

ESTUDIOS PREVIOS DE LA LICITACIÓN N° LP-001-2018 CUYO OBJETO ES:

“Seleccionar la(s) Propuesta(s) más favorable(s) para la adjudicación de hasta seis (6) Contratos de Concesión, cuyo objeto será “El otorgamiento de una concesión al Concesionario para la prestación del servicio público de transporte público de pasajeros en su componente de provisión de flota para lo cual el Concesionario tendrá a su cargo la financiación, compra y entrega del uso de la Flota al Sistema Transmilenio para la entrega del uso y control de la misma a TMSA.”

1. ANTECEDENTES

1.1. Marco normativo de la prestación del servicio de transporte

- 1.1.1. El artículo 2 literal “e” de la Ley 105 de 1993 que contiene las disposiciones básicas sobre el transporte, señala que la seguridad de las personas será una prioridad del Sector Transporte. Dicha Ley incluye el Acceso al Transporte, como uno de los principios del transporte público, el cual implica que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo elegido, en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad, contando con información sobre los medios y modos de transporte ofrecidos y su forma de utilización. Dicho principio también dispone que las autoridades competentes deben diseñar y ejecutar políticas que propendan por el uso de transporte masivo; entre otros.
- 1.1.2. De acuerdo con el numeral 2 del artículo 3 de la misma Ley, la operación del transporte público en Colombia es un servicio público regulado por el Estado quien ejerce control y vigilancia sobre el mismo, para que su prestación se dé en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. De otro lado, precisa la norma que el servicio público de transporte debe ser prestado por particulares y sólo excepcionalmente por la nación, las entidades territoriales, los establecimientos públicos y las empresas industriales y comerciales del estado, en los eventos allí establecidos, bajo las mismas condiciones y regulaciones aplicables a los particulares y con el fin de evitar prácticas que afecten los intereses de los usuarios. Dispone su artículo 3 numeral 7 que la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente.
- 1.1.3. La Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el Estatuto General de Transporte”, tiene como objeto unificar los principios y criterios que regulan el transporte público en todas sus modalidades de conformidad con la Ley 105 de 1993. En su artículo 3, señala la norma que corresponde a las autoridades competentes, exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad que garanticen la eficiente prestación del servicio público de transporte de acuerdo con la regulación de cada modo, dando prioridad a la utilización de los medios de transporte masivo.
- 1.1.4. En desarrollo de lo anterior, los artículos 4 y 5 de la Ley en mención, establecen que el transporte es un servicio público bajo la dirección, regulación y control del Estado y se somete a las condiciones establecidas por las normas que regulan la materia y las que incluya el Plan Nacional de Desarrollo, sin perjuicio de que su prestación pueda ser efectuada por particulares. En cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, agrega que prevalece el interés general sobre el particular.
- 1.1.5. De acuerdo con la Ley 336 de 1996, el servicio público de transporte puede ser prestado por empresas, personas naturales o jurídicas legalmente constituidas y debidamente

habilitadas por la autoridad de transporte competente. Esta norma en su artículo 10 define al operador o empresa de transporte como la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente. Señala la Ley en el artículo 11, que las empresas, interesadas en prestar el servicio público de transporte deberán solicitar y obtener la habilitación, es decir, la autorización para operar expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte.

- 1.1.6. En cuanto a la autorización para la prestación del servicio público de transporte, el artículo 19 de la Ley 336 de 1996, establece que se otorga mediante concurso público que garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada, de acuerdo con la reglamentación del Gobierno Nacional. En el mismo sentido, el artículo 21 señala que el servicio público de transporte en los distintos niveles y modalidades podrá convenirse mediante la celebración de contratos de concesión adjudicados en licitación pública cumpliendo los procedimientos del Estatuto General de la Administración Pública.

1.2. Transporte masivo de pasajeros

- 1.2.1. El artículo 3º del Decreto 3109 de 1997 define el transporte masivo de pasajeros como aquel servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.
- 1.2.2. Este Decreto reglamenta la habilitación para la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros. De acuerdo con los artículos 5 y 7, la habilitación para prestar el servicio público de transporte masivo, la expedirá la autoridad de transporte constituida para el efecto, por el ente territorial o administrativo correspondiente, de acuerdo con las condiciones señaladas en la ley, en dicho decreto y en el acto que la conceda.
- 1.2.3. Seguidamente, el artículo 8 del Decreto en mención dispone que el servicio público de transporte masivo de pasajeros se prestará previa expedición de un permiso de operación que podrá ser otorgado a través de varias formas, tales como la celebración de un contrato de concesión adjudicado en licitación pública y que las condiciones en materia de organización, capacidad financiera, capacidad técnica y de seguridad deben ser definidas en el pliego de condiciones.
- 1.2.4. El artículo 13 de este Decreto señala: “El diseño, construcción, suministro de equipo, operación del sistema o la ejecución combinada de los anteriores se adjudicará mediante licitación o concurso público”, por lo que resulta claro que la normativa no limita la posibilidad de contratar los componentes del servicio de manera separada. Tan es así que actualmente, el sistema cuenta con diferentes actores y contratistas (v.gr. recaudo, operación).
- 1.2.5. En cuanto a la determinación de las necesidades del servicio, el artículo 11 señala que corresponde a la autoridad única de transporte, que para el efecto se apoyará en estudios que le permitan establecer la demanda existente y potencial en áreas, zonas de operación y corredores, como también la asignación de rutas y equipos. En el Distrito Capital dicha facultad corresponde a la Secretaría de Movilidad, en su condición de autoridad de transporte (artículo 2 del Decreto Distrital 567 de 2006).
- 1.2.6. En adición al marco legal aplicable a la prestación del servicio público de transporte masivo, también deberá darse aplicación al marco normativo que gobierna el

funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte Público (“SITP”) del cual hace parte el subsistema TransMilenio (el “Sistema TransMilenio”), al que se hará referencia a continuación.

1.3. Creación de Transmilenio S.A. y del Sistema Integrado de Transporte Público

- 1.3.1. Mediante Acuerdo 04 de 1999, el Concejo de Bogotá autorizó al Alcalde Mayor para participar con otras entidades distritales, en la constitución de una sociedad pública por acciones dotada de personería jurídica, autonomía administrativa, financiera, presupuestal y patrimonio propio, que se denominaría EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO -TRANSMILENIO S.A. y que tendría por objeto la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia bajo la modalidad de transporte terrestre automotor.
- 1.3.2. El 13 de octubre de 1999, mediante Escritura Pública No. 1528 de la Notaría 27 del Círculo de Bogotá, se constituyó la sociedad EMPRESA DE TRANSPORTE DEL TERCER MILENIO - TRANSMILENIO S.A., (“TMSA”) por el Alcalde Mayor, en nombre del Distrito Capital y otras entidades públicas distritales. TMSA fue constituida con capital aportado exclusivamente por entidades estatales. Dicha conformación fue modificada a través de la Escritura Pública No. 3564 de 2007 de la Notaría 71 del Círculo de Bogotá, por la cual la sociedad hoy está compuesta por siete entidades públicas distritales.
- 1.3.3. Desde el año 1999, en cumplimiento de sus funciones, TMSA ha gestionado, organizado y planeado el servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, en la modalidad de transporte terrestre automotor a través del Sistema TransMilenio, ha aplicado las políticas, tarifas y adoptado las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, celebrando los contratos necesarios para la prestación del servicio de transporte masivo.
- 1.3.4. El acuerdo 04 de 1999 fue reglamentado por el Decreto Distrital 831 de 1999. En su artículo 6 este Decreto dispone que corresponde a TMSA, mediante contratos de concesión adjudicados en licitación pública, vincular a la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, a las empresas interesadas en explotar económicamente dicha actividad dentro del Sistema TransMilenio, precisando que mediante el contrato de concesión, TMSA otorgará a los adjudicatarios el permiso de operación para el desarrollo de la actividad de transporte público de pasajeros en el Sistema TransMilenio. Lo anterior, en coherencia con lo autorizado por los artículos 19 de la Ley 336 de 1996 y artículo 3 numeral 7 de la Ley 105 de 1993.
- 1.3.5. En cuanto a la habilitación para prestar el servicio, el artículo 7 del Decreto 831 de 1999 señala que esta será otorgada por la Secretaría de Movilidad (anteriormente Secretaria de Tránsito y Transporte¹), a los adjudicatarios de las licitaciones convocadas por TMSA para otorgar las concesiones correspondientes.
- 1.3.6. A la fecha se encuentran vigentes siete (7) contratos de concesión para la prestación del servicio público de pasajeros en el Distrito de Bogotá bajo la modalidad Bus Rapid Transit (“BRT”), exclusivamente en los corredores troncales del Sistema TransMilenio. Cuatro (4) de estos contratos fueron adjudicados en el año 2000 (los “Contratos Fase

¹ Acuerdo Distrital 257 de 2006 "Por el cual se dictan normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones" y Decreto 567 de 2006 "Por el cual se adopta la estructura organizacional y las funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, y se dictan otras disposiciones"

I”). Posteriormente, en el año 2003 se suscribieron tres (3) contratos de concesión que actualmente se ejecutan, bajo condiciones contractuales similares a las de los contratos adjudicados en el 2000 (los “Contratos Fase II y en conjunto con los Contratos Fase I, los “Contratos BRT”).

- 1.3.7. Durante los años 2010 y 2011 TMSA adjudicó contratos de concesión de operación que combinaron componentes troncales y zonales, y cuya ejecución coexistirá con los contratos que sean adjudicados en virtud de la LICITACIÓN PÚBLICA No. TMSA – LP – 002 – 2018 cuyo objeto es seleccionar las Propuestas más favorables para la Adjudicación de seis (6) Contratos de Concesión, cuyo objeto será “El otorgamiento de una concesión al Concesionario para la prestación del Servicio Público de Transporte Público de Pasajeros en su componente de Operación del Sistema TransMilenio, incluyendo el Mantenimiento de la Flota, la adecuación, operación y mantenimiento del(los) Patio(s) de Operación asociado(s)” (la “Licitación de Operación”). Los adjudicatarios de la Licitación de Operación, (los “Concesionarios de Operación”) movilizarán la flota que sea puesta a disposición de los adjudicatarios de la presente licitación, bajo lo establecido en los respectivos contratos de concesión de operación (los “Contratos de Concesión de Operación”).
- 1.3.8. Por medio del Decreto 319 de 2006, se adoptó el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, orientado a implementar un sistema integrado a nivel operacional, modal, institucional, físico y de recaudo (Art. 12).
- 1.3.9. El proceso de integración definido por el artículo 15 del Decreto en mención, dispone que el SITP se constituirá a partir de un proceso de integración operacional, tarifario e institucional que garantice una buena prestación del servicio a los usuarios del transporte, contemplando como bases de la integración a dos instituciones:
 - (a) La Secretaría de Tránsito y Transporte -hoy Secretaria Distrital de Movilidad- como autoridad de transporte público, encargada de la definición de la política pública sectorial, regulación, vigilancia y control de las actividades del transporte y la coordinación de las instancias de ejecución de dicha política.
 - (b) TMSA como ente gestor del transporte masivo, responsable de la integración, evaluación y seguimiento de la operación del SITP y encargado de adelantar los procesos de selección necesarios para poner en marcha la integración con el sistema de transporte colectivo.
- 1.3.10. Como acciones encaminadas a la integración del sistema de transporte público, el artículo 16 del Plan Maestro de Movilidad menciona de manera puntual, entre otras, la integración operacional, tarifaria e institucional.
- 1.3.11. En cumplimiento de lo anterior, el Decreto Distrital 309 de 2009 adoptó el SITP, como eje estructurante del sistema de movilidad de Bogotá, el cual –según el Decreto- debe ser considerado como criterio para la toma de decisiones asociadas a la definición, desarrollo e implementación de políticas de transporte e infraestructura vial de la ciudad.
- 1.3.12. De acuerdo con el artículo 5 del Decreto Distrital 309 de 2009, los objetivos del SITP son mejorar la cobertura, accesibilidad y conectividad; la integración operacional y tarifaria del sistema de transporte público, garantizando su sostenibilidad financiera, racionalizando la oferta de servicios de transporte público, estableciendo una red jerarquizada de rutas, modernizando la flota vehicular de transporte público, estableciendo un modelo organizacional para la prestación del servicio por parte de

los operadores privados, integrando la operación de recaudo, control de la operación de transporte e información y servicio al usuario, promoviendo el fortalecimiento y la coordinación institucional de los agentes públicos del sistema y contribuyendo a la sostenibilidad ambiental urbana.

- 1.3.13. En cuanto a las actividades del componente de recaudo por la venta de pasajes para la utilización del Sistema TransMilenio, desde su inicio fueron desarrolladas por un concesionario de recaudo, encargado de instalar puestos de venta en cada una de las estaciones, habilitando puntos de pago electrónico, integrado a los torniquetes de control del recaudo. La gestión del concesionario de recaudo se instrumentaba a través de un contrato de fiducia para administrar los recursos producidos por la venta del servicio del Sistema TransMilenio.² Estos contratos culminaron el 21 de diciembre de 2015.
- 1.3.14. Con el objetivo de adoptar un sistema integrado de recaudo para el SITP, el artículo 17 del Decreto 309 de 2009 creó el Sistema Integrado de Recaudo, Control e Información y Servicio al Usuario (SIRCI), definido como el conjunto de software, hardware y demás componentes que permiten la gestión y operación de recaudo de los centros de control troncal y zonal, de información y servicio al usuario, la consolidación de la información y la conectividad de la totalidad del SITP.
- 1.3.15. En agosto de 2011, TMSA en su condición de ente gestor del SITP y tras agotar un proceso de licitación pública en cumplimiento del artículo 18 del Decreto 309 de 2009, suscribió un contrato de concesión para la operación del SIRCI, con el objeto de realizar la gestión y operación del subsistema de recaudo del SITP y adicionalmente, para operar el subsistema de información y servicio al usuario, el subsistema de integración y consolidación de la información, el diseño, suministro, implementación, gestión y mantenimiento del subsistema de control de flota, el suministro de la conectividad del SITP y la integración entre los mencionados subsistemas.
- 1.3.16. Como parte de la implementación del SIRCI, todos los recursos del SITP pasaron a ser administrados a través de un único patrimonio autónomo constituido con la sociedad Fiduciaria Popular en virtud del contrato de fiducia mercantil irrevocable de administración centralizada, inversión, pago y fuente de pagos, celebrado el 13 de septiembre de 2016 entre Fiduciaria Popular como fiduciario y los concesionarios del SITP como fideicomitentes (el “Patrimonio Autónomo SITP”).³
- 1.3.17. Así mismo, adoptando las directrices aplicables al SITP, durante los años 2010 y 2011, TMSA adjudicó varios contratos de concesión para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros (“Contratos de Transporte Zonal”) cuyo texto contempló desde su inicio que la gestión del recaudo se haría a través del SIRCI, incluyendo la obligación de instalar los equipos de validación de pasajes a bordo de la flota.
- 1.3.18. La implementación del SITP inició mientras los Contratos BRT se encontraban en ejecución y por tal razón, los Contratos BRT incorporaban mecanismos de recaudo y de administración de recursos asociados únicamente al Sistema TransMilenio. Así, fue necesario que en aplicación del artículo 26 del Decreto 309 de 2009, los Contratos BRT fueran modificados para adoptar el sistema de recaudo del SITP, incorporando disposiciones para regular la coexistencia de los esquemas fiduciarios implementados

² Mediante las licitaciones públicas N° 002 de 1999 y 008 de 2002, TMSA adjudicó la actividad de recaudo del Sistema TransMilenio a la sociedad ANGELCOM S.A., y a la UNIÓN TEMPORAL FASE II.

³ Inicialmente el Contrato de Fiducia fue suscrito con la Fiduciaria de Occidente el 24 de febrero de 2012 por un término de cuatro (4) años contados desde el ingreso de los recursos a la Cuenta Recaudadora, lo cual se produjo el 22 de julio de 2012.

para el recaudo, mientras se producía la adopción definitiva del Patrimonio Autónomo SITP, por parte de los Contratos BRT y los Contratos de Transporte Zonal. Una vez finalizada la transición, todos los contratos de concesión del SITP se someten al mismo sistema de recaudo implementado a través del SIRCI.

- 1.3.19. Dado que la implementación del Patrimonio Autónomo SITP implicó la modificación, del Fondo de Contingencias del Sistema TransMilenio contemplado inicialmente en los Contratos BRT, para atender contingencias relacionadas únicamente con el Sistema TransMilenio, también fue necesario introducir cambios a los Contratos BRT para regular el reemplazo del Fondo de Contingencias por el Fondo de Estabilización Tarifaria del SITP (“FET”), el cual busca atender las contingencias asociadas a las diferencias entre la tarifa al usuario recaudada y la tarifa técnica pactada en los contratos de todo el SITP. El FET hace parte del Patrimonio Autónomo SITP.
- 1.3.20. El Sistema TransMilenio hace parte del SITP, en consecuencia, se somete a los principios que lo gobiernan y guían su implementación, por lo que la prestación del servicio de transporte público de pasajeros a través del Sistema TransMilenio, cualquiera que sea su esquema, debe ser compatible con los aspectos aplicables al SITP, tales como la integración modal, tarifaria y de recaudo.
- 1.3.21. La Alcaldía Mayor de Bogotá ha venido estructurando, desarrollando e implementando, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad y de TMSA, el SITP como una estrategia para mejorar los problemas de movilidad de la capital.
- 1.3.22. Lo anterior resulta acorde con los objetivos del Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá mejor para todos 2016-2020”, adoptado mediante Acuerdo 645 de 2016, cuya estrategia se estructura en tres (3) pilares y cuatro (4) ejes transversales consistentes con el Programa de Gobierno y las políticas generales y sectoriales. Los pilares son: (i) Igualdad de Calidad de Vida, (ii) Democracia Urbana, (iii) Construcción de Comunidad y (iv) Cultura ciudadana.
- 1.3.23. El pilar de Democracia urbana se enfoca en incrementar y mejorar el espacio público, el espacio peatonal y la infraestructura pública disponible para los habitantes y visitantes de Bogotá, mediante la ejecución de programas orientados a materializar el principio constitucional de igualdad de todos ante la ley. Dentro de este Pilar se presenta el proyecto “Mejor movilidad para todos” el cual tiene como objetivo el mejoramiento de la calidad de la movilidad y la accesibilidad que provee el Distrito Capital para todos los usuarios.
- 1.3.24. El eje estructurador de este programa es el Sistema Integrado de Transporte Masivo, compuesto por el Sistema TransMilenio y Metro. En lo relacionado con el Subsistema TransMilenio, el programa busca ampliar la red de troncales y optimizar el sistema operacional mejorando la cobertura y la calidad del servicio.

