válvula de corte de combustible lo más cerca posible del depósito de combustible, accionable en el tablero de mandos del puesto de conducción.

Solicitamos claridad en este punto. ¿El interruptor de servicio o cuchilla de encendido cuenta como válvula de corte?

- e. Los Autobuses deberán contar con punto de llenado de alta presión y alto flujo en ambos costados del autobús.

Respecto a los literales f y e, solicitamos a la entidad que el abastecimiento de los tanques se realice únicamente por uno de los costados del autobús. Esto se debe a que modificar el diseño para permitir el abastecimiento por ambos lados implicaría un aumento significativo en los costos de los equipos, además de requerir ajustes en la ingeniería, el diseño y la estructura de las unidades, lo cual podría generar retrasos en su entrega

2.2.2.3 Capacidad de Pasajeros

2.2.2.3. Capacidad de Pasajeros

1. Tener una capacidad máxima total (pasajeros sentados y de pie) de 160 pasajeros, para lo cual los Autobuses deberán contar como mínimo con 42 sillas.

Solicitamos a la entidad requerir Mínimo de 28 sillas, dado que, un vehículo de estas características, con espacios para personas PMR en cada vagón, con ayuda viva en estos más el espacio disponible para atender las 7 personas por m², técnicamente es inviable y además estaría en línea con la normativa.

2.2.2.4.3 PUERTAS DE EMERGENCIA

- i. Para que la puerta del conductor pueda ser considerada como puerta de emergencia debe cumplir con las dimensiones estipuladas para este tipo de puertas (puerta sencilla) y tener un acceso libre de todo obstáculo entre la silla del conductor y la puerta de servicio de este.

Solicitamos dar claridad si es requerida puerta de acceso para el conductor. Dado que en las especificaciones técnicas la misma no se requiere y se presta para confusión en los oferentes.

2.2.2.10 Puertas de Servicio

2.2.2.10. Puertas de Servicio

- a. Las puertas de servicio deben abrirse previa activación del conductor, deben tener un testigo óptico o sonoro fácilmente identificable por el conductor sentado en su puesto de conducción (salvo que sean accionadas con los pies), en cualquier condición de iluminación ambiente, para advertir que una puerta no está completamente cerrada. Asimismo, se le debe suministrar al conductor un aviso de una falla en la energía para la apertura de puertas. Cada puerta debe poder abrir de manera independiente.

Solicitamos a la entidad modificar este requerimiento así:

- Las puertas de servicio deberán activarse a través de un botón de obturación para cada lado, dado que insistir con obturación por puertas el proceso serio lento, inseguro, más desgaste entre otros.

3. Los recubrimientos exteriores deben proporcionar un aislamiento térmico siempre que se cumpla:

- La temperatura en el compartimiento de los pasajeros y el conductor no debe ser superior a 38°C, cuando se mida por encima de la superficie adyacente que cubre las fuentes de calor enumeradas en los literales a) hasta g), a una distancia radial máxima de 50 mm de esta superficie, de acuerdo con lo establecido en la NTC 4901-2 o la que la reemplace o sustituya.
 - a) Encima de los radiadores existentes
 - b) Encima del motor
 - c) Sobre el recorrido del exhosto
 - d) Sobre la transmisión (caja de cambios)
 - e) En el sistema de retardación
 - f) En el convertidor catalítico (si es aplicable)
 - g) Sobre las mangueras de refrigerante caliente
- El Autobús debe contar con los sistemas necesarios para garantizar que la temperatura en el compartimiento de los pasajeros del Autobús no sea

superior a 28 °C, cuando se verifique según lo establecido en la NTC 4901-2 o la que la reemplace o sustituya.

Solicitamos a la entidad modificar la tolerancia de hasta 32 °C, dado que 28% requerido genera un alto consumo de energía, ineficiencias energéticas y consumos excesivos de combustible.

1. “ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS AUTOBUSES PADRONES”

3.1 Características Generales

k. Debe contar con tanques de almacenamiento y o baterías y o conjunto de baterías/almacenamiento de combustible que le permita tener Autonomía durante todo el día mínimo de 300 km. de acuerdo con la programación asignada por TRANSCARIBE S.A.

Solicitamos a la entidad se estandarizar una autonomía, independiente la tipología de bus así:

Autonomía al final de la vida útil de entre 200 km y 220 km.

5. El peso total del Autobús con en condiciones de Masa Técnica Admisible no debe superar de 18.000 kgf para Autobuses Padrones.

Solicitamos reevaluar el valor máximo de 18.000 kg. Y requerir este ítem así: PBV: Mínimo 19.000 kg., esto debido a la capacidad de pasajeros requeridos en el pliego y disposición de asientos.