1.4. Contexto del Sistema TransMilenio

- 1.4.1. Hasta el año 2000 la ciudad contaba con un sistema de transporte colectivo escasamente regulado, compuesto por alrededor de 20 mil buses de distintas tipologías operados por pequeños transportadores agrupados en empresas afiliadoras. Ese año entró en funcionamiento el sistema tipo BRT TransMilenio que, después de tres fases de implementación, cuenta con 113 kilómetros de corredores segregados, en los que para el año 2016⁴ se movilizaron a diario más de 2.4 millones de pasajeros.

⁴ Actualizar dato cuando se tenga información del 2017.

- 1.4.2. En relación con la operación, los elementos principales del subsistema troncal actual del Sistema TransMilenio son: (i) contratos de concesión para la operación de transporte; (ii) separación vertical del servicio de transporte y el proceso de recolección de tarifas; (iii) esquema de remuneración para la operación de los buses basado en los kilómetros recorridos y no en pasajeros transportados, para el caso de operación troncal de Contratos BRT; (iv) proceso de negociación de las tarifas a partir de una subasta basada en la recuperación de la inversión; (v) operación en corredores con calzadas exclusivas; y (vi) derechos exclusivos sobre los andenes y corredores, como en el sistema de metro.
- 1.4.3. TMSA controla permanentemente los recorridos de todos y cada uno de los vehículos vinculados al servicio, a través de un centro de control que obtiene información permanente respecto de la posición de los vehículos, los kilómetros recorridos por cada uno, y sus situaciones de excepción, emergencias y condiciones de operación.
- 1.4.4. En cuanto al esquema de compensación actual, los ingresos de los operadores de los buses se independizan del número de pasajeros transportados, a partir de la separación vertical del servicio de transporte y el proceso de recolección de tarifas, pues los usuarios pagan la tarifa en las taquillas a la entrada de las estaciones, con lo que la responsabilidad de la recolección de las tarifas deja de estar en manos de los conductores y estos se convierten en empleados con un salario que no depende directamente de la recolección de las tarifas, ni de la cantidad de pasajeros transportados. Este esquema, no sólo soluciona las asimetrías en la información, sino que también facilita la recolección de impuestos y mejora las condiciones de seguridad en los vehículos y corredores. A partir de la información producida por el sistema de control, TMSA suministra al administrador fiduciario de los recursos del SITP, la información necesaria para liquidar e individualizar periódicamente los recursos a distribuir entre los diferentes agentes del SITP, incluyendo los agentes del Sistema TransMilenio, de acuerdo con lo establecido en los respectivos contratos.
- 1.4.5. Así, bajo el sistema TransMilenio, los operadores potenciales compiten en una licitación pública por el derecho de prestar y explotar el servicio público de transporte. A partir de cálculos detallados sobre el costo de la provisión del servicio y predicciones sobre la demanda, TMSA, define un rango para las tarifas por kilómetros recorridos, que permite garantizar un retorno de la inversión de las empresas operadoras y, de esta manera, la tarifa por kilómetro se convirtió en las licitaciones de los Contratos BRT en uno de los parámetros más importantes para la selección de los concesionarios. Para evitar generar una guerra del kilómetro, TMSA determina los kilómetros que debe recorrer la flota y en consecuencia determina en buena medida el ingreso bruto de los concesionarios.
- 1.4.6. El transporte representa los costos más influyentes en el Sistema TransMilenio; es decir, la compra de buses, su mantenimiento y operación por parte de los concesionarios. A lo anterior se suma, el costo del sistema de recaudo, la fiducia de administración y la participación del ente gestor, con lo que cubre su administración, la programación, el control, vigilancia y el mantenimiento de buena parte de las estaciones y portales. La suma de todos estos costos se considera para calcular la tarifa técnica del Sistema TransMilenio, procurando un equilibrio entre ingresos y gastos.
- 1.4.7. La tarifa al público se fija a partir de la evolución de la demanda y de los costos del Sistema TransMilenio, que incluyen: el pago a los operadores de buses, el ente gestor, el operador de recaudo, la administración fiduciaria y otros agentes asociados a la prestación del servicio. De otro lado, el número de vehículos operativos se determina en función de la demanda.

1.4.8. Para efectos de los pagos, solo se distribuye entre los agentes del Sistema TransMilenio el valor correspondiente al ingreso generado por la tarifa técnica multiplicada por los pasajeros registrados. Si los ingresos son mayores debido a que la tarifa al usuario fue mayor que la técnica, la diferencia se deposita en el FET, al ser un mayor pago de los usuarios frente al costo del servicio.

1.5. Vehículos

1.5.1. El Sistema TransMilenio está dotado de vehículos articulados, bi-articulados y padrones, de tipologías adecuadas a las características de la infraestructura existente y al diseño operativo del SITP. Los vehículos operan de manera exclusiva para el Sistema TransMilenio.

1.5.2. Los vehículos deben ser mantenidos por los operadores durante el tiempo de la concesión en condiciones de calidad que fueron establecidas contractualmente y son controladas sistemáticamente por TMSA. Así mismo, los operadores son responsables de la administración, vigilancia y control de las áreas de parqueo de los patios de operación y de la dotación, administración, mantenimiento y operación de las áreas de soporte técnico que TMSA ponga a su disposición para el desarrollo de las actividades propias de la concesión.

1.6. Patios y áreas de soporte

La información relativa a los patios se encuentra en el Anexo A de la Minuta del Contrato que se adjunta como Anexo 1 del Pliego de Condiciones de la presente licitación.

1.7. Coexistencia del contrato con otras concesiones del sistema

Coexistirán con las concesiones que se instrumentan mediante la presente licitación y la Licitación de Operación, otros contratos o concesiones, actuales o futuros, asociados a la operación del Sistema TransMilenio, y para el desarrollo de otras actividades conexas o complementarias que sean necesarias para la funcionalidad del SITP. Con la presentación de sus propuestas, se entenderá que los proponentes de la presente licitación ("Proponentes") declaran conocer y aceptar esta circunstancia y que reconocen a TMSA, como gestor y titular del SITP, y por lo tanto en caso de resultar adjudicatarios, aceptan y se someten a todas las decisiones que TMSA adopte, en relación con la contratación de las concesiones que se requieran para la prestación del servicio de transporte de pasajeros a través del SITP, aceptando así mismo de manera explícita y sin condicionamientos su coexistencia con las que son objeto de la presente licitación.

1.8. Precisiones sobre el proceso de reposición de vehículos

1.8.1. Si bien el régimen sobre reposición de vehículos no resulta aplicable a la vinculación de flota que ocurrirá a través de los contratos que se adjudicarán en el marco de la presente licitación, cabe mencionar el sustento normativo de dicho proceso para ofrecer claridad sobre este punto.

1.8.2. De acuerdo con el artículo 6 de la Ley 105 de 1993, modificado mediante Ley 276 de 1996, la vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años.

- 1.8.3. El mismo artículo señala que las autoridades competentes del orden metropolitano, distrital y municipal, podrán suspender transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su localidad, supeditando la entrada de un vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser transformado o haya cumplido el máximo de su vida útil. Por su parte el artículo 66 de la Ley 336 de 1996, dispone que las autoridades competentes en cada una de las modalidades terrestres podrán regular el ingreso de vehículos por incremento al servicio público.
- 1.8.4. En relación con lo anterior, el inciso segundo del artículo 2 de La ley 688 de 2001 señala que la reposición de vehículos consiste en sustituir un vehículo que ha alcanzado el término de su vida útil por otro nuevo o de menor edad.
- 1.8.5. De acuerdo con el mismo artículo y el artículo 21 de la norma es posible interpretar que la reposición implica la salida del servicio de un vehículo destinado al servicio público colectivo de pasajeros, que ha alcanzado su vida máxima legal, y que es reemplazado en el mismo servicio por otro nuevo o de menor edad previa la desintegración física de aquel que cesa en la prestación del servicio.
- 1.8.6. En aplicación del artículo 7 de la Ley 105 de 1993, la Ley 688 de 2001 creó el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros, para atender los requerimientos de la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano en el territorio nacional.
- 1.8.7. De acuerdo con el artículo 11 del Decreto 1485 de 2002, que reglamentó el mencionado fondo, éste se nutre de aportes voluntarios realizados por las empresas de transporte, o en forma individual por cada uno de los propietarios de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitana y/o urbana, de aportes obligatorios provenientes del rubro de tarifas denominado “Recuperación de Capital”, del producto de multas por violación a las normas previstas en dicha Ley, de los rendimientos financieros y utilidades del fondo, de recursos del Gobierno Nacional y los demás adquiridos a cualquier título. Los fondos son destinados a la reposición de vehículos nuevos o de menor edad mediante el otorgamiento de préstamos a los aportantes, a una baja tasa de colocación.
- 1.8.8. Mediante Resolución 414 de 2003, la Secretaría de Movilidad adoptó medidas para el control de la reposición de vehículos. Conforme a su artículo 1°, solo tienen derecho de reposición, los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros que al momento de cumplir la vida útil establecida por la ley, hagan parte de la capacidad transportadora de una empresa debidamente habilitada y con permiso para operar rutas en la ciudad y tengan o hubiesen tenido tarjetas de operación con posterioridad a la entrada en vigencia del Decreto Distrital 715 de 1994, a través del cual se suspendió el ingreso por incremento de vehículos del parque automotor de transporte público colectivo.
- 1.8.9. De acuerdo con el artículo 2 de la Resolución 414, la reposición de vehículos del transporte público colectivo implica: (i) la desintegración física total del vehículo, (ii) la cancelación de la licencia de tránsito del vehículo a reponer, (iii) la cancelación de la tarjeta de operación del vehículo a reponer, (iv) el recaudo y aplicación de aportes para la reposición de vehículos, (v) la obtención de la licencia de tránsito para el nuevo vehículo automotor, (vi) el registro de cambio de propietario si el vehículo que ingresa es usado y (vii) la obtención de la tarjeta de operación del vehículo que entra en reposición.

- 1.8.10. En cuanto a los efectos de la vinculación de los vehículos al transporte masivo, el artículo 5 de la Resolución en comento expresa que los vehículos que se vinculen al transporte masivo, que ingresen en sustitución de un vehículo de transporte público colectivo, no formarán parte de la capacidad transportadora de ninguna empresa de transporte público colectivo. Lo anterior, excepto si por necesidades del servicio, expresamente establecidas por TMSA y autorizadas por la Secretaría de Movilidad, se requiere la utilización transitoria de vehículos vinculados al transporte público colectivo para prestar servicios de alimentación del transporte masivo, evento en el que se afectará en forma temporal la capacidad transportadora de la empresa de transporte público a la que se encontraban vinculados.
- 1.8.11. El párrafo primero del artículo 12 del Decreto distrital 309 de 2009, al respecto dispuso que la reposición de vehículos del servicio de transporte público colectivo en el Distrito Capital, únicamente podrá efectuarse por un vehículo nuevo, de acuerdo con la demanda a ser atendida, con el número de vehículos que se reemplazan, y con su capacidad, según reglamentación y/o acto administrativo que sobre el particular expida la Secretaría Distrital de Movilidad.
- 1.8.12. Con fundamento en lo anterior, mediante resolución 515 de 2009, la Secretaría de Movilidad tomó medidas para reponer equipos de transporte público colectivo de pasajeros en el Distrito Capital. Para ello realizó un estudio que determinó la necesidad de vehículos del SITP⁵ por tipología (microbuses, busetas, buses de 50 o 90 pasajeros, articulados y biarticulados), y estableció la forma para que el ingreso de vehículos al servicio por vía de reposición, se efectuara con vehículos acordes con las necesidades futuras del SITP, diseñando un esquema de equivalencia frente a los vehículos que entonces prestaban el transporte colectivo en la ciudad. Así, el retiro de un vehículo del servicio de transporte público colectivo usado permitiría el ingreso de uno nuevo bajo las equivalencias establecidas por la resolución.
- 1.8.13. Debe precisarse que el proceso aplicable a la reposición de vehículos se emplea de manera distinta según se trate de vehículos destinados al transporte colectivo o masivo.
- 1.8.14. Así, señala el artículo 1 de la Resolución 515 de 2009 que “Una vez incorporados los vehículos al Sistema Integrado de Transporte Público, las especificaciones técnicas de los vehículos, así como las condiciones de ingreso, equivalencias por vehículos nuevos y vida útil, corresponderán a las acordadas en los contratos de operación que haya celebrado o celebre Transmilenio S.A. o quien haga sus veces, como gestor del transporte masivo dentro del Distrito Capital, quien debe comunicarlas a la Secretaría de Movilidad con el fin de desarrollar las actividades de Registro Automotor y de Tarjetas de Operación correspondientes. (...) PARÁGRAFO SEGUNDO. El ingreso de vehículos para contratos de operación de transporte celebrados con Transmilenio S.A. que se encuentren vigentes a la fecha de la presente resolución, se sujetará a las condiciones previstas en dichos contratos”
- 1.8.15. Seguidamente, en relación con el ingreso de vehículos articulados y bi-articulados, dispone el sub numeral 3.4 del artículo 3 de la Resolución 515 de 2009 que “Su ingreso se efectuará en la forma prevista dentro de los contratos de operación del Sistema Integrado de Transporte Público que celebre Transmilenio S.A y requieran el uso de tales vehículos.”
- 1.8.16. De lo anterior es posible concluir que:

⁵ La Resolución establece necesidades del componente troncal, el cual es atendido con vehículos articulados y biarticulados.

- (a) La reposición de vehículos buscó modernizar la flota destinada al transporte público y su integración al SITP, mediante el reemplazo de vehículos destinados al transporte colectivo de pasajeros, por vehículos nuevos que cumplieran con las características para vincularse al servicio de transporte masivo de pasajeros a través del SITP en el componente zonal.
- (b) Una vez los vehículos son vinculados al SITP, las condiciones aplicables a su vida útil y reposición, son las contempladas en los contratos de operación que hayan sido celebrados o que celebre TMSA.
- (c) Respecto de los vehículos articulados y biarticulados⁶, señala la Resolución 515 de 2009, que su ingreso se efectuará en la forma prevista dentro de los contratos de operación del SITP que celebre Transmilenio S.A y requieran el uso de tales vehículos.

1.8.17. En efecto, los Contratos BRT incorporan cláusulas asociadas a la reposición de flota, en las que se establecen las condiciones que los operadores deben cumplir para vincular vehículos troncales adicionales. Los Contratos BRT así mismo señalan que TMSA podrá retirar del servicio público de transporte de Bogotá, los vehículos del servicio troncal del Sistema TransMilenio que hayan recorrido más de 1.240.000 Km, sin que por ello TMSA deba reconocer indemnización alguna a los concesionarios.

1.8.18. En conexión con lo anterior, los Contratos BRT establecen que el concesionario asume el compromiso unilateral e irrevocable de excluir los autobuses troncales de la circulación en la ciudad de Bogotá, con posterioridad a la terminación del contrato de concesión cualquiera que sea la causal de terminación y cualquiera que sea la edad de la flota, salvo que TMSA convoque una nueva licitación que permita la participación de vehículos usados.

1.8.19. En la medida en que no se contempla que las licitaciones de los nuevos Contratos De Concesión de Operación permitan la utilización de vehículos usados, los vehículos que actualmente son operados por los concesionarios de los Contratos BRT, deberán ser desvinculados de la prestación del servicio en la ciudad de Bogotá cualquiera que sea su edad, siguiendo los lineamientos señalados en el respectivo contrato de concesión sin que se genere obligación alguna por parte de los nuevos Concesionarios de Operación de desarticular flota existente⁷.

1.8.20. En consecuencia, en cumplimiento del artículo 11 del Decreto 3109 de 1997, corresponde a la Secretaría de Movilidad determinar las necesidades del servicio, apoyada en estudios que le permitan establecer la demanda que será atendida por los nuevos concesionarios de operación, para que en aplicación de lo previsto por el artículo 3 de la Resolución 515 de 2009, se determine la cantidad de vehículos articulados y bi-articulados que deberán ser vinculados al servicio bajo los nuevos Contratos de Concesión de Operación, todo lo cual es objeto de la estructuración bajo los contratos que se busca adjudicar con la presente licitación.

1.9. Precisiones sobre el esquema contractual

⁶ Componente Troncal

⁷ Agregan dichas cláusulas que el concesionario deberá suscribir una póliza de seguro que ampare el incumplimiento de la obligación de mantener fuera de circulación los vehículos excluidos del Sistema, la cual permanecerá vigente por tres (3) años a partir de la fecha de terminación del contrato. En ambos contratos este amparo hace parte de la garantía única de cumplimiento (Cláusula 97.1 (iv) del Contrato Fase I y 126.7.2 del Contrato Fase II).

- 1.9.1. Como fue señalado anteriormente, el artículo 13 del Decreto 3109 de 1997 contempla la posibilidad de contratar combinada o separadamente las actividades asociadas al sistema de transporte masivo, al disponer expresamente que se podrán adjudicar mediante licitación o concurso público el diseño, construcción, suministro de equipo, operación del sistema o la ejecución combinada de los anteriores.
- 1.9.2. En desarrollo de la presente licitación y Licitación de Operación, se optará por la contratación separada del agente que pondrá la flota a disposición del Sistema TransMilenio y de aquél que la operará y mantendrá. Lo anterior significa que a diferencia de los esquemas implementados a la fecha, bajo éste modelo la propiedad de la flota recaerá sobre un agente distinto del Concesionario de Operación.
- 1.9.3. Cabe anotar que de acuerdo con lo establecido por el parágrafo del artículo 13 del Decreto 309 de 2009, las empresas operadoras deberán ser propietarias de la flota a su cargo o contar con un esquema que garantice el control total de la misma en los términos definidos en el Pliego de Condiciones.
- 1.9.4. En cumplimiento de la norma en comento, bajo el esquema que se implementará las empresas operadoras no serán propietarias de la flota a su cargo, pero contarán con un control total de la misma para desarrollar la prestación del servicio.
- 1.9.5. Lo anterior, a partir de los siguientes documentos que buscan enmarcar los derechos y obligaciones aplicables a cada Agente Privado y la forma en que los Concesionarios de Operación podrán hacer uso de la flota ejerciendo control total sobre la misma, aun cuando no ostenten la calidad de propietarios sobre los vehículos: Los términos establecidos en el Pliego de Condiciones de la presente licitación, el pliego de condiciones de la Licitación de Operación, los contratos derivados de la presente licitación, los Contratos de Concesión de Operación y un acuerdo entre los adjudicatarios de los contratos de ambas licitaciones (los “Agentes Privados”), que se anexará a los pliegos como documentos de la presente licitación, (el “Acuerdo Entre Privados”).
- 1.9.6. El Acuerdo Entre Privados busca precisar la relación que los adjudicatarios de la presente licitación, tendrán con los Concesionarios de Operación y contendrá cláusulas de obligatoria inclusión determinadas por TMSA, mas podrá consagrar cláusulas pactadas de común acuerdo entre los Agentes Privados, siempre y cuando no entren en contradicción con el contenido mínimo establecido por TMSA.
- 1.9.7. Con apego a la norma anotada, los Concesionarios de Operación no estarían restringidos en su control sobre la flota durante la ejecución de los Contratos de Concesión de Operación, mas en razón a fallas reiteradas que comprometan la continuidad o calidad del servicio, TMSA quedaría facultado para terminar anticipadamente el vínculo contractual con el Concesionario de Operación y disponer sobre la utilización de los vehículos, pues el Concesionario de Operación no podría retenerlos al no ser el propietario de los mismos.
- 1.9.8. En aplicación del artículo 3 del Decreto 309 de 2009, relativo al régimen aplicable al SITP de Bogotá, D.C., los contratos que se suscribirán con los Agentes Privados serán contratos de concesión, adjudicados en licitación pública bajo las reglas del Estatuto General de Contratación de la Administración Pública vigente.
- 1.9.9. De acuerdo con el artículo 32 de la Ley 80 de 1993 por el cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, “Son contratos de concesión los

que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.”

- 1.9.10. De la norma transcrita se desprende que: (i) los contratos de concesión pueden versar sobre distintas actividades necesarias para la adecuada prestación de un servicio público; y (ii) dichas actividades pueden ser otorgadas en concesión bajo un mismo contrato o bajo contratos de concesión independientes adjudicados a distintos contratistas.
- 1.9.11. Bajo el esquema contractual que será implementado, se adjudicarán contratos de concesión independientes, relacionados con actividades necesarias para la prestación del servicio público de transporte masivo en el Sistema TransMilenio. Así, los adjudicatarios de la presente licitación se encargarán de poner a disposición del Sistema TransMilenio los vehículos que se vincularán a la operación troncal, mientras que los Concesionarios de Operación, se encargarán de operar y mantener dichos vehículos.
- 1.9.12. Por definición legal a los concesionarios les corresponde actuar por su cuenta y riesgo, de lo que se desprende que los adjudicatarios de la presente licitación, deberán disponer de y/o conseguir los recursos financieros requeridos para poner la flota a disposición de TMSA para la entrega de su uso por parte de TMSA a los Concesionarios de Operación.
- 1.9.13. El contrato de concesión tipificado por la ley de contratación administrativa implica una participación conjunta de los agentes privados con el Estado para la prestación de un servicio público o la ejecución de una obra destinada al servicio o uso público, bajo la permanente vigilancia y control de la entidad concedente, en este caso TMSA.
- 1.9.14. A través de los contratos adjudicados mediante la presente licitación, cada una de las partes aportará un componente de la operación. De un lado los adjudicatarios de la presente licitación pondrán los vehículos a disposición del Sistema TransMilenio, y de otro lado TMSA pondrá su capacidad de gestión de la operación y seleccionará a los Concesionarios de Operación que movilizarán la flota. Todo lo anterior con el fin de garantizar la prestación de un único servicio final a los usuarios.

2. NECESIDAD QUE SE PRETENDE SATISFACER

- 2.1. Actualmente, la prestación del servicio público esencial de transporte de pasajeros en la ciudad de Bogotá D.C, en las Troncales del Sistema TransMilenio, se realiza a través de nueve (9) contratos de concesión de los cuales seis (6) se encuentran próximos a terminar.
- 2.2. Como efecto de la terminación, la flota que viene siendo operada por los concesionarios de dichos contratos deberá ser desvinculada del servicio y los patios y áreas de soporte deberán ser restituidos a TMSA. Lo anterior hace necesario adelantar las gestiones contractuales para garantizar la continuidad del servicio a través de la selección de los

agentes que se encargarán de poner a disposición del Sistema TransMilenio, la nueva flota de vehículos que será operada por los Concesionarios de Operación.

- 2.3. De acuerdo con lo establecido por el artículo 8 de la Ley 1150 de 2007 y el artículo 2.2.1.1.2.1.1 del Decreto 1082, en cumplimiento del principio de planeación que rige la contratación pública, TMSA desarrolló los estudios previos que se presentan en este documento, para determinar la necesidad, conveniencia y oportunidad para adjudicar contratos de concesión para poner a disposición del Sistema TransMilenio, una cantidad de vehículos a ser determinada de acuerdo con las propuestas presentadas por los Proponentes y el resultado de la presente licitación. Los vehículos se destinarán a la prestación del servicio público esencial de transporte de pasajeros en la ciudad de Bogotá D.C. en las troncales del Sistema TransMilenio.
- 2.4. Los presentes estudios previos fueron elaborados con base en un análisis de la necesidad a satisfacer y en consideración a las prioridades que demanda la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros en la ciudad de Bogotá. Así, a partir de un estudio detallado desde la perspectiva legal, técnica y financiera, se definieron los elementos principales de los contratos, con el propósito de asegurar con ellos la eficiente prestación del servicio y el aprovechamiento eficiente de los recursos públicos, en aplicación del principio de economía previsto en el artículo 25 de la Ley 80 de 1993.
- 2.5. Los requisitos habilitantes y los criterios de adjudicación fueron desarrollados en observancia de los principios de responsabilidad y selección objetiva, buscando que la escogencia de los adjudicatarios se haga al ofrecimiento que resulte más favorable a TMSA y a los fines que ella busca, sin tener en consideración cualquier clase de motivación subjetiva.
- 2.6. TMSA es el ente gestor del SITP y ejerce dicha función bajo lo establecido en el Decreto 319 de 2006, el Decreto 486 de 2006 y el Decreto 309 de 2009. Dentro de sus funciones principales se encuentran la planeación, gestión y control contractual del sistema; el proceso de integración, evaluación y seguimiento de la operación y los procesos de selección necesarios para promover la migración del esquema de transporte público colectivo de la ciudad al SITP.
- 2.7. En cumplimiento de las funciones mencionadas, TMSA desarrollará de manera paralela con la presente licitación, la Licitación de Operación. Los Concesionarios de Operación, operarán y mantendrán los vehículos que serán puestos a disposición del Sistema TransMilenio por parte de los adjudicatarios de la presente licitación.

3. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO A CONTRATAR

- 3.1. Como fue señalado anteriormente, de acuerdo con la Ley 336 de 1996 el servicio público de transporte en los distintos niveles y modalidades podrá convenirse mediante la celebración de contratos de concesión adjudicados en licitación pública cumpliendo los procedimientos del Estatuto General de la Administración Pública. Del mismo modo, el Decreto 3109 de 1997 señala que el servicio público de transporte masivo de pasajeros se prestará previa expedición de un permiso de operación que podrá ser otorgado a través de varias formas, tales como la celebración de un contrato de concesión adjudicado en licitación pública y que las condiciones en materia de organización, capacidad financiera, capacidad técnica y de seguridad deben ser definidas en el pliego de condiciones.

- 3.2. Ley 80 de 1993 prevé en su artículo 32 numeral 4, la posibilidad de suscribir contratos de concesión para otorgar a los concesionarios la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en cualquier modalidad de contraprestación que las partes acuerden.
- 3.3. En cumplimiento de lo anterior, mediante la presente licitación se busca otorgar varios contratos de concesión para que, por su cuenta y riesgo, cada uno de los adjudicatarios preste el servicio público de transporte en el componente de provisión de los equipos, de manera que el adjudicatario ponga a disposición del Sistema TransMilenio una cantidad determinada de buses para ser destinados a la prestación del servicio público esencial de transporte de pasajeros en la ciudad de Bogotá D.C. en las Troncales del Sistema TransMilenio.
- 3.4. En cumplimiento del artículo 5 del Decreto Distrital 309 de 2009, los contratos de concesión que se busca adjudicar mediante la presente licitación, permitirán cumplir con el objetivo del SITP consistente en modernizar la flota vehicular de transporte público, que en esta ocasión se vinculará a la prestación del servicio a través del Sistema TransMilenio, y permitirá realizar una utilización más eficiente de los vehículos a lo largo de su vida útil. Del mismo modo, los contratos de concesión que se busca adjudicar mediante la presente licitación, permitirán vincular flota de características técnicas que contribuyan a la sostenibilidad ambiental urbana, en coherencia con otro de los objetivos del SITP.
- 3.5. En cumplimiento del artículo 23 de la Ley 336 de 1996, los vehículos que serán vinculados a la operación del Sistema TransMilenio deberán ser previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, trámite que deberá ser realizado por los adjudicatarios de la presente licitación. Así mismo deberá acatarse lo establecido por el artículo 31 de la misma norma según el cual, los equipos destinados al servicio público de transporte en cualquier modo, deberán cumplir con las condiciones de peso dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y otras especificaciones técnicas, de acuerdo con lo que se señale en el reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente.
- 3.6. Por mandato del artículo 32 de la Ley 336 de 1996, se otorgará prelación a la verificación de las condiciones técnicas requeridas para la homologación de los vehículos que deberá proporcionar cada adjudicatario, asociadas al alto rendimiento de los mecanismos de seguridad en la operación de los mismos, a las opciones de control ambiental y a las condiciones de facilidad para la movilización de los discapacitados físicos.
- 3.7. Mediante la presente contratación se busca, que los vehículos que los adjudicatarios pongan a disposición del Sistema TransMilenio, se mantengan operativos durante su vida útil. Una vez los vehículos deban ser desvinculados del servicio por las razones establecidas en los respectivos contratos de concesión, será obligación de los adjudicatarios de la presente licitación, desvincular los vehículos del Sistema TransMilenio y disponer de su destino en cumplimiento de las normas aplicables.

4. PLAZO DEL CONTRATO PRETENDIDO

El plazo de ejecución de Contrato se estima en once (11) años y tres (3) meses, sin embargo el plazo real de ejecución dependerá del cumplimiento de los plazos de las diferentes etapas en

las que se divide el mismo. En la Minuta del Contrato que obra como Anexo 1 de los Pliegos se determinan los plazos estimados de duración de cada una de las Etapas.

5. VALOR

El valor del Contrato dependerá en cada caso de lo que cada adjudicatario haya ofrecido en su propuesta y del resultado de la aplicación de los criterios de selección establecidos en el pliego de condiciones, y que se orientan a establecer el menor costo para el Sistema TransMilenio.

6. FORMA DE PAGO

El pago será efectuado por TMSA en la forma señalada en el Anexo I.

7. RUBRO PRESUPUESTAL

7.1. Vigencias futuras:

7.1.1. La autorización para comprometer recursos de vigencias futuras es una herramienta financiera que permite adquirir compromisos con cargo a presupuesto de vigencias fiscales de los años subsiguientes, es decir, permite apropiar recursos para financiar un gasto en vigencias posteriores a la vigencia en la que se asume el compromiso, siempre y cuando su ejecución se inicie con el presupuesto de la vigencia en que se aprueben dichas autorizaciones.

7.1.2. Una vigencia futura es una autorización para adquirir obligaciones que afecten presupuestos de ejercicios futuros, es decir, autoriza que recursos fiscales de vigencias futuras se asignen al financiamiento de un determinado gasto. Así, permite que los proyectos se desarrollen con una visión de largo plazo sin estar sometidos a la inflexibilidad del principio de anualidad, poco conveniente para el manejo de programas de gasto con características plurianuales, como es los casos de la realización de grandes proyectos de transporte u otros proyectos económicos y sociales, estratégicos para el desarrollo nacional y territorial.

7.1.3. La vigencia futura es una operación financiera que se realiza en la vigencia actual y se carga al presupuesto de gastos de una vigencia posterior. Están reguladas por el decreto 111 de 1996, en los artículos 23 y 24, que fueron modificados por los artículos 10, 11 y 12 de ley 819 del 2003.

7.1.4. Por lo tanto, las vigencias futuras son una oportunidad para incorporar al presupuesto los proyectos y que impliquen una ejecución más allá de la vigencia fiscal respectiva. Al ofrecer certeza sobre el presupuesto disponible, facilita el análisis de los financiadores e inversionistas como una fuente segura de pago, que permita agilizar la consecución de recursos de financiamiento y que a su vez, garantiza la bancabilidad.

7.1.5. La realidad es que la ejecución de proyectos obedece a variables diferentes de principios presupuestales como el de anualidad, por cuanto, los montos del proyecto están ajustados a qué tan grande o costoso es el proyecto (mas no el de la asignación presupuestal) y por tanto es el manejo presupuestal el que debe adaptarse al requerimiento en cuantía del proyecto y no al contrario.

7.1.6. En relación con las Vigencias futuras para las entidades descentralizadas distritales, es necesario precisar que el tema presupuestal territorial debe ser analizado desde la

normatividad interna de cada entidad subnacional, puesto que de conformidad con los artículos 104 y 109 del Decreto 111 de 1996 las entidades territoriales debieron ajustar sus normas siguiendo las disposiciones de la Ley Orgánica de Presupuesto.

- 7.1.7. Aclarado lo anterior, las vigencias futuras de las entidades descentralizadas distritales, refiriéndose a las empresas industriales y comerciales del Distrito Capital y sociedades de economía mixta con el régimen de aquellas, se expidió el Decreto Distrital 195 del 2007, "Por el cual se reglamenta y se establecen directrices y controles en el proceso presupuestal de las Entidades Descentralizadas y Empresas Sociales del Estado". Teniendo como fundamento legal el Decreto 714 de 1996 - Estatuto Orgánico de Presupuesto- en su artículo 2 "De la cobertura del Estatuto" en los incisos 4º y 5º, que establecen:

"A los Fondos de Desarrollo Local, Empresas industriales y Comercia/es del Distrito Capital, de las Sociedades de Economía Mixta con el régimen de aquellas, se les aplicaran las Normas y principios que sobre los mismos contenga el presente Estatuto.

En lo demás se regirán por las regulaciones que expida el Gobierno Distrital, sus respectivas Juntas Directivas y el Consejo Distrital de Política Económica y Fiscal -CONFIS"

- 7.1.8. Así mismo, el artículo 76 indica:

"De las Vigencias Futuras de las Empresas. Las Empresas industriales y Comerciales del Distrito y Sociedades de Economía Mixta del Distrito con el régimen de aquellas, podrán adquirir compromisos que afecten vigencias futuras. El Gobierno Distrital reglamentara la materia, de acuerdo con el Artículo 12 del presente Estatuto."

- 7.1.9. El Decreto 195 de 2007 como norma especial en lo que tiene que ver con las directrices y los controles en el proceso presupuestal de las Entidades Descentralizadas y Empresas Sociales del Estado, de manera especial con las vigencias futuras excepcionales del siguiente tenor:

"Artículo 38. VIGENCIAS FUTURAS EXCEPCIONALES.

El CONFIS Distrital en casos excepcionales para obras de infraestructura y para actividades que de no ejecutarse pueden causar inevitablemente la parálisis o afectación en la prestación de un servicio que se deba satisfacer y garantizar por su mandato constitucional, así como para las garantías a las concesiones y solamente en aquellos casos en que el Consejo de Gobierno los declare de importancia estratégica, podrá autorizar que se asuman obligaciones que afecten el presupuesto de vigencias futuras sin que se requiera apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización. Esta vigencia futura excepcional podrá concederse en el último año de gobierno. El monto máximo de las mismas deberá ser consistente con el Plan Financiero Plurianual y las metas establecidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo del Distrito Capital".

- 7.1.10. De las normas transcritas se puede inferir que para las vigencias futuras excepcionales respecto de las empresas industriales y comerciales, las sociedades de economía mixta y las empresas sociales del Estado se requiere solo la autorización del CONFIS Distrital para darle viabilidad legal, siempre y cuando cumplan con los requisitos en la norma señalados.

- 7.1.11. El Decreto 280 de 2018 reglamenta y establece directrices y controles en el proceso presupuestal de las Entidades Descentralizadas y Empresas Sociales del Estado" y se

dictan otras disposiciones. El artículo 1° modificó el artículo 22 del Decreto Distrital 195 de 2007, cuyo texto señala:

“ARTÍCULO 22. OBLIGATORIEDAD. Las entidades descentralizadas sujetas al ámbito de aplicación del Decreto Distrital 195 de 2007 no podrán contraer obligaciones sobre apropiaciones inexistentes, o en exceso del saldo disponible, o sin la autorización previa del CONFIS Distrital para comprometer vigencias futuras.

El CONFIS Distrital podrá autorizar la celebración de contratos, compromisos u obligaciones con cargo a recursos provenientes, parcial o totalmente, de operaciones de crédito público y/o asimiladas, previo al perfeccionamiento de las mismas, siempre que cuenten con cupo de endeudamiento suficiente, autorizado por parte del Concejo de Bogotá. Las entidades cuando constituyan los respectivos créditos deberán reportarlos en los informes trimestrales de control y seguimiento a la Dirección Distrital de Crédito Público de la Secretaría Distrital de Hacienda.

No se podrá ejecutar ningún programa o proyecto de inversión que haga parte del Presupuesto de las Empresas que no se encuentre debidamente formulado, evaluado y registrado en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión de la respectiva Empresa y en el de la Secretaría Distrital de Salud, para el caso de las Empresas Sociales del Estado, en concordancia con lo establecido en el artículo 12 del Decreto Distrital 195 de 2007.

Cualquier compromiso que se adquiriera con violación de estos preceptos creará responsabilidad disciplinaria, fiscal, pecuniaria y penal a cargo de quien asuma estas obligaciones”.

Así mismo, el Decreto 280 de 2018 indica:

“ARTÍCULO 3°.- DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA. Cuando se requiera solicitar la declaratoria de importancia estratégica ante el Consejo de Gobierno Distrital para el trámite de vigencias futuras ordinarias y excepcionales que excedan el período de mandato, se deberán cumplir los siguientes requisitos:

- 1. Que dentro del Plan de Desarrollo vigente se haga referencia a la importancia y el impacto que tiene el desarrollo del proyecto.*
- 2. Que dentro del Plan de Inversiones del Plan de Desarrollo vigente se encuentre incorporado el proyecto que supera el período de Gobierno.*
- 3. Que dentro del Plan Financiero de la Empresa a diez años esté incorporado el impacto financiero del proyecto. En los eventos que el proyecto o gasto a realizar estime recursos provenientes de la transferencia del nivel central, requerirá además el concepto previo y favorable del CONFIS Distrital, donde se valide su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo de Bogotá D.C.*
- 4. Que el proyecto se encuentre viabilizado dentro del Banco de Programas y Proyectos Distrital. Para este requisito se deberá adjuntar un certificado de la Secretaría Distrital de Planeación. En el caso de las Empresas Sociales del Estado se aplicará el mismo procedimiento certificado por la Secretaría Distrital de Salud.*

En caso de proyectos de infraestructura, para autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras excepcionales, se debe cumplir con los requisitos establecidos en la ley de infraestructura (1682 de 2013 y 1882 de 2018), en los decretos reglamentarios o en

las normas que las modifiquen, teniendo en cuenta la modalidad de contratación que se establezca cuando se trate de infraestructura de transporte. O si se opta por contratación mediante la modalidad de Asociaciones Público-Privadas que haya cumplido los requisitos contenidos en la Ley 1508 de 2012, sus decretos reglamentarios o aquellas que la modifiquen. En los demás casos se deberán cumplir los requisitos establecidos en la Ley 80 de 1993 o las normas aplicables a la entidad contratante.