3.2.1.7 Conductos, Orificios y Sistemas de Admisión de Aire

j. Los fabricantes de chasis y carrocería deberán adaptar sus diseños para que el sistema de combustible (incluyendo los tanques y la red de ductos) permita el abastecimiento por ambos costados del Autobús.

Respecto a los literales f y e, solicitamos a la entidad que el abastecimiento de los tanques se realice únicamente por uno de los costados del autobús. Esto se debe a que modificar el diseño para permitir el abastecimiento por ambos lados implicaría un aumento significativo en los costos de los equipos, además de requerir ajustes en la ingeniería, el diseño y la estructura de las unidades, lo cual podría generar retrasos en su entrega

3.2.1.8.2 Gas Natural Comprimido

i. Debe tener una válvula de corte de combustible lo más cerca posible del depósito de combustible, accionable en el tablero de mandos del puesto de conducción.

Solicitamos claridad en este punto. ¿El interruptor de servicio o cuchilla de encendido cuanta como válvula de corte?

3.2.2.3 Capacidad de Pasajeros

3.2.2.3. Capacidad de Pasajeros

k. Tener una capacidad máxima total (pasajeros sentados y de pie) de 90 pasajeros, para lo cual los Autobuses deberán contar como mínimo con 24 sillas.

Solicitamos considerar requerir 24 sillas. En un vehículo de estas características, con espacios para personas PMR, para ayuda viva y el espacio disponible para atender las 7 personas por m² es posible tener un máximo de entre 20 sillas. Además, fundamental el peso bruto vehicular final.

3.2.2.4.3. Puertas de Emergencia

s. Para que la puerta del conductor pueda ser considerada como puerta de emergencia debe cumplir con las dimensiones estipuladas para este tipo de puertas (puerta sencilla) y tener un acceso libre de todo obstáculo entre la silla del conductor y la puerta de servicio de este.

Solicitamos dar claridad si es requerida puerta de acceso para el conductor.

3.2.2.17. Equipos y Dispositivos del Centro de Control a Bordo del Autobús

3.2.2.17.1. Sistemas Inteligentes de Transporte

Solicitamos que los paquetes de recaudo e ITS, se contraten en un proceso diferente al de la adquisición de los bienes objeto del proceso.

3.2.2.17.1. Sistemas Inteligentes de Transporte

e. El Autobús debe contar con Sensores de distancia delantero y trasero que permitan alertar alguna condición de riesgo del bus.

Solicitamos que los paquetes de recaudo e ITS, se contraten en un proceso diferente al de la adquisición de los bienes objeto del proceso.

2. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS COMPLEMENTARIAS PARA AUTOBUSES ELÉCTRICOS O HÍBRIDOS.

2.4.1. CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS

e. Para el diseño de buses eléctricos se debe tener en cuenta la tipología de rutas para conseguir el mayor desempeño en su operación. Tabla 13.

Detalles	Unidad	Valor máximo
Pendiente máx.	%	16
Altura máx. sobre el nivel del mar	m	150
Altura paradero vía y plataforma	m	0.30 +/- 20mm
Altura costado derecho a nivel de la vía	m	NTC-4901-03
Temperatura máx. Media al año	°C	34
Temperatura Promedio al año	°C	29
Valor máx. De humedad relativa	%	100
Valor mínimo de humedad relativa	%	70
Altura máx. de precipitaciones	mm	110
Días de lluvia	Días	76

Tabla 4. características de la geografía y clima de Cartagena.

Solicitamos revisar el valor de la pendiente máxima requerida del 16% y solicitamos el suministro de las rutas en formato KMZ, con el fin de validar la procedencia de este %.

3.4.2. REQUISITOS MÍNIMOS OPERACIONALES

c. **Arranque en pendiente máxima:** Rango de velocidad 0-15km/h, Tiempo máximo 10 segundos, Pendiente del terreno 20%. Carga del autobús (peso total GVWR) NTC 4901-2, NTC 4901-3 o por la que posteriormente se reemplazada o actualizada.

Solicitamos verificar nuevamente le valor si es del 20 % o del 16 %.. Y Unificar el %, para el cual solicitamos sea de 8%

3.4.3.2. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LA CADENA DE TRANSMISIÓN

b. **Potencia de los motores:** que alcancen pendientes del 16%.

Solicitamos verificar nuevamente le valor si es del 20 % o del 16 %. Y Unificar el %, para el cual solicitamos sea de 8%

3.4.3.3. BATERÍAS DE LA CADENA DE TRACCIÓN

3.4.3.3. BATERÍAS DE LA CADENA DE TRACCIÓN

Las baterías deben ser de diseño comercial con capacidad de operar en las características del trazado y con las características enumeradas a continuación.