Los requisitos establecidos en los numerales 1 y 2 no aplicarán para las actividades que requieran gastos de operación que de no ejecutarse pueden causar inevitablemente la parálisis o afectación en la prestación de un servicio que se deba satisfacer o garantizar por su mandato constitucional.

El Secretario Cabeza de Sector, en coordinación con la Empresa que ejecutaría las vigencias futuras, deberá presentar la solicitud de declaratoria de importancia estratégica con el cumplimiento de cada uno de los requisitos enunciados previamente, así como el proyecto relacionado, con al menos los siguientes parámetros:

- i. Identificación del proyecto.*
- ii. Descripción detallada del proyecto.*
- iii. Identificación de la población afectada.*
- iv. Diagnóstico del problema o situación a resolver a través del proyecto.*
- v. Fases (incluir cronograma) y costos de ejecución del proyecto, incluyendo las fuentes de financiación del mismo.*
- vi. Valoración técnica, económica, financiera, jurídica, ambiental y social del proyecto.*
- vii. Identificación de posibles riesgos y amenazas que puedan afectar la ejecución del proyecto.”*

8. TIPOLOGÍA DEL CONTRATO A SUSCRIBIR

De concesión, por las razones ampliamente explicadas en las secciones 1, 2 y 3 del presente documento.

9. AUTORIZACIONES NECESARIAS

A continuación se resumen las autorizaciones necesarias en relación con la ejecución de los contratos de concesión adjudicados en el marco de la presente licitación.

9.1. Habilitación

- 9.1.1 De acuerdo con el artículo 5 del Decreto Distrital 831 de 1999, modificado por el Decreto Distrital 836 de 1999, las condiciones y requisitos en materia de organización, capacidad financiera y origen de los recursos, capacidad técnica y de seguridad que se requieren para que una empresa pueda explotar económicamente la actividad del transporte público en el Sistema TransMilenio, estarán determinadas en los pliegos de condiciones de las licitaciones públicas que TMSA convoque para otorgar las concesiones correspondientes.
- 9.1.2 Dispone la misma norma que corresponde a la Secretaría de Movilidad, conceder la habilitación para la prestación del servicio, a que se refieren los artículos 11 de la Ley 336 de 1996 y 5 del Decreto 3109 de 1997, para lo cual, previo a la apertura de la licitación pública certificará que los pliegos de condiciones establecen los requisitos para la habilitación.

- 9.1.3 En consecuencia, de acuerdo con el artículo 7 de la Resolución en comento, el acto de habilitación será otorgado por la Secretaría de Movilidad a quienes hayan sido adjudicatarios de las licitaciones convocadas por TMSA para otorgar las concesiones correspondientes.

9.2. Homologación

- 9.2.1. La Ley 336 de 1996 dispone en su artículo 23 que la prestación del servicio público de transporte debe realizarse con equipos que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos establecidos en las normas aplicables para cada modo.
- 9.2.2. En relación con lo anterior, la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) en su artículo 2° definió la homologación como la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación. Por su parte el artículo 37 de la misma norma, estableció que el registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.
- 9.2.3. Mediante la Resolución 3753 de 2015 (modificada por la Resolución 4200 de 2016) el Ministerio de Transporte expidió el Reglamento Técnico aplicable entre otros, a los vehículos de servicio público masivo de pasajeros, que se importen, fabriquen o ensamblen, que se comercialicen en el territorio nacional.
- 9.2.4. En relación con los vehículos articulados destinados al Servicio Público de Transporte Masivo, el numeral 2 del artículo 5 estableció que serán de obligatorio cumplimiento los numerales de las normas técnicas colombianas NTC 4901-1:2009 y NTC 4901-2:2009 indicados en el Anexo número 3 de la Resolución. En adición a lo anterior, el artículo 9 lista las normas internacionales que se aceptarán como equivalentes a dichas normas técnicas para realizar los procedimientos de evaluación de conformidad.
- 9.2.5. Los aspectos aquí establecidos relativos a la homologación no son taxativos, por lo tanto, los adjudicatarios de la presente licitación deberán asegurar que los vehículos que pongan a disposición del Sistema TransMilenio se encuentren homologados como requisito previo a su vinculación al servicio, de conformidad con las disposiciones aplicables a la materia.

9.3. Matrícula

- 9.3.1. Conforme a lo previsto por el artículo 23 de la Ley 336 de 1996, las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada Modo de transporte.
- 9.3.2. La matrícula del vehículo ante la autoridad de tránsito distrital se somete a los requisitos y procedimientos señalados en los artículos 35 y siguientes del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002), dentro de los cuales se incluye: la factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional, factura de compra en el país de origen y licencia de importación, recibo de pago de impuestos y el certificado de inscripción ante el RUNT al cual se hará referencia a continuación.

9.3.3. Los adjudicatarios de la presente licitación deberán asegurar que los vehículos que pongan a disposición del Sistema TransMilenio se encuentren matriculados como requisito previo a su vinculación al servicio.

9.4. Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT

9.4.1. La Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) en su artículo 8° estableció que el Ministerio de Transporte pondrá en funcionamiento directamente o a través de entidades públicas o particulares el Registro Único Nacional de Tránsito (el "RUNT"), en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país. En relación con los contratos objeto de la presente licitación, el RUNT incorporará los siguientes registros de información: (i) Registro Nacional de Automotores, (ii) Registro Nacional de Seguros.

9.4.2. La Ley 1005 de 2006 adicionó y modificó el Código Nacional de Tránsito Terrestre en relación con el método y el sistema para administrar el RUNT. En relación con los contratos objeto de la presente licitación, el artículo 10° de dicha Ley establece la obligación de inscribir ante el RUNT la siguiente información:

- (a) Todos los automotores legalmente matriculados. Serán responsables de su inscripción los organismos de tránsito.
- (b) Todos los importadores de vehículos.
- (c) Todas las ensambladoras de vehículos que se produzcan en Colombia.

9.5. Tarjeta de Operación

9.5.1. La obtención de la tarjeta de operación por parte del Concesionario de Operación deberá ser coordinada con el Concesionario de Provisión de Flota, para lo cual, el Concesionario de Provisión deberá suministrar oportunamente al Concesionario de Operación, toda la información y documentos que éste requiera para adelantar el trámite correspondiente, y asegurar que la tarjeta de operación se mantenga vigente durante toda la ejecución de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Contrato de Concesión de Operación. Las Partes coordinarán que los plazos de realización de este trámite se lleven a cabo de manera acorde con los plazos generales del Contrato de Concesión suscrito por el Concesionario de Provisión.

9.6. Registro de Vehículos y Certificado de Vinculación al Servicio

9.6.1. El artículo 12 del Decreto Distrital 831 de 1999, señala que corresponde a TMSA administrar la base de datos de registro de los vehículos vinculados al servicio del Sistema Transmilenio, el cual constará en un Certificado de Vinculación al Servicio expedido por TMSA una vez acreditados los requisitos técnicos establecidos por TMSA en relación con el cumplimiento de la tipología de vehículo prevista en cada contrato.

9.6.2. De acuerdo con el manual de operaciones del Sistema TransMilenio, TMSA realizará una inspección de vinculación que tiene los siguientes objetivos: (i) Emitir el certificado de vinculación de los nuevos buses para que estos puedan operar dentro del Sistema y (ii) Incluir un registro para cada bus incorporado a la flota del Sistema TransMilenio con toda la información legal, técnica y ambiental con el fin de llevar una hoja de vida.

- 9.6.3. Seguidamente señala el manual que con el fin de vincular un nuevo bus a la operación del Sistema TransMilenio, el concesionario debe adjuntar los documentos para cada uno de los buses relacionados en los registros con base en la “Lista De Chequeo De Documentación Para Vincular Buses Troncales”.
- 9.6.4. Los adjudicatarios de la presente licitación deberán asegurar que los vehículos cumplen con los requisitos necesarios para que TMSA expida el Certificado de Vinculación al Servicio, en relación con los requisitos que sean su obligación bajo su contrato de concesión. Lo anterior, sin perjuicio del deber de coordinación que le corresponde en relación con el Concesionario de Operación que movilizará su flota, quien cooperará y colaborará con el Concesionario de Provisión en lo que sea pertinente para completar la vinculación.

10. MECANISMOS DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS

10.1 Cláusula compromisoria

- 10.1.1 Bajo lo señalado por el artículo 69 de la Ley 80 de 1993 y en coherencia con lo establecido por la Directiva Presidencial 04 de 2018, los contratos de concesión que se adjudicarán mediante la presente licitación, incorporarán cláusulas compromisorias para que las controversias que surjan durante la ejecución del contrato puedan ser sometidas a consideración de la justicia arbitral.
- 10.1.2 La justicia arbitral ofrece una alternativa expedita para resolver los conflictos de orden contractual que surjan entre las partes, condición deseable particularmente respecto de contratos asociados a la prestación de un servicio público como es el prestado a través del Sistema TransMilenio.
- 10.1.3 Bajo la justicia arbitral es posible nombrar árbitros que cuenten con experiencia específica relacionada con las controversias a tratar, lo que asegura que contarán con las competencias adecuadas para atenderlas de manera eficiente, en beneficio de la calidad y continuidad del servicio.
- 10.1.4 De otro lado, el procedimiento de nombramiento de árbitros comporta una exigente revisión de posibles conflictos de interés, evitando así la designación de aquellos que puedan encontrarse en situaciones que comprometan su deber de imparcialidad para tomar una decisión.
- 10.1.5 Cabe anotar que el inicio del trámite arbitral no facultará a las partes para suspender unilateralmente la ejecución de las obligaciones del contrato, salvo aquellas que de mutuo acuerdo y en consideración a la controversia particular, las partes consideren necesario suspender.
- 10.1.6 Dado que los contratos de concesión podrían implicar la participación de sociedades extranjeras o inversión extranjera y financiación de parte de la banca local e internacional, el pacto arbitral resulta el único mecanismo con credibilidad frente a estos actores para la resolución de conflictos que involucran personas y capital provenientes de distintas jurisdicciones.
- 10.1.7 El nombramiento de árbitros deberá adoptar los Lineamientos Administrativos para Pactos Arbitrales, establecidos por la Directiva N°. 002 de 2016, de la Secretaría Jurídica Distrital, o aquella que la modifique, complemente o sustituya.

11. PROPIEDAD DE LOS VEHÍCULOS

- 11.1 La nuda propiedad de los vehículos será, en todo momento de los concesionarios de la presente licitación. Estos transferirán a TMSA el derecho a usar los buses (usufructo) en beneficio del Sistema, y permitirá que TMSA a su vez entregue el uso y control de la flota a los Concesionarios de Operación.
- 11.2 De acuerdo con lo anterior, los buses que los adjudicatarios de la presente licitación pongan a disposición del sistema no serán objeto de reversión.
- 11.3 Los contratos adjudicados mediante la presente licitación, establecerán las reglas aplicables en relación con los vehículos en caso de terminación normal o anticipada.

12. RETOMA DE FLOTA

- 12.1 Desde la óptica de los adjudicatarios de la presente licitación, será importante contar con un mecanismo que le permita identificar si su activo está siendo usado de manera adecuada y consistente con las especificaciones de mantenimiento. Lo anterior, en la medida en que su activo es garantía de la financiación, por un lado, y por el otro, porque la disponibilidad afecta su retribución.
- 12.2 Como mecanismo para (i) asegurar la disponibilidad de la flota, (ii) permitirle a TMSA asegurar la prestación de un servicio de calidad a los usuarios; y (iii) el control del Sistema, se incorpora un esquema de retoma de flota que le permitirá a TMSA desvincular del servicio al Concesionario de Operación que incumpla reiteradamente sus obligaciones bajo el Contrato de Concesión de Operación. Los adjudicatarios de la presente licitación, podrán solicitar a TMSA que inicie el proceso de retoma de flota si a su juicio, el Concesionario de Operación está incumpliendo sus obligaciones de mantenimiento de la flota.
- 12.3 Si se llegara a presentar una situación como esta TMSA, en su condición de legítimo usufructuario de la flota y dueño del patio, retomaría la flota y el patio y lo asignaría a aquel Concesionario de Operación que presente los mejores niveles de cumplimiento de indicadores que acepte de manera expresa recibir la flota ofrecida en las condiciones contractuales pactadas con el Concesionario de Operación saliente y de acuerdo a lo establecido en el Anexo E del Contrato de Concesión.
- 12.4 El proceso de retoma se describe en el Anexo E de la minuta del contrato que hace parte del Pliego de Condiciones de la presente licitación

13. GARANTÍA LÍQUIDA PARA MANTENIMIENTO.

- (a) Con el propósito de contar con recursos para realizar el Mantenimiento Correctivo de la Flota que sean necesarios en caso de presentarse un Proceso de Retoma, el Concesionario de Operación deberá otorgar una Garantía Bancaria o carta de crédito *stand-by* que cumpla con las s características establecidas en el contrato de concesión.
- (b) La Garantía Líquida de Mantenimiento deberá otorgarse por el valor especificado en la minuta del contrato de concesión de acuerdo con cada Lote de Flota y deberá ser presentada y aprobada por TMSA, con anterioridad a la suscripción el Acta de Inicio del Contrato.

- (c) Los recursos de la Garantía Líquida de Mantenimiento tendrán como única destinación la inversión en la Puesta a Punto de la Flota de la forma prevista en el Contrato y en su Anexo E.
- 13.1 Mediante el esquema descrito, los vehículos que los adjudicatarios de la presente Licitación pondrán a disposición del Sistema TransMilenio, se mantendrán operativos durante su vida útil independientemente de la duración de los Contratos de Concesión de Operación. Una vez los vehículos deban ser desvinculados del servicio por las razones establecidas contractualmente, será obligación de los Concesionarios de provisión de Flota, desvincular los vehículos del Sistema TransMilenio y disponer el destino de los mismos en cumplimiento de las normas aplicables.
- 13.2 El mecanismo de retoma de flota constituye así mismo un incentivo para que los Concesionarios de Operación realicen un adecuado mantenimiento a los vehículos para mantener buenos indicadores de cumplimiento y de esta manera, evitar ser desvinculados de su contrato y a su vez, mantener la condición cumplimiento necesaria para ejercer su derecho de retomar la flota y patio.

14. TIPOLOGÍA DE LOS VEHÍCULOS

- 14.1 Los adjudicatarios de la presente contratación, deberán poner a disposición del Sistema TransMilenio vehículos que cumplan con todos los requisitos para su vinculación a la operación. La vinculación de los vehículos se desarrollará con observancia al par y pasu que TMSA señale para el efecto.
- 14.2 La tipología de los vehículos que será puesta a disposición el Sistema TransMilenio por parte de los adjudicatarios de la presente licitación corresponde a la que sea determinada por TMSA en el Pliego de Condiciones. Las especificaciones de chasis y carrocería serán las que hayan sido elegidas por los adjudicatarios de la Licitación de Operación, en aplicación de las reglas de adjudicación que permitirán a TMSA seleccionar las propuestas que representen el menor costo para el Sistema TransMilenio. Las distintas posibilidades de especificaciones de flota (chasis y carrocería) que los adjudicatarios de la presente licitación pondrán a disposición del Sistema TransMilenio se establecen en el Anexo B del Anexo 1 del Pliego de Condiciones.

15. PATIOS Y ÁREAS DE SOPORTE

- 15.1 Debido a que la prestación del servicio a través del Sistema TransMilenio debe continuar de forma ininterrumpida, el inicio de operaciones por parte de los nuevos Concesionarios de Operación deberá ocurrir de manera coordinada con la salida de los concesionarios de los Contratos BRT, lo que requerirá de una gestión de colaboración conjunta entre antiguos y nuevos operadores, orientada por la estrategia definida por TMSA.

16. MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS Y ÁREAS DE SOPORTE

- 16.1 La interventoría ejercerá supervisión sobre los Concesionarios de Operación, en relación con el cumplimiento de los indicadores de mantenimiento de la flota y los patios y áreas de soporte, de acuerdo a lo establecido en los Contratos de Concesión de Operación. Será obligación de la interventoría verificar que los vehículos vinculados al servicio se conserven en adecuadas condiciones de tránsito, equipados de conformidad con las leyes, reglamentos, normas y procedimientos aplicables a la materia, con apego a las instrucciones impartidas por las autoridades competentes o por TMSA, en su

condición de ente gestor del sistema, de acuerdo a lo previsto en los Contratos de Concesión de Operación y en los manuales de operaciones, reglamentos y demás manuales vigentes que TMSA haya expedido o adopte en el futuro.

- 16.2 Los adjudicatarios de la presente licitación tendrán el derecho y la obligación de verificar si los Concesionarios de Operación, observan los manuales de mantenimiento que pongan a disposición de los proponentes de la Licitación de Operación.
- 16.3 Los manuales de mantenimiento harán parte de la propuesta técnica de los Proponentes de la presente licitación y estarán disponibles para consulta de los interesados en la Licitación de Operación. La coordinación para estos efectos será regulada por los Agentes Privados mediante el Acuerdo Entre Privados.

17. SISTEMAS DE ITS

- 17.1 El concesionario del SIRCI y los Concesionarios de Operación se encargarán de instalar, operar y mantener los dispositivos en los vehículos de acuerdo con el alcance del contrato de concesión del SIRCI y que se indican en el Anexo A del Anexo 1 del Pliego de Condiciones de la presente licitación.
- 17.2 Adicionalmente, los adjudicatarios de la presente licitación deberán adquirir un grupo de equipos de ITS cuyas condiciones y características se encuentran especificadas en el Anexo A del Anexo 1 del Pliego de Condiciones de la presente licitación los cuales corresponderá operar y mantener a los Concesionarios de Operación.
- 17.3 Los adjudicatarios de la presente licitación, deberán coordinar con el concesionario SIRCI y con los Concesionarios de Operación, las actividades necesarias para la instalación de los dispositivos en los vehículos.

18. RIESGOS ASOCIADOS AL PROCESO DE CONTRATACIÓN Y AL CONTRATO

- 18.1 Ver Anexo II – Matriz de Riesgos del Proceso de Contratación
- 18.2 Ver Anexo III – Matriz de Riesgos del Contrato.

19. SUPERVISOR E INTERVENTORÍA DEL CONTRATO

La supervisión y control del contrato será efectuada por el funcionario que sea designado por TMSA. La interventoría (de haberla) será realizada por un tercero contratado por TMSA.

20. FACTORES DE HABILITACIÓN

20.1 Generalidades

El primer componente de la Propuesta del Proponente son los Requisitos Habilitantes que se describen más adelante cuyo cumplimiento dará lugar a la admisibilidad de los Proponentes. En todo caso, en los términos del párrafo del artículo 5 de la Ley 1150 modificado por la Ley 1882 de 2018, se advierte a los Proponentes e interesados que TMSA no permitirá que se acrediten circunstancias ocurridas con posterioridad al Cierre de la presente Licitación. Lo anterior, sin perjuicio de las causales de rechazo de la Propuesta señaladas en los Pliegos de Condiciones y sin perjuicio de lo previsto en el párrafo del artículo 5 de la ley 1150 de 2007.

20.2 Conversión de Monedas

- 20.2.1 Si los documentos que acreditan los Requisitos Habilitantes, estuviesen en moneda diferente al Dólar, TMSA durante el proceso de evaluación de las Propuestas convertirá la moneda original al Dólar utilizando el siguiente procedimiento:
- 20.2.2 Si los documentos que acreditan los Requisitos Habilitantes (incluyendo los Compromisos de Inversión), estuviesen en Pesos, TMSA utilizará la TRM de la Fecha de publicación del pliego de condiciones definitivo de la presente Licitación para convertir los Pesos a Dólares.
- 20.2.3 Si los documentos que acreditan los Requisitos Habilitantes (incluyendo los Compromisos de Inversión), estuviesen en moneda diferente al Dólar, TMSA deberá convertir la moneda original al Dólar para lo cual se tomará como tasa de referencia aquella que sea certificada por el Banco Central o por el organismo legalmente competente del país de la moneda de origen en la fecha de publicación del pliego de condiciones definitivo de la presente Licitación. TMSA revelará en el informe de evaluación la tasa correspondiente y la fuente utilizada.

20.3 Participantes

- 20.3.1 Podrán participar en la presente Licitación y presentar Propuesta (a) personas jurídicas civiles o comerciales, nacionales o extranjeras de naturaleza privada, (b) personas naturales, nacionales o extranjeras, (c) Fondos de Capital Privado nacionales o extranjeros; y (d) Patrimonios Autónomos nacionales o extranjeros, todos los anteriores ((a), (b), (c) y (d)) ya sea de manera individual o bajo Estructuras Plurales. En este último caso, deben informar y acreditar en su respectiva Propuesta la forma de asociación mediante la cual se constituye la Estructura Plural.
- 20.3.2 Los interesados podrán presentarse a la presente Licitación como Proponentes Acoplados o como Proponentes no Acoplados. Los Proponentes Acoplados solamente podrán participar acoplados con el mismo Proponente de Operación de Flota para todos los Lotes de Flota para los cuales presente Propuesta y, consecuentemente, no podrán presentarse (a) a un Lote de Flota como Proponente Acoplado y a otro Lote de Flota como Proponente no Acoplado; (b) participar en más de un Proponente Acoplado con Proponentes de Operación diferentes para un mismo Lote de Flota o para Lotes de Flota Diferentes; (c) a un mismo Lote de Flota como Proponente Acoplado y como Proponente no Acoplado. Las Propuestas presentadas por quienes se encuentren en el supuesto descrito serán rechazadas.
- 20.3.3 De acuerdo con las disposiciones previstas en los literales (g) y (h) del numeral 1 del artículo 8 de la Ley 80 de 1993, serán inhábiles las Propuestas presentadas por (a) quienes sean cónyuges o compañeros permanentes y quienes se encuentren dentro del segundo grado de consanguinidad o segundo de afinidad con cualquier otra personas que formalmente haya presentado propuesta para la presente Licitación; y (b) las sociedades distintas de las anónimas abiertas, en las cuales el representante legal o cualquiera de sus socios tenga parentesco en segundo grado de consanguinidad o segundo de afinidad con el representante legal o con cualquiera de

los socios de una sociedad que formalmente haya presentado propuesta para la presente Licitación. Si se presenta este caso, TMSA solamente aceptará la Propuesta presentada primero en el tiempo, para lo cual aplicará lo previsto en el artículo 2.2.1.1.2.2.5 del Decreto 1082.

- 20.3.4 En ningún caso una misma persona (natural o jurídica, nacional o extranjera) o Fondo de Capital Privado o Patrimonio Autónomo podrá participar en más de una Propuesta. Tampoco podrá hacerlo a través de una sociedad controlada o su matriz, ni por una sociedad controlada de su matriz, ni a través de personas con las cuales tenga una relación de consanguinidad hasta el tercer grado o tercer grado de afinidad o primero civil si los Proponentes o miembros de la Estructura Plural fuesen personas naturales. Si se presenta este caso, TMSA solamente aceptará la Propuesta presentada primero en el tiempo, según lo previsto en el artículo 2.2.1.1.2.2.5 del Decreto 1082. Para estos efectos, se entenderá por control, el definido por la ley comercial en el artículo 261 del Código de Comercio.
- 20.3.5 No podrán participar en esta Licitación, quienes se encuentren en cualquiera de las circunstancias previstas en las disposiciones legales vigentes que consagren inhabilidades e incompatibilidades para contratar con TMSA. Para estos efectos, TMSA verificará el certificado de antecedentes disciplinarios expedido por la Procuraduría General de la Nación, el certificado de antecedentes judiciales expedido por la Policía Nacional y consultará el Boletín de Responsables Fiscales de la Contraloría General de la República.
- 20.3.6 Proponentes deberán declarar bajo la gravedad del juramento que: (a) no están incurso en las mencionadas inhabilidades, incompatibilidades o prohibiciones legales; (b) que no se encuentran incurso en ninguna causal de disolución y/o liquidación, (c) que no se encuentra(n) adelantando un proceso de liquidación obligatoria, dicha afirmación se entenderá prestada con la suscripción de la Carta de Presentación de la Propuesta (Anexo 2).
- 20.3.7 Podrán participar en la presente Licitación sociedades comerciales cuyo único accionista sea un Fondo de Capital Privado, caso en el cual acreditará la Capacidad Jurídica bajo las reglas del pliego, los demás Requisitos Habilitantes y requerimientos de los Pliegos se acreditarán como personas jurídicas salvo por la Capacidad Financiera que podrán acreditar como los Fondos de Capital Privado.
- 20.3.8 Un Fabricante directa o indirectamente a través de cualquier filial o de su matriz (directa o indirecta) podrá participar como Proponente o miembro de una Estructura Plural, sin embargo en este caso dicho Fabricante no podrá ni directa ni indirectamente vender Buses a otros Proponentes en la presente Licitación. Lo anterior, en la medida en que le corresponde al Fabricante conocer las condiciones de la financiación del Proponente al que le vaya a vender la Flota para expedir la certificación exigida en los Pliegos. Si se presenta esta situación TMSA solamente evaluará la Propuesta que se haya presentado primero en el tiempo y rechazará las demás.
- 20.3.9 Si el Proponente de Operación Acoplado de Proponente Acoplado bajo la presente Licitación no se presenta en la Licitación de Operación o se presenta con un tercero,

el Proponente Acoplado de esta Licitación podrá optar por mantener los términos y condiciones de su Propuesta y seguir participando como Proponente No Acoplado o desistir de su Propuesta. En este último caso TMSA no ejecutará la Garantía de Seriedad de la Oferta.

20.4 Capacidad Jurídica

20.4.1 Interesados Colombianos

- (a) Personas Naturales: Las personas naturales nacionales deberán acreditar su existencia mediante la presentación de copia de su cédula de ciudadanía.
- (b) Personas Jurídicas Civiles o Comerciales: Las personas jurídicas civiles o comerciales de naturaleza privada, constituidas conforme a la legislación colombiana y con domicilio en Colombia deberán cumplir con los siguientes requisitos:
 - (i) Deberá 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:
 - (1) la existencia y representación legal;
 - (2) la Capacidad Jurídica del representante legal para la presentación de la Propuesta y para la constitución de la Sociedad Concesionaria con la cual TMSA suscribirá el Contrato;
 - (3) que su objeto social principal o complementario permite a la persona jurídica la participación en licitaciones y la incorporación de sociedades. Para estos efectos, la autorización para participar en licitaciones individual o conjuntamente con terceros se entiende contenida dentro de las autorizaciones generales otorgadas para comprometer a la sociedad.
 - (4) que se han constituido con anterioridad a la Fecha de Cierre de la presente Licitación, y que el término de duración es por lo menos igual al plazo total estimado del Contrato de Concesión y cinco (5) años más.
 - (ii) Cuando el representante legal tenga limitaciones estatutarias para presentar la Propuesta, incorporar sociedades (individual o conjuntamente con terceros) o realizar cualquier otro acto requerido para la presentación de Propuesta, la participación en la Licitación y/o para la incorporación de la Sociedad Concesionaria que suscriba el Contrato en caso de resultar Adjudicatario, se deberá presentar en la Propuesta un extracto del acta del órgano social competente en la que conste la decisión mediante la cual se autoriza la presentación de la Propuesta (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.

- (iii) En los casos en que el vencimiento del período de duración de la persona jurídica sea inferior al plazo exigido, se admitirá un acta proveniente del órgano social con Capacidad Jurídica para tomar esa clase de determinaciones en la cual se exprese el compromiso en firme de (1) prorrogar la duración de la persona jurídica para alcanzar los plazos aquí previstos (conforme a lo previsto en el artículo 6 de la Ley 80 de 1993), en caso de resultar Adjudicatario; y (2) de formalizar la respectiva reforma antes de la constitución de la Sociedad Concesionaria. Este compromiso deberá reflejarse en la Carta de Presentación de la Propuesta (Anexo 2) y su incumplimiento implicará la ejecución de la Garantía de Seriedad de la Propuesta y la imposibilidad de suscribir el Contrato.

20.4.2 Interesados Extranjeros

- (a) Para los efectos previstos en este numeral, se consideran interesados de origen extranjero las empresas que no hayan sido constituidas de acuerdo con la legislación colombiana y las personas naturales que no tengan la nacionalidad colombiana.
- (b) Para todos los efectos, las Propuestas de interesados de origen extranjero se someterán a la legislación colombiana, sin perjuicio de lo cual, para su participación deberán cumplir con las siguientes condiciones:
 - (i) Personas Naturales: Las personas naturales extranjeras, deberán acreditar su existencia mediante la presentación de copia de su pasaporte, y si se encuentra residenciado en Colombia, mediante la presentación de copia de la cédula de extranjería expedida por la autoridad competente.
 - (ii) Personas Jurídicas: Las personas jurídicas extranjeras deberán cumplir los siguientes requisitos:
 - (A) Acreditar su existencia y representación legal, para lo cual deberá presentar un documento expedido por la autoridad competente en el país de su domicilio, expedido por lo menos dentro de los cuatro (4) meses anteriores a la Fecha de Cierre, en el que conste:
 - su existencia,
 - objeto,
 - fecha de constitución (que en todo caso deberá ser anterior a la Fecha de Cierre),
 - vigencia,

- nombre del representante legal de la sociedad o de la persona o personas que tengan la Capacidad Jurídica para comprometerla y sus facultades señalando expresamente, si fuere el caso, que el representante no tiene limitaciones para presentar la Propuesta.
- (B) En el evento en que conforme a la jurisdicción de incorporación del Interesado extranjero no hubiese un documento que contenga la totalidad de la información, presentarán los documentos expedidos por las respectivas autoridades competentes que sean necesarios para acreditar lo solicitado.
- (C) Si en la jurisdicción de incorporación no existiese ninguna autoridad o entidad que certifique la información aquí solicitada, el Proponente extranjero deberá presentar una declaración juramentada de una persona con Capacidad Jurídica para vincularla en la que conste que (a) no existe autoridad u organismo que certifique lo solicitado en el presente numeral; (b) la información requerida en el presente numeral; y (c) la Capacidad Jurídica para vincular y representar a la sociedad de la persona que efectúa la declaración y de las demás personas que puedan representar y vincular a la sociedad para la presente Licitación, si las hay. En este caso, la acreditación de los requisitos señalados en el numeral (A) se hará, con base en los siguientes lineamientos:
- Objeto: presentará copia de sus estatutos sociales.
 - Capacidad Jurídica de su(s) representante(s) legal(es) o de su(s) apoderado(s) especial(es) en Colombia para la suscripción del Contrato: para lo cual presentará copia de sus estatutos sociales.
 - Duración es por lo menos igual al Plazo Total Estimado del Contrato y cinco (5) años más: presentará copia de sus estatutos sociales y, en caso de ser necesario, copia del acta del órgano social competente autorizando la extensión del mismo en caso de resultar Adjudicatario y que dicha extensión se debe perfeccionar antes

de la constitución de la Promesa de Sociedad Futura.

- (D) Adicionalmente a lo exigido en los numerales anteriores, si la Propuesta fuera suscrita por una persona jurídica extranjera a través de la sucursal que se encuentre abierta en Colombia y/o por el representante de ésta, deberá acreditarse la Capacidad Jurídica de la sucursal y de su representante, mediante la presentación del certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de su domicilio, cuya fecha de expedición no podrá ser superior a un (1) mes antes de la Fecha de Cierre. Cuando el representante legal de la sucursal tenga limitaciones para participar en la Licitación, suscribir el Contrato o realizar cualquier otro acto requerido para la contratación en caso de resultar Adjudicatario, se deberá presentar en la Propuesta copia del acta en la que conste la decisión del órgano social competente correspondiente de la sociedad extranjera, que autorice la presentación de la Propuesta, la celebración del Contrato y la realización de los demás actos requeridos para la contratación en caso de resultar Adjudicatario. Teniendo en cuenta que el Adjudicatario tendrá la obligación de constituir la Sociedad Concesionaria para suscribir y ejecutar el Contrato, a este acto solamente podrá concurrir la matriz, en la medida en que las sucursales de sociedades extranjeras en Colombia no tienen capacidad jurídica para comparecer a la constitución de sociedades, lo anterior ha sido reiterado en numerosas ocasiones por la Superintendencia de Sociedades, entre otras en el oficio No. 220-124869 del 8 de agosto de 2014.

Si (i) el(los) representante(s) legal(es) tuviere(n) limitaciones estatutarias para participar en la Licitación e incorporar sociedades (directamente o conjuntamente con terceros en caso de Estructuras Plurales) y en general para efectuar cualquier acto derivado del Proceso de Selección o de su eventual condición de Adjudicatario, deberá adjuntarse una autorización del órgano social competente de la sociedad en la cual se impartan las autorizaciones necesarias o se eliminen dichas limitaciones (se entenderá que se verificará la limitación respecto de la(s) persona(s) que esté(n) facultada(s) para actuar en el presente proceso y no respecto de aquellos representantes que no estén representando al Proponente en la presente Licitación, de manera que la limitación solamente deberá levantarse respecto de aquél(aquellos) representante(s) que suscriba(n) documentos que sean presentados en la Propuesta).

(c) Apoderado.

- (i) Las personas naturales extranjeras sin residencia en Colombia, y las personas jurídicas extranjeras sin domicilio en Colombia, deberán acreditar un apoderado domiciliado en Colombia, debidamente facultado para presentar la Propuesta, participar y comprometer a su

representado en las diferentes instancias de la Licitación, suscribir los documentos y declaraciones que se requieran, así como la constitución de la Sociedad Concesionaria, suministrar la información que le sea solicitada, y demás actos necesarios de acuerdo con el Pliego.

- (ii) Dicho apoderado podrá ser el mismo apoderado único para el caso de personas extranjeras que participen en Estructuras Plurales y en tal caso, bastará para todos los efectos, la presentación del poder común otorgado por todos los participantes de la Estructura Plural. El poder a que se refiere este párrafo podrá otorgarse en el mismo acto de constitución de la Estructura Plural.
- (iii) Para fines de claridad únicamente, (i) podrán designar a más de una persona como su apoderado en Colombia, caso en el cual podrán indicar a su entera discreción las condiciones o las limitaciones a los apoderados. En todo caso, si no se precisan tales condiciones y/o limitaciones, TMSA presumirá que cualquiera de los apoderados podrá suscribir y vincular al Proponente extranjero sin domicilio en Colombia, y (ii) podrán designar como apoderados a personas jurídicas domiciliadas en Colombia caso en el cual (x) se deberá indicar en el respectivo poder el o los nombres de los representantes legales de dichas personas jurídicas que están facultados para representarla en el ejercicio del poder; (y) acreditar que la persona jurídica designada tiene Capacidad Jurídica para actuar como apoderado; y (z) que los representantes legales designados están debidamente facultados para actuar bajo el respectivo poder.

20.4.3 Fondos de Capital Privado.

- (a) Los Fondos de Capital Privado deberán acreditar los mismos elementos de Capacidad Jurídica que las sociedades nacionales o extranjeras según si el fondo es colombiano o extranjero. Por lo tanto deberán acreditar la Capacidad Jurídica con la siguiente documentación:
 - (i) Adjuntar certificado de existencia y representación legal de la Sociedad Administradora y del gestor profesional del Fondo.
 - (ii) Adjuntar certificación suscrita por el representante legal de la Sociedad Administradora en la que se certifique que el Fondo de Capital Privado se encuentra en operación y ha recibido de la Superintendencia Financiera de Colombia el número para transmitir información.
 - (iii) Adjuntar copia del acta del comité de inversiones (o extracto del acta) del Fondo de Capital Privado (o del respectivo Compartimento) en la que se autoriza participar y presentar Propuesta bajo la presente Licitación y a constituir la Sociedad Concesionaria en caso de resultar Adjudicatarios. En el acta no deberá constar el monto de participación del Fondo de Capital

Privado, y si el monto autorizado consta en la misma acta, se deberá omitir dicho aparte en el extracto. En ningún caso, la participación del Fondo de Capital Privado podrá estar condicionada.

- (iv) Si el Fondo de Capital Privado es colombiano deberá aportar los documentos equivalentes para (i), no deberán aportar el (ii) y cumplir con (iii).
- (b) El Fondo de Capital Privado deberá haberse constituido antes de la Fecha de Cierre (es decir que para el caso colombiano se deberá haber radicado el reglamento en la Superintendencia Financiera de Colombia y haber transcurrido el plazo mínimo presunto para inicio de operaciones previsto por la Superintendencia Financiera y para los extranjeros se deberá haber constituido el vehículo) y tener en sus objetivos de inversión la inversión directa o indirecta en proyectos o en sociedades que inviertan en proyectos cuyo objeto cumpla con el objeto de la presente Licitación. Lo cual será certificado por la sociedad administradora del Fondo o su *fund manager* si el fondo es extranjero.
- (c) La duración remanente del Fondo de Capital Privado deberá ser por lo menos cinco (5) años contados desde la Fecha de Cierre.