- a. Tiempo de carga: tiempo máximo de recarga de 2 horas.
- b. Autonomía mínima de entre cargas de 300 km.
- c. Rendimiento: consumo máximo de 0.8 a 1.3 kW-h/km
- d. Ciclos de carga y descarga: mantener la capacidad de carga 10 años | como mínimo, independiente de la profundidad de descarga (DOD-Depth of Discharge).
- e. Mando y control: (SAE-J1772)

Solicitamos que se requiera conforme a un estudio dado que esta dependerá de la disponibilidad eléctrica del patio, la capacidad del cargador y la configuración de baterías. La autonomía mínima entre cargas de 300 km también debe de verificarse, dado que se usará con aire acondicionado sugerimos ajustarla a 200 km. El rendimiento dependerá de múltiples factores externos y sería importante en construir un protocolo de medición de autonomía. Los ciclos de carga, sugerimos ajustarlos a 6000 ciclos y una degradación de baterías del 30 %.

Adicionalmente, el mando de control debe estar regido por el protocolo SAE J1939.

Finalmente, se deben de especificar el protocolo de puerto de recarga requerido (CCS2 – GB/T).

- En caso de fallo de un paquete del sistema debe ser capaz y autónomo | de aislar dicho paquete y terminar su recorrido.

Solicitamos eliminar dicho requerimiento, dado que esto implica generación de extra-costos, desarrollos tecnológicos e inclusión de hardware, software y nuevas parametrizaciones. Lo cual encarecería el valor de los Vehículos y más tiempo de entrega. Cualquier desarrollo de ingeniería es totalmente viable, pero ello afectará el presupuesto y plazo.

3. ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS AUTOBUSES Busetones

3.1 CARACTERISTICAS GENERALES

- e. **El Autobús debe ser piso Bajo.**

Solicitamos reconsiderar el requerimiento de piso bajo o *Low entrancy* dado que, un vehículo con piso bajo limita la capacidad de áreas disponibles para pasajeros, ubicación de baterías, tanques incurriendo así en instalaciones incluso en el techo que no son ni las convencionales, ni adecuadas por mantenimiento entre otras, por lo anterior sugerimos que estos se requieran piso Alto.

9. El peso total del Autobús con en condiciones de Masa Técnicamente Admisible no debe superar de 11.000 kgf para Autobuses Busetones.

Solicitamos modificar este peso, así: Mínimo de 14.000 kg, un peso de 11.000 kg queda muy por debajo de las capacidades mecánicas exigidas, personas transportadas y con límites de un chasis y carrocería exageradamente livianos, lo que puede poner en riesgo la estabilidad del chasis, durabilidad y seguridad de los ocupantes.

3.2.1.3 Suspensión

3.2.1.3 Suspensión

a. Debe contar con un sistema de suspensión totalmente neumática en todos sus ejes, adecuada para el transporte de pasajeros. No se aceptarán suspensiones de tipo mixto o de cualquier otro tipo.

Solicitamos la adopción de suspensión ajuste de control de altura y ECAS. Lo que ofrece un valor agregado para la operación, confort e impacto social.

3.2.1.4 Frenos

b. El Autobús debe estar equipado con un sistema de indicación de fallas del sistema de frenos (ya sea por presión de aire en el sistema, desgaste en zapatillas o discos de frenos y sistema ABS), que sea visible en el tablero de control.

Solicitamos por favor dar claridad si se requieren frenos de tambor o de disco.

3.2.2.3 Capacidad de Pasajeros

5. Tener una capacidad máxima total (pasajeros sentados y de pie) de 50 pasajeros, para lo cual los Autobuses deberán contar como mínimo con 14 sillas.

Solicitamos modificar así: Mínimo 55 pasajeros, dado que se puede aprovechar mejor la capacidad técnica del vehículo y sigue estando dentro de la norma.

3.2.2.4.3 Puertas de Emergencia

- i. Para que la puerta del conductor pueda ser considerada como puerta de emergencia debe cumplir con las dimensiones estipuladas para este tipo de puertas (puerta sencilla) y tener un acceso libre de todo obstáculo entre la silla del conductor y la puerta de servicio de este.

Solicitamos por favor indicar si es necesario puerta del conductor.

3.2.2.7 Asientos de Pasajeros

- I. Se deberá garantizar la estabilidad del color de los asientos de por lo menos cinco (5) años teniendo en cuenta las condiciones climáticas y el deterioro normal diario, de lo contrario deberán ser reemplazados.

Solicitamos Modificar así: Garantía mínimo 2 años. Dado que las condiciones de operación, temperatura, frecuencia de lavado y mantenimiento a las mismas están sujetas a factores externos que no pueden controlarse por el fabricante de los equipos.