20.4.4 Patrimonios Autónomos.

- (a) Los Patrimonios Autónomos deberán acreditar los mismos elementos de Capacidad Jurídica que las sociedades nacionales o extranjeras según si el fondo es colombiano o extranjero. Por lo tanto deberán acreditar la Capacidad Jurídica con la siguiente documentación:
 - (i) Adjuntar certificado de existencia y representación legal de la Sociedad Fiduciaria.
 - (ii) Adjuntar certificación suscrita por el representante legal de la Sociedad Fiduciaria en la que se certifique que el Patrimonio Autónomo se encuentra en operación.
 - (iii) Adjuntar copia del acta (o extracto del acta) del comité fiduciario en la que se autoriza participar y presentar Propuesta bajo la presente Licitación y a constituir la Sociedad Concesionaria en caso de resultar Adjudicatarios. En el acta no deberá constar el monto de participación del Patrimonio Autónomo, y si el monto autorizado consta en la misma acta, se deberá omitir dicho aparte en el extracto. En ningún caso, la participación del Patrimonio Autónomo podrá estar condicionada.
- (b) El Patrimonio Autónomo deberá haberse constituido antes de la Fecha de Cierre y tener en sus objetivos de inversión la inversión directa o indirecta en proyectos o en sociedades que inviertan en proyectos cuyo objeto

cumpla con el objeto de la presente Licitación. Lo cual será certificado por la sociedad fiduciaria.

- (c) La duración remanente del contrato de fiducia mercantil mediante el cual se haya constituido el Patrimonio Autónomo deberá ser por lo menos cinco (5) años contados desde la Fecha de Cierre.

20.4.5 Estructuras Plurales.

- (d) Se entenderá presentada una Propuesta por Estructuras Plurales, cuando de manera conjunta dos o más personas naturales o jurídicas o Fondos de Capital Privado, nacionales o extranjeros, presenten una Propuesta de manera conjunta. En tal caso se tendrá como Proponente, para todos los efectos dentro de la presente Licitación, al grupo conformado por la pluralidad de personas y no las personas que lo conforman, individualmente consideradas. La presentación de Propuestas por parte de Estructuras Plurales, deberá sujetarse a las siguientes condiciones:
- (e) Consorcios y Uniones Temporales: Los Consorcios y Uniones Temporales, deberán cumplir los siguientes requisitos:
 - (i) 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 privado mediante el cual se constituyan el Consorcio o la Unión Temporal.
 - (ii) 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 Propuesta, la Adjudicación y para la incorporación de la Sociedad Concesionaria en caso de resultar Adjudicatarios. Este requisito se podrá acreditar con el documento privado de creación de la forma asociativa 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 y aceptantes, por lo tanto, si el mismo se otorga en el documento de creación de la forma asociativa, se le deberá hacer presentación personal a dicho documento de creación.
 - (iii) Acreditar la existencia, representación legal y Capacidad Jurídica de cada una de las personas, naturales o jurídicas y/o Fondos de Capital Privado y/o Patrimonios Autónomos asociados en Consorcio o en Unión Temporal y de sus representantes para la constitución del Consorcio o Unión Temporal, así como para la constitución de la Sociedad Concesionaria que celebrará y ejecutará el Contrato a través de la forma de asociación escogida conforme se indica en el Pliego de Condiciones.

- (iv) Acreditar un término mínimo de duración del Consorcio o de la Unión Temporal, por lo menos igual al plazo de la presente Licitación y seis (6) meses más contados desde la Fecha de Cierre.
 - (v) Cuando una Propuesta sea presentada por dos o más personas a través de las figuras de Consorcio o Unión Temporal, deberá consignarse de manera clara y expresa en el documento de asociación si la misma se da en calidad de Consorcio o Unión Temporal, y en este último caso señalarán los términos y extensión de la participación de cada uno de los miembros de la Unión Temporal en la Propuesta.
 - (vi) Para constituirse en Unión Temporal, deberá expresarse así de manera clara y explícita; de otra forma, en el caso de Propuestas presentadas por dos o más personas naturales o jurídicas o Fondos de Capital Privado nacionales o extranjeros, se presumirá la intención de concurrir a la Licitación en Consorcio, con los efectos y consecuencias que dicha forma de asociación conlleve para los interesados, de acuerdo con lo previsto en el artículo 7 de la Ley 80 de 1993. También se presumirá la intención de concurrir a la Licitación en Consorcio, con los efectos señalados, cuando el acuerdo de Unión Temporal no señale con claridad los términos y extensión de la participación de cada uno de los miembros de la Unión Temporal en la Propuesta.
 - (vii) Adicionalmente, en el caso que se presente una Propuesta bajo la modalidad de Consorcio o Unión Temporal, el Proponente deberá tener en cuenta que, en caso de resultar Adjudicatario, deberá constituir la Sociedad Concesionaria y su composición accionaria deberá ser igual a la participación de cada miembro del Consorcio o Unión Temporal revelada en el acuerdo de conformación del Consorcio o Unión Temporal. Así mismo, deberán tener en cuenta que la modificación de la composición accionaria de la Sociedad Concesionaria se regulará por las reglas previstas en el Contrato de Concesión.
- (f) Promesa de Sociedad Futura: Para participar bajo esta forma de asociación deberán cumplirse los siguientes requisitos:
- (i) Aportar el contrato de promesa de contrato de sociedad para la constitución de una sociedad mercantil en cuyo objeto se contemple la suscripción y ejecución del(los) Contrato(s) de Concesión objeto de esta Licitación, en la que se prevea para la Sociedad Concesionaria un término mínimo de duración por lo menos igual al Plazo Total Estimado del Contrato y cinco (5) años más, y se limite la enajenación de la propiedad accionaria o de la participación social de los asociados, en los términos del Contrato de Concesión.
 - (ii) Acreditar el nombramiento del(los) representante(s) legal(es) de todas las personas naturales o jurídicas que se comprometan a la constitución de la sociedad futura, con facultades suficientes para la representación sin limitaciones del grupo, en todos los aspectos que se requieran desde la

presentación de la Propuesta hasta la constitución de la sociedad prometida. Este requisito se acreditará con la presentación del documento en el cual conste el otorgamiento del poder al(los) representante(s) común(es) con facultades suficientes para actuar, obligar y responsabilizar a todos y a cada uno de los copartícipes en el trámite de la Licitación. El poder podrá ser otorgado en el contrato de promesa de constitución de sociedad mercantil. El poder deberá contar con presentación personal de los otorgantes y aceptantes, por lo tanto, si el mismo se otorga en el documento de promesa de creación de la sociedad futura, se le deberá hacer presentación personal a dicho documento de promesa.

- (i) Acreditar la existencia, vigencia, representación legal y la Capacidad Jurídica de las personas integrantes del grupo y de sus representantes legales, para suscribir el contrato de promesa de sociedad y para su participación en la sociedad futura que se constituya, en la calidad y proporciones de participación en las que cada uno de los futuros asociados se comprometa conforme se indica en el Pliego de Condiciones. En relación con el objeto social de las personas integrantes del grupo se precisa que éste deberá permitir participar en y/o constituir la Estructura Plural escogida para participar en la presente Licitación y participar en el capital accionario de sociedades. Para efectos de claridad, esta facultad estará comprendida si el objeto social contiene una cláusula general que permita desarrollar cualquier actividad lícita o realizar todos los actos y contratos que permitan desarrollar el objeto principal de la sociedad.
- (ii) Los aspectos requeridos en los numerales anteriores, deberán acreditarse mediante la presentación del contrato de promesa de constitución de sociedad mercantil, en la que se consignen los acuerdos que den cuenta de lo pertinente, con el cumplimiento de los requisitos previstos en tales incisos y en el artículo 119 del Código de Comercio, sujetando la suscripción del contrato de sociedad únicamente a la Adjudicación de la Licitación, y señalando un término o plazo para la suscripción del contrato de sociedad en dicho evento, término éste que, en todo caso, deberá permitir el cumplimiento de los plazos máximos establecidos en los Pliegos.
- (iii) Cualquier condición diferente a la Adjudicación para el perfeccionamiento del contrato de sociedad dará lugar a que la Propuesta sea rechazada.
- (iv) Adicionalmente, en el caso que se presente una Propuesta bajo la modalidad de Promesa de Sociedad Futura, el Proponente deberá tener en cuenta que, en caso de resultar Adjudicatario los accionistas o socios podrán enajenar su participación en la Sociedad Concesionaria en los términos señalados en el Contrato de Concesión.

- (g) Documento de Asociación. Para participar bajo esta forma de asociación deberán cumplirse los siguientes requisitos:
- (i) Acreditar la suscripción del Documento de Asociación por los Integrantes de la respectiva asociación, en el que se prevea la presentación conjunta de la Propuesta bajo la presente Licitación y, en caso de resultar Adjudicatarios, la constitución de una sociedad mercantil en cuyo objeto se contemple la suscripción y ejecución del(los) Contrato(s) de Concesión objeto de esta Licitación.
 - (ii) Acreditar el nombramiento del(los) representante(s) legal(es) de todas las personas naturales o jurídicas que suscriban el Documento de Asociación, con facultades suficientes para la representación sin limitaciones del grupo, en todos los aspectos que se requieran desde la presentación de la Propuesta hasta la constitución de la sociedad prometida. Este requisito se acreditará con la presentación del documento en el cual conste el otorgamiento del poder al(los) representante(s) común(es) con facultades suficientes para actuar, obligar y responsabilizar a todos y a cada uno de los copartícipes en el trámite de la Licitación. El poder podrá ser otorgado en el Documento de Asociación. El poder deberá contar con presentación personal de los otorgantes y aceptantes, por lo tanto, si el mismo se otorga en el Documento de Asociación, se le deberá hacer presentación personal a dicho Documento de Asociación.
 - (iii) Acreditar la existencia, vigencia, representación legal y la Capacidad Jurídica de las personas integrantes de la respectiva asociación y de sus representantes legales, para suscribir el Documento de Asociación y para su participación en la sociedad futura que se constituya, en la calidad y proporciones de participación en las que cada uno de los futuros asociados se comprometa conforme se indica en el Pliego de Condiciones. En relación con el objeto social de las personas integrantes del grupo se precisa que éste deberá permitir participar en y/o constituir la Estructura Plural escogida para participar en la presente Licitación y participar en el capital accionario de sociedades.
 - (iv) Los aspectos requeridos en los numerales anteriores, deberán acreditarse mediante la presentación del Documento de Asociación.

20.4.6 Apoderados

- (a) Los Proponentes podrán presentar Propuesta directamente o por intermedio de uno o varios apoderados, evento en el cual deberán anexar con la Propuesta el poder correspondiente, que debe otorgar al(los) apoderado(s) de manera clara y expresa facultades amplias y suficientes para actuar, obligar y responsabilizar al Proponente en el trámite de la Licitación, y en la constitución de la Sociedad Concesionaria.

- (b) El apoderado podrá ser una o varias personas naturales o jurídicas, pero en todo caso deberá tener domicilio permanente para efectos de este Pliego en la República de Colombia, y deberá estar facultado para representar conjuntamente al Proponente o a todos los integrantes de la Estructura Plural, a efectos de adelantar en su nombre de manera específica las siguientes actividades: (i) presentar Propuesta en desarrollo de la presente Licitación; (ii) dar respuesta a los requerimientos y aclaraciones que solicite TMSA en el curso del proceso licitatorio; (iii) recibir las notificaciones a que haya lugar dentro del proceso licitatorio, incluyendo la del acto administrativo de Adjudicación; (iv) constituir la Sociedad Concesionaria en caso de resultar Adjudicatario.
- (c) En todos los casos la suscripción del Contrato estará a cargo de quien se designe como representante legal de la Sociedad Concesionaria, una vez se encuentre esta constituida.
- (d) Los poderes deberán estar debidamente legalizados.

20.4.7 Acreditación de los Requisitos Habilitantes de Sociedades Controladas por el Proponente o de la Matriz del Proponente

- (h) El Proponente (o los miembros de una Estructura Plural) podrá(n) acreditar Requisitos Habilitantes a través de (i) sociedades controladas por el Proponente o por un MAP; o (ii) la matriz del Proponente o de un MAP; o (iii) sociedades controladas por la matriz del Proponente o de un MAP. Para estos efectos habrá control o se considerará matriz cuando se cumpla con la definición de control previsto en el artículo 261 del Código de Comercio colombiano.
- (i) El Proponente (o los miembros de una Estructura Plural que sean MAP) deberá acreditar la situación de control de la siguiente manera:
 - (i) Control por Participación Accionaria: Si el Proponente o los MAP acreditan el Requisito Habilitante de: (1) su matriz; o (2) una sociedad controlada por el Proponente o por el MAP; o (3) de una sociedad controlada por la matriz del Proponente o del MAP, la situación de control se verificará:
 - (A) si el Proponente o MAP es colombiano, en el certificado de existencia y representación legal de cada una de las sociedades que sean necesarias para demostrar el control accionario entre el Proponente o MAP y la sociedad cuyo Requisitos Habilitantes se acreditan en la presente Licitación; o
 - (B) si el Proponente es extranjero, (A) mediante el certificado de existencia y representación legal de cada una de las sociedades que sean necesarias para demostrar el control accionario entre el Proponente o MAP y la sociedad cuyos Requisitos Habilitantes se acreditan en la presente Licitación, si la jurisdicción de incorporación de la sociedad controlada o controlante tuviere tal certificado y en el mismo fuese obligatorio registrar la situación de control, o (B) mediante la presentación de un documento equivalente al certificado de existencia y representación legal de

cada una de las sociedades que sean necesarias para demostrar el control accionario entre el Proponente o MAP y la sociedad cuyos Requisitos Habilitantes se acreditan en la presente Licitación, según la jurisdicción, siempre que en el mismo fuese obligatorio registrar la situación de control, o (C) mediante certificación expedida por cada uno de los representantes legales del Proponente o MAP y de cada una de las sociedades necesarias para acreditar la situación de control, en la que conste la razón por la cual existe control entre las respectivas sociedades o personas y sociedades.

- (ii) Control por Razones Diferentes a la Participación Accionaria: Si el control es ejercido por virtud de un acuerdo de accionistas o por virtud de cualquier otro documento o situación, el Proponente o MAP deberá aportar copia del acuerdo de accionistas o de los documentos que acrediten tal situación de control (v.gr. memorandos de entendimiento, copia de actas de junta o asamblea en la que conste el control, entre otros). En ningún caso será válido acreditar el control mediante certificaciones expedidas por quien controla o es controlado.

20.4.8 Documentos otorgados en el Exterior.

- (a) Salvo por el poder al representante común de la Estructura Plural o a terceros en caso de Proponentes que no sean Estructuras Plurales que deberá estar traducido por traductor oficial y apostillados al momento de presentar la Propuesta, los demás documentos otorgados en el exterior podrán venir en traducción simple y sin estar legalizados (o podrán presentarse en pdf o fotocopia siempre que sean pdf o fotocopias del documento que se presentará en la Licitación). La obligación de legalizar y traducir por traductor oficial deberá cumplirse por parte de quienes resulten Adjudicatarios en la presente Licitación.
- (b) Sin perjuicio de lo anterior, si al momento de la evaluación TMSA tuviere fundadas dudas sobre la traducción, esta podrá solicitar al Proponente que aporte una traducción oficial del documento.
- (c) Legalización: Los documentos otorgados en el exterior de quienes resulten Adjudicatarios deberán presentarse debidamente legalizados a más tardar en la fecha de firma del Contrato de Concesión. Para lo cual podrán acudir a cualquiera de los siguientes mecanismos, según corresponda.
 - (i) Consularización. De conformidad con lo previsto en el artículo 480 del Código de Comercio, los documentos otorgados en el exterior se autenticarán por los funcionarios competentes para ello en el respectivo país, y la firma de tales funcionarios lo será a su vez por el cónsul colombiano o, a falta de éste, por el de una nación amiga, sin perjuicio de lo establecido en convenios internacionales sobre el régimen de los poderes. Tratándose de sociedades, al autenticar los documentos a que se refiere el mencionado artículo los

cónsules harán constar que la sociedad existe y ejerce su objeto conforme a las leyes del respectivo país.

- (ii) Apostilla. Cuando se trate de documentos de naturaleza pública otorgados en el exterior, de conformidad con lo previsto en la Ley 455 de 1998, no se requerirá del trámite de consularización señalado, siempre que provenga de uno de los países signatarios de la Convención de La Haya del 5 de octubre de 1961, sobre abolición del requisito de legalización para documentos públicos extranjeros, aprobada por la Ley 455 de 1998. En este caso sólo será exigible la Apostilla, trámite que consiste en el certificado mediante el cual se avala la autenticidad de la firma y el título con el que ha actuado la persona firmante del documento y que se surte ante la autoridad competente en el país de origen del documento o del Proponente o del miembro de la Estructura Plural. Si la Apostilla está dada en idioma distinto del castellano, deberá presentarse acompañada de una traducción oficial a dicho idioma y la firma del traductor legalizada de conformidad con las normas vigentes.
 - (iii) Los Proponentes provenientes de aquellos países signatarios de la Convención de La Haya citada en el literal (ii) anterior podrán optar, como procedimiento de legalización de los documentos otorgados en el exterior, la consularización o la Apostilla.
 - (iv) Los Anexos a los Pliegos que deben entregar los Proponentes, no deberán contar con el procedimiento descrito en los anteriores.
- (d) Traducción Oficial: Todos los documentos y certificaciones a los que se refiere este Pliego de los Adjudicatarios, emitidos en idioma diferente al castellano, deberán presentarse, a más tardar en la fecha de firma del Contrato de Concesión, en su idioma original y traducidos al castellano por un traductor oficial, salvo por los Anexos (mas no los documentos que se adjunten a los Anexos) a los Pliegos que podrán ser presentados en traducción simple. Adicionalmente, TMSA acoge el concepto emitido por la Cancillería colombiana y también admitirá que las traducciones sean efectuadas por traductores oficiales en el país de origen del Proponente o miembro de la Estructura Plural siempre que el sello de la apostilla o la autenticación que efectúe el cónsul colombiano señale que la persona que hace la traducción es un traductor oficial en dicho país. Lo anterior, sin perjuicio de lo señalado en el numeral 20.4.8(b).
- (e) La presentación de los documentos debidamente traducidos y legalizados conforme a las reglas señaladas en este numeral, en el plazo máximo señalado en el Pliego, será condición para la firma del Contrato de Concesión por lo que su incumplimiento impedirá la firma del mismo y acarreará como sanción la ejecución de la Garantía de Seriedad de la Propuesta.

21. ACREDITACIÓN DE CAPACIDAD FINANCIERA

- 21.1 La capacidad financiera del Proponente para cada Lote de Flota se acreditará mediante (i) la acreditación de la suficiencia financiera a través de una cualquiera de las opciones descritas en el pliego o una combinación de las mismas siempre que los valores requeridos para cada Lote de Flota que se señalan en la tabla siguiente se cumplan; y (ii) mediante la emisión por parte del Fabricante de la Declaración de Cierre Financiero en los términos establecidos en el pliego.
- 21.2 Los valores que deberá acreditar el Proponente correspondientes al componente (i) del numeral anterior serán los siguientes:

Lote	Valor en Dólares corrientes
1	36.501.000
2	15.723.000
3	28.457.000
4	18.250.000
5	56.020.000
6	33.768.000
Todos los Lotes	188.719.000

- 21.3 Si un Proponente tiene interés en resultar Adjudicatario de más de un Lote de Flota, deberá acreditar la Capacidad Financiera solicitada para la sumatoria de los Lotes de Flota respecto de los cuales quiera resultar Adjudicatario, sujeto en todo caso al límite máximo de Buses Biarticulados Equivalentes de los cuales puede resultar Adjudicatario en los términos Pliego. En este orden de ideas, y para fines de claridad únicamente, un Proponente no tendrá que acreditar el valor total de los Lotes de Flota señalado en la tabla anterior, en la medida en que sobre la base de las reglas de limitación de concentración de mercado, no podrá resultar Adjudicatario de la totalidad de los Lotes de Flota. Por lo tanto, quien quiera resultar Adjudicatario de más de un Lote de Flota deberá acreditar la Capacidad Financiera prevista para la suma de los Lotes de Flota que le interesen, limitado en todo caso al número máximo de Buses Biarticulados Equivalentes de los cuales puede resultar Adjudicatario.
- 21.4 A medida que se van adjudicando los Lotes de Flota, se irá descontando la Capacidad Financiera y TMSA verificará si el remanente de Capacidad Financiera le permite seguir participando en las Adjudicaciones de los demás Lotes de Flota, conforme a lo señalado en el pliego.

- 21.5 Para el caso de Estructuras Plurales, cada uno de los miembros de la misma deberá acreditar la Capacidad Financiera por un valor equivalente a su porcentaje de participación en la Estructura Plural (el cual deberá ser el mismo en la Sociedad Concesionaria) de manera que la sumatoria de las Cartas de Crédito Stand-By o Garantías Bancarias corresponda al valor de la Capacidad Financiera para el Lote de Flota respectivo.
- 21.6 Para acreditar la Capacidad Financiera frente al requisito señalado en el numeral 21.1, el Proponente (si no es una Estructura Plural) o cada miembro de la Estructura Plural podrá aportar hasta tres (3) Cartas de Crédito Stand-By o Garantías Bancarias que sumadas den el valor de cada Lote de Flota señalado en el numeral 21.2.
- 21.7 Carta de Crédito Stand-By o Garantía Bancaria:
- 21.7.1 Tanto la garantía bancaria como la carta de crédito stand-by deberán ser irrevocables, incondicionales y a primera demanda y deberán ser emitidas por un Banco Aceptable. 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.
- 21.7.2 Condiciones Específicas:
- 21.7.2.1.1 Ordenante: el Proponente (si es Proponente que no sea Estructura Plural) o cada miembro de la Estructura Plural (si es Proponente Estructura Plural), según corresponda.
- 21.7.2.1.2 Emisor: Banco Aceptable.
- 21.7.2.1.3 Beneficiario: TMSA quien podrá ejecutar la correspondiente garantía bancaria o carta de crédito stand-by, total o parcialmente si los accionistas garantizados de la Sociedad Concesionaria incumplen con su obligación de aportar los Recursos de Patrimonio conforme al Contrato de Concesión.
- 21.7.2.1.4 Banco notificador: Si se presenta una carta de crédito stand-by emitida por un Banco Aceptable no domiciliado en Colombia, un Banco Aceptable domiciliado en Colombia deberá actuar como banco notificador. Cuando TMSA requiera el cobro de la carta de crédito stand-by, el banco notificador deberá notificar y remitir al banco emisor la documentación presentada por TMSA (de acuerdo con lo previsto en la carta de crédito stand-by) para que el banco emisor proceda a pagar a TMSA el valor de la carta de crédito stand-by.
- 21.7.2.1.5 Vigencia mínima inicial: un (1) año prorrogable por períodos sucesivos de un (1) año. No obstante lo anterior, la vigencia de la garantía bancaria o la carta de crédito stand-by podrá terminar antes del año (inicial o prorrogado) cuando el concesionario (x) haya depositado la totalidad de los Recursos de Patrimonio de acuerdo con lo previsto en el Contrato de Concesión; o (y) haya acreditado a satisfacción de TMSA la financiación de largo plazo de la adquisición de la Flota (en los términos del Contrato de Concesión), lo que ocurra primero.

- 21.7.3 Junto a la carta de crédito stand-by o garantía bancaria, el Proponente deberá acreditar la Capacidad Jurídica de quien la suscriba. Para ello aportará el certificado de existencia y representación legal emitido por la Superintendencia Financiera si el Banco Aceptable es colombiano o el documento equivalente en la jurisdicción de su incorporación si el Banco Aceptable no es colombiano. También deberá acreditarse la Capacidad Jurídica del banco notificador de la carta de crédito stand-by si la misma es emitida por un Banco Aceptable extranjero.
- 21.7.4 El valor de la carta de crédito stand-by o de la garantía bancaria podrá ajustarse durante su vigencia a medida que el Concesionario deposite los Recursos de Patrimonio previstos en el Contrato de Concesión o una vez el Concesionario de Provisión acredite la financiación en firme por el 100% del valor de adquisición de la Flota (en los términos establecidos en el Contrato de Concesión).
- 21.7.5 El Proponente o sus Integrantes podrán tomar como referencia el Modelo de Carta de Crédito Stand By que se adjunta como Anexo 9
- 21.7.6 Fondos de Capital Privado: Los Fondos de Capital Privado podrán acreditar la Capacidad Financiera mediante una o las dos siguientes opciones:
- (a) Mediante la opción regulada en el numeral 21.7 anterior; o
 - (b) Mediante copia del acta del comité de inversiones del Fondo de Capital Privado en la que conste lo siguiente:
 - (i) Tamaño del Fondo de Capital Privado que corresponderá a la sumatoria de los Compromisos de Inversión suscritos al mismo. Si el que participa es un compartimento de un Fondo de Capital Privado, el tamaño corresponderá a la sumatoria de los Compromisos de Inversión al respectivo compartimento.
 - (ii) Valor de los Compromisos de Inversión no desembolsados al Fondo de Capital Privado (o al respectivo compartimento).
 - (iii) Valor autorizado por el comité de inversiones para aportar como capital a la Sociedad Concesionaria, valor que deberá corresponder como mínimo a la Capacidad Financiera del(los) Lote(s) de Flota para los cuales presente Propuesta; si en el acta correspondiente hay autorizaciones adicionales para el Proyecto (como endeudamiento) o para otros proyectos del Fondo de Capital Privado, se podrá omitir dicha información mediante la presentación de un extracto del acta debidamente suscrito por el secretario de la reunión respectiva.
 - (iv) Constancia expresa de que el valor de inversión autorizado se encuentra dentro de los límites de concentración de inversiones previsto en el reglamento del Fondo de Capital Privado y/o en el reglamento del o reglas aplicables al compartimento respectivo.

21.7.7 Si el Proponente es una Estructura Plural donde participan uno o más Fondos de Capital Privado y una o más personas naturales o jurídicas, cada uno de los miembros de la Estructura Plural deberá acreditar su Capacidad Financiera, según su naturaleza jurídica (fondo o persona jurídica) y en proporción a su participación en la respectiva Estructura Plural de manera que la sumatoria de los Compromisos de Inversión corresponda al valor de la Capacidad Financiera para el Lote de Flota respectivo.

21.7.8 Si el Proponente es un Patrimonio Autónomo, solamente podrá acreditar su Capacidad Financiera mediante cualquiera de las opciones señaladas en el numeral 21.7.

21.7.9 Si la carta de crédito *stand-by*, garantía bancaria, o Compromiso de Inversión están denominados en una moneda diferente al Dólar; TMSA convertirá la respectiva moneda al Dólar conforme a las reglas señaladas en el numeral 20.2 y determinará el valor acreditado como Capacidad Financiera por el respectivo Proponente.

21.7.10 Declaración de Cierre Financiero:

21.7.10.1.1 Para acreditar el cierre financiero, el Proponente deberá adjuntar una declaración emitida por el Fabricante (o de cada uno de los Fabricantes en caso de optar por varios) en la cual éste(os) declare(n) bajo la gravedad del juramento que ha(n) suscrito con el Proponente un contrato de compraventa para la fabricación y entrega de la Flota y que, salvo por la condición de la Adjudicación, no existen condiciones en el contrato de compraventa para que una vez adjudicado el Contrato al Proponente respectivo se inicie el proceso de fabricación de la Flota y se entregue el número de Buses que el respectivo Proponente deba entregar en caso de resultar Adjudicatario, en los plazos previstos en el Contrato de Concesión. Los Fabricantes podrán, sin que sea obligatorio, tomar como referencia el modelo de certificación que se adjunta como Formato 2.

21.7.10.1.2 La declaración deberá estar firmada por una persona con Capacidad Jurídica para vincular al Fabricante y deberá acompañarse de los documentos que acrediten la existencia y representación legal en los términos de los numerales 3.4.1 y 3.4.2 de los Pliegos.

21.7.10.1.3 En caso de Estructuras Plurales deberá señalarse además del nombre del Proponente, el nombre y porcentaje de participación de cada uno de sus miembros.

21.8 Acreditación de Personal Mínimo.

21.8.1 Los Proponentes deberán acreditar en su Propuesta que cuentan con una estructura administrativa suficiente que les permita asumir los compromisos previstos en el Contrato y en el Acuerdo entre Privados.

21.8.2 Para la acreditación del personal mínimo, el Proponente deberá diligenciar el Formato 3 para los siguientes cargos, que deberán cumplir con los perfiles que a continuación se describen:

Cargo	Formación Académica	Experiencia general	Experiencia específica
Gerencia de Unidad de Negocio	Profesional	15 años	7 años de experiencia en gerencia y/o dirección de un negocio o línea de negocio o de empresas o de proyectos
Supervisor de flota	Ingeniero mecánico, electrónico, eléctrico, electromecánico o industrial	10 años	6 años de experiencia en coordinación y/o gerente y/o director de mantenimiento de flota, de los cuales mínimo 3 años deben ser en mantenimiento de Buses en empresas con flotas mayores a 100 unidades.

21.8.3 Acreditación del Personal:

- (a) La experiencia general se computará a partir de la terminación y aprobación del pensum académico de educación superior y se acreditará con copia del acta de grado o del diploma de grado siempre que en el mismo conste la fecha del grado o mediante la certificación expedida por la institución de educación superior en la que conste la fecha de terminación y aprobación del pensum académico.
- (b) La experiencia específica se acreditará mediante el diligenciamiento del Formato 3 acompañado de (a) certificaciones del empleador; o (b) copia de los contratos de prestación de servicios o laborales.

21.8.4 Para el caso de los grados obtenidos en el exterior, estos podrán aportarse en copia simple y en traducción simple con la Propuesta y a quien resulte adjudicatario deberá aportar copias debidamente traducidos por traductor oficial y apostillados.

21.8.5 Los requisitos señalados en el numeral 20.4.8 deberán ser cumplidos por parte de los Proponentes Adjudicatarios para lo cual contarán con el plazo señalado en el Contrato de Concesión para adjuntar la información debidamente apostillada y traducida (de ser el caso).

21.8.6 El Proponente que se presente para más de un (1) Lote de Flota podrá acreditar el mismo personal mínimo para todos los Lotes de Flota a los que se presente. El personal acreditado serán los Funcionarios Clave de la(s) Sociedad(es) Concesionaria(s).

21.9 Garantía de Seriedad de la Propuesta

21.9.1 Para garantizar los términos de la Propuesta y para que pueda ser considerada, cada Proponente deberá incluir en su Propuesta una garantía de seriedad, en los términos de la Sección 3, Subsección 1 del Decreto 1082.

21.9.2 Tipo de Garantía: La garantía podrá consistir en una póliza de seguros, un patrimonio autónomo o una garantía bancaria a primer requerimiento y deberá cumplir con los requisitos señalados en las subsecciones 2, 3 y 4 de la Sección 3 del Decreto 1082 según el tipo de garantía.

21.9.3 Si la Garantía de Seriedad de la Propuesta es una póliza de seguros, esta deberá venir acompañada de una certificación expedida por el asegurador en la que declare las condiciones de la colocación de la garantía (según el modelo que se adjunta a los Pliegos como Anexo 6). El reasegurador que se incluya en el Anexo 6 deberá estar inscrito en el Registro de Reaseguradores y Corredores de Reaseguros del Exterior (REACOEX) que administra la Superintendencia Financiera de Colombia.

21.9.4 Características de las Garantías: Las garantías deberán cumplir en un todo con los requisitos señalados para cada una de ellas en el Decreto 1082 según se modifique o adicione de tiempo en tiempo. La Garantía de Seriedad de la Propuesta deberá contener los siguientes requisitos:

- (a) La garantía deberá indicar el número y el objeto de la Licitación, así como el(los) Lotes(s) de Flota para los cuales presenta Propuesta.
- (b) Esta garantía permanecerá vigente por seis (6) meses, contados desde la Fecha de Cierre de la Licitación, pero en todo caso deberá prorrogarse su vigencia cuando TMSA resuelva ampliar los plazos previstos para la presentación de Propuestas y/o para la evaluación y Adjudicación del Contrato y/o para la suscripción del Contrato. La prórroga deberá ser por un plazo igual al de la ampliación o ampliaciones determinadas por TMSA, siempre que la prórroga no exceda de tres (3) meses.
- (c) La Garantía de Seriedad de la Propuesta deberá ser otorgada a favor de TMSA.
- (d) El tomador será el Proponente, si éste fuera una Estructura Plural, se tomará a nombre de cada uno de los miembros de la Estructura Plural.
- (e) 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 Propuesta será el que se señala en la siguiente tabla por cada Lote de Flota.

Lote	Valor en Pesos Corrientes
1	58.342.816.142
2	25.416.410.920
3	43.308.656.761
4	27.798.925.669
5	21.428.631.461
6	53.492.648.770

Lote	Valor en Pesos Corrientes
Todos los Lotes de Flota	229.785.089.723

- 21.9.5 Los Proponentes que presenten Propuesta para más de un Lote de Flota deberán presentar una Garantía de Seriedad de la Propuesta para cada uno de los Lotes de Flota a los que se presente, por el valor asegurado mínimo que se establece para cada Lote de Flota en el literal anterior. Lo anterior, salvo que el emisor de la Garantía de Seriedad de la Propuesta emita una única Garantía de Seriedad de la Propuesta para todos los Lotes de Flota a los que se presente el Proponente por un monto asegurado equivalente al máximo de contratos de los cuales el Proponente podrá resultar adjudicatario en los términos del numeral 7.7 del Pliego. En este caso, a medida que se van adjudicando los Lotes de Flota, se irá descontando el valor asegurado mínimo de la Garantía de Seriedad de la Propuesta exigido para el respectivo Lote de Flota adjudicado (conforme la tabla prevista en el literal anterior) y TMSA verificará si el remanente del valor asegurado le permite seguir participando en las Adjudicaciones de los demás Lotes de Flota.
- 21.9.6 Amparos de la Garantía de Seriedad de la Propuesta: Tal como lo señala el artículo 2.2.1.2.3.1.6 del Decreto 1082, la Garantía de Seriedad de la Propuesta tendrá los siguientes amparos a la luz del artículo:
- (a) La no ampliación de la vigencia de la Garantía de Seriedad de la Propuesta cuando el plazo para la Adjudicación o para suscribir el Contrato es prorrogado, siempre que la prórroga sea inferior a tres (3) meses.
 - (b) El retiro de la Propuesta después de vencida la Fecha de Cierre.
 - (c) La no suscripción del Contrato por parte de la Sociedad Concesionaria sin justa causa.
 - (d) El no otorgamiento de la garantía de cumplimiento en los términos definidos en el Contrato, por parte de la Sociedad Concesionaria.
- 21.9.7 Cuando exista incumplimiento de cualquiera de las obligaciones anteriormente enunciadas y en consecuencia se presente cualquiera de los siniestros antes descritos, se hará exigible la Garantía de Seriedad de la Propuesta los términos previstos en la Ley Aplicable.
- 21.9.8 El pago de la Garantía de Seriedad de la Propuesta, cuando esta se haga exigible, tiene el carácter sancionatorio, sin perjuicio del derecho que le asiste a TMSA de exigir la indemnización de los perjuicios adicionales que con dicho incumplimiento se le hayan causado o se le llegaren a causar.
- 21.9.9 La presentación de la Garantía de Seriedad de la Propuesta, se considerará un elemento esencial para la evaluación de la Oferta Económica y por lo tanto la ausencia

de dicha garantía producirá el rechazo de la Propuesta. Si la garantía se presenta, pero adolece de errores en su constitución, según lo solicitado en este numeral, TMSA podrá solicitar su corrección. Si dicha corrección no se entrega por el Proponente en el plazo señalado, a satisfacción de TMSA, se entenderá que el Proponente carece de voluntad de participación y su Propuesta será rechazada.

21.10 Pago Parafiscales.

21.10.1 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, o por el representante legal cuando no se requiera revisor fiscal, donde se certifique el pago de los aportes de sus empleados 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, la cual en todo caso no será inferior a los seis (6) meses anteriores a la Fecha de Cierre de esta Licitación. 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.

21.10.2 En el caso de Estructuras Plurales cada uno de sus miembros que sea persona jurídica (incluyendo a la sociedad administradora y al gestor profesional en caso de Fondos de Capital Privado), deberá cumplir individualmente con este requisito.

21.10.3 Este requisito no será aplicable a los Proponentes extranjeros sin sucursal en Colombia. De tener sucursal, deberán adjuntar este certificado en relación con la sucursal.

22. OFERTA TÉCNICA Y ECONÓMICA

22.1 El segundo componente de la Propuesta es la Oferta Técnica que será presentada por los Proponentes en la Fecha de Cierre de la presente Licitación.