3.4.5 CARGADORES DE AUTOBUSES

Solicitamos a la entidad, eliminar este requerimiento del proceso toda vez que la naturaleza del objeto del contrato es suministros de Vehículos mas no de infraestructura para la operación de estos.

4. SERVICIO POST- VENTA Y ATENCIÓN DE GARANTIAS

- El servicio de postventa y la garantía de los vehículos debe ser de mínimo 200.000 KM o cuatro años, lo último que ocurra.

Al respecto solicitamos que este se requiera así: 200.000 km o cuatro años lo que primero ocurra.

- El stock de repuestos de Alta Rotación deberá garantizar el cambio de al menos el 30% de la flota total de manera simultánea.
- El stock de repuestos de Baja Rotación deberá garantizar el cambio de al menos el 10% de la flota total de manera simultánea.

Solicitamos ajustar este requerimiento así: 20 % los repuestos de alta rotación y a 5 % los repuestos de baja rotación.

Así mismo solicitamos a la entidad que lo relacionado con;

- Costados de tanqueo (un solo costado)
- Temperatura de aire acondicionado (Min 32C, interior bus)
- Equipos y dispositivos del centro de control, sistemas inteligentes de transporte, cargadores de autobuses y validador para pagos de tarjeta) sean eliminados del pliego toda vez que no son de la naturaleza de suministro de equipos.
- Unificar la solitud de pendiente, en algunos apartados esta del 20%, 16%, para lo que sugerimos se unifique en 8% para los diferentes tipos de buses.
- Aclarar si los vehículos requieren puerta de conductor.
- Con relación a las baterías de tracción, solicitamos que se unifiquen en todos los vehículos el 200 a 220 km.
- Así mismo sugerimos se programe una visita técnica en las instalaciones de la entidad una vez se adjudique el contrato con el fin de aclarar las dudas de diseño que se tengan en los diferentes tipos de buses, y de esta manera generar unas OC a la fabrica conforme a las necesidades de la entidad en líneas con las especificaciones técnicas requeridas en el pliego.
- Adicionalmente, el mando de control debe está sujeto por el protocolo SAE J1939.
- Así mismo es esencial para la presentación de la oferta especificar el protocolo de puerto de recarga requerido (CCS2 – GB/T).

5. 9.3.4 Condiciones especiales para el contratista:

6. Contrato:

Cláusula 5 - Valor del contrato 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 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.

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 **SESENTA 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

Solicitamos a la entidad unificar y dar claridad con respecto al anticipo del 50%, sin embargo, más adelante dicen que se hará un pago total del 70%, presumimos que hay un error de digitación por lo que sugerimos se unifique y aclare el porcentaje.

Cláusula 7– Plazo de ejecución

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 Articulados Duales. – 8 meses.*

Al respecto solicitamos se aclaren si los hitos de plazos son Fabricados y colocados en el país y/o fabricados en ciudad de origen.

En aras de cumplir con el plazo contractual y teniendo en cuenta las novedades que se puedan presentar desde la fabricación hasta la entrega solicitamos se aumente el plazo de ejecución a 10 meses contados desde el acta de inicio.

9.1.1. Obligaciones específicas del contratista

II. Requerimientos Ambientales. El contratista garantizará que la flota y la operación de los vehículos cumplan estrictamente con:

f. Realizar el proceso a costo del contratista de Exclusión de IVA y Aranceles ante la UPME y ANLA, con el acompañamiento de Transcaribe.

Al respecto, damos la siguiente claridad: Este trámite debe ser gestionado directamente por la entidad beneficiaria esto es TRANSCARIBE, el oferente que resulte adjudicatario de este proceso deberá brindar un acompañamiento técnico y documental durante la estructuración del proyecto de eficiencia energética ante la UPME para la obtención de beneficios tributarios, en estrecha coordinación con TRANSCARIBE quien deberá, según lo exige la ley, realizar la radicación de los documentos. Cabe aclarar que el contratista estructurara toda la información necesaria para que sea presentado el proyecto ante la UPME por parte de la entidad, igualmente realizara seguimiento a la solicitud y dará respuestas a las observaciones que surjan en el transcurso del proceso sin que sea responsable del tiempo y resultado del trámite.

Agradezco de antemano su atención a las observaciones presentadas las cuales son de gran importancia para el presente proceso de compra y garantizan el cumplimiento por parte de la entidad de los principios del debido proceso, legalidad, imparcialidad, economía, selección objetiva, buena fe y transparencia establecidos en la Ley 80 de 1993 y leyes complementarias.

Cordialmente,

DEPARTAMENTO DE LICITACIONES