22.2 El tercer componente de la Propuesta es la Oferta Económica.

22.3 Las Ofertas Económicas y Técnicas serán objeto de evaluación y asignación de puntaje según se señala más adelante.

22.4 Primer Factor de Escogencia: Oferta Económica

22.4.1 La Oferta Económica por cada Lote de Flota corresponderá a:

- (a) La indicación de la Remuneración Mensual por Vehículo para cada combinación de tipología – tecnología de la Flota de cada Lote de Flota expresada en pesos del mes de la fecha de Cierre Inicial, a ser remunerado de acuerdo con lo estipulado en el Contrato de Concesión. La Remuneración Mensual por Vehículo indicada por el Proponente de Provisión deberá ser independiente del momento en el cual la Flota sea adquirida.
- (b) La indicación de la Remuneración Mensual de Administración y Supervisión expresada en pesos del mes de la fecha de Cierre Inicial, a ser remunerado en los términos establecidos en el Contrato de Concesión.
- (c) La Oferta Económica del Proponente de Provisión deberá considerar todos los impuestos y tributarios aplicables al momento de presentación de la Oferta (excluyendo de manera explícita los potenciales beneficios tributarios por eficiencias energéticas que podrían o no ser obtenidos por la compra y/o importación de vehículos a gas, híbridos o eléctricos o bienes o maquinaria que se destinen a la construcción, instalación, montaje y operación de sistemas de control y monitoreo para el cumplimiento de las disposiciones, regulaciones y estándares ambientales o por cualquier otro bien sobre el cual pudiera recaer un beneficio o incentivo tributario de conformidad con la Ley aplicable).
- (d) La Oferta Económica se presentará en el Formato 1 de los Pliegos y se incorporará al Sobre Único que deberá entregarse en o antes de la Fecha de Cierre Inicial.
- (e) Los valores diligenciados por el Proponente de Provisión en el Formato 1 de los Pliegos deberán corresponder a números enteros sin decimales.
- (f) EL PROPONENTE TENDRÁ LA OBLIGACIÓN DE DILIGENCIAR CON EL VALOR UNO (1) LA INFORMACIÓN RELATIVA A LA OFERTA ECONÓMICA DE LA PLATAFORMA DEL SECOP II

22.5 Segundo Factor de Escogencia: Oferta Técnica

22.5.1 La Oferta Técnica consistirá en el ofrecimiento de la Flota por parte de los Proponentes. Para el efecto, deberán diligenciar el Formato 4 en el cual discriminarán la siguiente información por cada Lote de Flota:

- (a) Tipología de chasis;
- (b) Marca del chasis;
- (c) Marca carrocería; y
- (d) Una declaración del Fabricante sobre existencia y disponibilidad de los repuestos para la Flota ofrecida por la vigencia del Contrato.

22.5.2 En todo caso, se presumirá, para todos los efectos, que la Oferta Técnica de cada Lote de Flota es presentada por el número mínimo de buses señalados en el Pliego más la Flota de Reserva mínima definida para cada Lote de Flota en el pliego de condiciones de la Licitación de Operación. En caso de inconsistencia entre la Oferta Técnica y la

Oferta Económica en el sentido de que el número de buses sea inferior al mínimo permitido en los Pliegos prevalecerá la Oferta Económica, pero si la Oferta Económica del Lote de Flota respectivo es por un número de buses inferior al número señalado en el pliego más la Flota de Reserva mínima definida para cada Lote de Flota en el pliego de condiciones de la Licitación de Operación, la oferta será rechazada. Las especificaciones del chasis deberán cumplir con los niveles de emisiones señalados en el Apéndice 1 del Anexo B del Contrato de Concesión.

22.5.3 En ningún caso se podrá presentar Oferta Técnica y Oferta Económica por un número inferior a un (1) Lote de Flota ni se podrá ser Adjudicatario de más de SEISCIENTOS VEINTE (620) Buses Biarticulados Equivalentes tal como se señala en el Pliegos.

22.5.4 Sin que otorgue puntaje, el Proponente deberá adjuntar la siguiente documentación que formará parte integral de las obligaciones del Concesionario de Operación bajo su contrato de concesión:

- (a) Manual de Mantenimiento articulado en función de una vida útil de la Flota de 10 años o de un millón de kilómetros.
- (b) Cronograma de mantenimientos mayores requeridos.
- (c) Garantía de Fábrica emitida por el Fabricante, la cual no podrá ser inferior a:
 - (i) Tres (3) años o 200.000 kms, lo que ocurra primero, para vehículos con motor de combustión interna e híbridos.
 - (ii) Cinco (5) años o 400.000 kms, lo que ocurra primero, para vehículos eléctricos.

22.5.5 Adicionalmente, el Proponente deberá adjuntar la siguiente información:

- (a) Ficha técnica de cada tipología de vehículo incluido en la Flota ofertada.
- (b) Descripción detallada del Fabricante de las especificaciones del chasis.
- (c) Un cronograma de entrega de la Flota hasta la culminación de la puesta a punto. que incluya como mínimo lo siguiente:
 - (i) Fechas de pedido de Flota y fechas de entrega de la Flota del Fabricante al Concesionario de Provisión, junto con la especificación del lugar donde se llevará a cabo dicha entrega.
 - (ii) Fechas de realización de trámites aplicables y necesarios para entregar la Flota a TMSA.
 - (iii) Fechas indicativas y tiempos estimados de procesos a realizar con agentes externos (Concesionario de Operación, Concesionario de Recaudo, TMSA, entre otros)
- (d) Un cronograma del Fabricante que refleje el proceso de fabricación de la Flota, incluyendo el proceso de carrozado e instalación de los Equipos a Bordo que

permita al Concesionario de Operación, realizar visitas de inspección y supervisión del proceso de fabricación. Adicionalmente, este cronograma será parte integral del Contrato de Concesión y será un anexo del Acuerdo Entre Privados.

- (e) La entrega del cronograma le permitirá al Concesionario de Operación, realizar visitas de inspección y supervisión del proceso de fabricación de la Flota y coordinar sus obligaciones relativas a los Equipos a Bordo que sean su responsabilidad.

22.6 Tercer Factor de Escogencia: Apoyo a la Industrial Nacional.

22.6.1 Según lo previsto en el artículo 2.2.1.2.4.1.3. del Decreto 1082, se concederá el trato nacional a (a) Proponentes que provengan de países con los cuales Colombia tenga acuerdos comerciales vigentes, y en los términos de tales acuerdos comerciales; o (b) Proponentes que provengan de países con los cuales aunque no exista un acuerdo comercial, se certifique que los oferentes de bienes y servicios colombianos reciben trato nacional en tales países; o (c) Proponentes miembros de la Comunidad Andina de Naciones.

22.6.2 Para las Estructuras Plurales, serán Proponentes colombianos cuando el cincuenta y uno por ciento (51%) o más de las acciones de la Sociedad Concesionaria sean de propiedad de una o más sociedades domiciliadas en Colombia que deberán corresponder a la participación de los miembros de la Estructura Plural que presenta Propuesta y resulta Adjudicatario.

22.6.3 Acuerdos Comerciales Vigentes Aplicables a TMSA: Ninguno

22.6.4 Certificaciones de la Cancillería: Conforme a la información disponible en la página Colombia Compra Eficiente, la Cancillería colombiana ha expedido certificaciones en el sentido que los siguientes países no conceden trato recíproco a las ofertas de bienes y servicios colombianos: Aruba, Australia, China, Panamá, Paraguay, Turquía y Uruguay. Sin embargo, es importante resaltar que el listado de países no es taxativo. Por lo tanto, el Proponente que provenga de países con los cuales Colombia no tenga tratados o acuerdos vigentes en materia de compras, deberá allegar la respectiva certificación de la Cancillería para demostrar si tiene derecho o no a recibir trato nacional.

22.6.5 Proponentes miembros de la Comunidad Andina de Naciones: Los Proponentes provenientes de Bolivia, Ecuador y Perú, recibirán trato nacional.

22.6.6 Criterios para Otorgar Puntaje:

- (a) Los Proponentes Colombianos o Estructuras Plurales donde más del cincuenta y uno por ciento (51%) de las acciones de la Sociedad Concesionaria sean de propiedad de personas naturales o jurídicas o Patrimonios Autónomos o Fondos de Capital Privado colombianos, se les asignará la totalidad de los puntos o;

- (b) Los Proponentes que acrediten que provienen de países a los cuales se concede trato nacional a las ofertas de bienes y servicios colombianos según lo señalado en los numerales anteriores, se les asignará la totalidad de los puntos o;
- (c) Siguiendo los lineamientos previstos en el artículo 2 de la Ley 816 de 2003, los Proponentes que no cumplan con (a) o (b), podrán obtener la totalidad de los puntos si se comprometen a que la carrocería de toda la Flota sea hecha en Colombia, para lo cual diligenciarán el Formato 5.
- (d) Los Proponentes que no acrediten ninguno de los criterios señalados de (a) a (c) no tendrán puntaje (puntaje 0).

23. EVALUACIÓN

- 23.1 Las Propuestas (salvo por el Sobre Único) deberán presentarse antes del vencimiento del plazo y hora previstos en el cronograma del presente Proceso de Selección a través de la plataforma del sistema SECOP II administrado por Colombia Compra Eficiente. La hora oficial se controlará con base en la hora que aparezca en la plataforma SECOP II y se entenderá que el plazo límite ha vencido cuando la plataforma no permita enviar más Propuestas. El plazo para entregar el Sobre Único (los originales de la Garantía de Seriedad de la Propuesta y de las garantías tomadas para acreditar la Capacidad Financiera) será la Fecha de Cierre Inicial prevista en el Cronograma de los Pliegos.
- 23.2 La entrega del Sobre Único se hará en una audiencia pública que se llevará a cabo en la dirección señalada en el Cronograma. Los Sobres Únicos serán depositados en una urna que TMSA custodiará hasta la Audiencia de Adjudicación. En esta audiencia de entrega del Sobre Único TMSA depositará el sobre que contenga los valores correspondientes al TMVTInfk,x, TOVTInfk,x, TKMTInfk,x, de que trata el numeral 23.6.3 bajo el entendido que este sobre solamente se abrirá cuando sea necesario utilizar estos valores durante la Audiencia de Adjudicación.
- 23.3 No se aceptarán Propuestas y Sobres Únicos presentados con posterioridad a la fecha y hora señaladas para el recibo de estos documentos en este Pliego, ni en sitios o condiciones diferentes de los que se han previsto en el pliego.
- 23.4 Evaluación de los Requisitos Habilitantes.
 - 23.4.1 La evaluación de los Requisitos Habilitantes se llevará a cabo por parte del comité evaluador que designe TMSA, que podrá estar conformado por funcionarios de TMSA y/o por personas externas a la entidad.
 - 23.4.2 Las Propuestas cuya evaluación de los Requisitos Habilitantes y demás requisitos previstos en el Pliego diferentes a las Ofertas Técnica y Económica cumplan con todos los requisitos serán consideradas “admisibles” y las Propuestas “no admisibles” serán aquellas que no cumplan con los Requisitos Habilitantes y demás requisitos previstos en el Pliego diferentes a las Ofertas Técnica y Económica y, por

lo tanto, TMSA no evaluará las Ofertas Técnica y Económica de las Propuestas no admisibles.

23.4.3 El plazo de evaluación será el señalado en el pliego y una vez vencido este plazo el Informe de Evaluación preliminar se pondrá a disposición de los Proponentes durante cinco (5) Días Hábiles para que formulen sus observaciones las cuales deberán radicarse a través de la plataforma del SECOP II. El vencimiento del plazo señalado será a las cinco de la tarde (5:00 PM) del quinto (5º) Día Hábil.

23.4.4 Vencido el plazo señalado en el numeral anterior, las observaciones presentadas estarán disponibles para consulta en el SECOP II para que dentro del plazo previsto en el pliego los Proponentes ejerzan por escrito su derecho de réplica que deberá radicarse a través de la plataforma del SECOP II antes del vencimiento del plazo respectivo. Vencidos los plazos, TMSA revisará las observaciones y réplicas y tomará una decisión definitiva sobre el Informe de Evaluación. Este informe será publicado en el SECOP II en la fecha prevista para ello en el Cronograma.

23.4.5 El contenido Propuestas salvo por la Oferta Económica estará disponible en el SECOP II a partir del momento en que sean presentadas, sin embargo, solamente podrán ser visibles a terceros el día hábil siguiente a la Fecha de Cierre de la Licitación. La Oferta Económica estará disponible únicamente en la audiencia de adjudicación.

23.5 Evaluación de la Oferta Técnica.

23.5.1 La Oferta Técnica se evaluará de manera preliminar para establecer que contenga la información requerida de la Oferta Técnica prevista en los Pliegos. TMSA sólo tendrá en cuenta, para efectos de la publicación a los interesados de la Licitación de Operación y evaluación de la Oferta Técnica, los Buses que cumplan con las especificaciones técnicas previstas en el Apéndice 1 del Anexo. Los Buses que no cumplan con este requisito no serán tenidos en cuenta.

23.5.2 Cuando se verifique la información, la Oferta Técnica de las Propuestas No Acopladas se publicará a los interesados de la Licitación de Operación para que estos la tomen de base para preparar sus ofertas. Si como consecuencia de la evaluación se concluye que la Oferta Técnica no cumple se rechazará la Propuesta por no contar con uno de los elementos para su comparación con las demás Propuestas presentadas. Las Ofertas Técnicas de las Propuestas Acopladas no serán publicadas a los interesados de la Licitación de Operación en esta etapa de la Licitación.

23.5.3 Para fines de claridad, el cumplimiento de las especificaciones técnicas de la Flota previstas en el Apéndice 1 del Anexo B de la minuta del Contrato de Concesión, se verificará al momento de la vinculación de la Flota conforme se establece en el Contrato de Concesión. La evaluación de la Oferta Técnica se realizará teniendo en cuenta exclusivamente los documentos previstos en el presente Pliego.

23.5.4 La Oferta Técnica y la Oferta Económica y el Apoyo a la Industria Nacional serán los factores de adjudicación para cada uno de los Lotes de Flota como se describe en la evaluación de la Oferta Económica y del Apoyo a la Industria Nacional.

23.5.5 Para que una Oferta Técnica No Acoplada para un Lote de Flota sea elegible para el otorgamiento de puntaje se requiere que un Proponente de Operación de Flota haya presentado una oferta económica para dicho Lote de Flota. Sin perjuicio de lo anterior, cuando se presente el caso previsto en la sección 7.4.10 se aplicará lo previsto en dicha sección.

23.5.6 El puntaje a las Ofertas Técnicas que cumplan con las especificaciones técnicas previstas en los Pliegos y sus anexos se les asignará puntaje en la Audiencia de Adjudicación de la siguiente manera:

- (a) Las Ofertas Técnicas que ofrezcan la totalidad de la Flota con vehículos con tecnologías de cero emisiones o con vehículos con motores de combustión interna con niveles de emisión iguales o inferiores a los establecidos en los estándares Euro VI o EPA 2010 que hayan sido acopladas (o que vengan acopladas) con un Proponente de Operación que presente oferta por esa Flota, se les asignarán DOSCIENTOS (200) PUNTOS.
- (b) A las Ofertas Técnicas que no ofrezcan la totalidad de la Flota con vehículos con tecnologías de cero emisiones o con vehículos con motores de combustión interna con niveles de emisión iguales o inferiores a los establecidos en los estándares Euro VI o EPA 2010 pero que ofrezcan en su Oferta Técnica algunos Buses con tecnologías de cero emisiones o con motores de combustión interna con niveles de emisión iguales o inferiores a los establecidos en los estándares Euro VI o EPA 2010 y hayan sido acopladas con Proponentes de Operación Acoplados que hayan presentado oferta por tales Buses con tecnologías de cero emisiones o con motores de combustión interna con niveles de emisión iguales o inferiores a los establecidos en los estándares Euro VI o EPA 2010, se les asignará puntaje con base en la siguiente regla:

$$P_j = \frac{\text{Buses Biarticulados Equivalentes (Flota Operativa + Flota de Reserva) por Lote de Flota}_{j, \text{Euro VI o superior}}}{\text{Buses Biarticulados Equivalentes (Flota Operativa + Flota de Reserva) por Lote de Flota}_j} \times 200$$

- (c) Las Ofertas Técnicas que no incluyan Buses con tecnologías de cero emisiones o con motores de combustión interna con niveles de emisión iguales o inferiores a los establecidos en los estándares Euro VI o EPA 2010 o que habiéndolo hecho la alternativa escogida por el Proponente de Operación Acoplado no incluya Buses con tecnologías de cero emisiones o con motores de combustión interna con niveles de emisión iguales o inferiores a los establecidos en los estándares Euro VI o EPA 2010, se les asignará CERO (0) puntos.

23.6 Evaluación Oferta Económica.

La Oferta Económica se evaluará durante la audiencia de adjudicación del presente proceso, siguiendo los siguientes pasos:

23.6.1 Primer Paso: Elección del Orden de Adjudicación de los Lotes de Flota: Sobre la base de las reglas señaladas en el numeral 23.8, el comité evaluador designado por TMSA determinará el orden de Adjudicación de los Lotes de Flota. Para fines de claridad

solamente se sorteará un único orden de Adjudicación para las dos Licitaciones (TMSA-LP-001-2018 y TMSA-LP-002-2018).

- 23.6.2 Segundo Paso: Apertura de las Ofertas Económicas: el comité evaluador designado por TMSA abrirá (a) las ofertas económicas de los Proponentes de Provisión de Flota no Acoplados que hayan presentado ofertas admisibles conforme a los términos de la Licitación de Provisión de Flota; y (b) todas las Propuestas Acopladas.
- 23.6.3 Tercer Paso: Indexación de Valores para la Evaluación: una vez realizada la apertura de las Ofertas Económicas, el comité evaluador designado por TMSA procederá a actualizar los valores de la Remuneración Mensual por Vehículo y de la Remuneración Mensual de Administración y Supervisión ofertados por el Proponente, así como los valores de la Remuneración por Kilómetro, la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal y el Costo Total de las Intervenciones en Patios de Operación Temporales ofertados por el Proponente de Operación, a pesos de diciembre de 2018, para garantizar que durante el proceso de evaluación, los valores sean comparables entre sí y consistentes con la temporalidad en la que se encuentra expresada la Disponibilidad presupuestal y las Vigencias Futuras de acuerdo con lo señalado en el numeral 1.8 del Pliego actual.

Para realizar esta indexación, se aplicará la siguiente fórmula a cada uno de los componentes ofertados por los Proponentes:

$$VOferta_{Dic2018} = VOferta_n \times (1 + \%I)^{12-mo}$$

Donde:

Item	Descripción
$VOferta_{Dic2018}$	Valor del componente ofertado por los Proponentes de Provisión y de Operación expresado en pesos de diciembre de 2018.
$VOferta_n$	Valor del componente ofertado por los Proponentes de Provisión y de Operación expresado en pesos del mes n, donde n es el mes de presentación de la Propuesta.
$\%I$	Inflación mensual de referencia, equivalente a un 0.3%.
mo	Número del mes n, que corresponde a la fecha de presentación de la Propuesta. Donde $mo \in \{1,2,3 \dots 12\}$.

NOTA A LOS PROPONENTES: EL VALOR 0.3% DE LA FÓRMULA ANTERIOR SE HA INCLUIDO PARA EFECTOS DE LA EVALUACIÓN DE PROPUESTAS ÚNICAMENTE, POR LO QUE NO DEBE SER ENTENDIDO COMO UN VALOR DE INFLACIÓN GARANTIZADA NI COMO UNA REFERENCIA AL COMPORTAMIENTO FUTURO DEL ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR DEL PAÍS. POR LO TANTO, SALVO QUE CORRESPONDA AL NIVEL DE INFLACION REAL, NINGÚN PROPONENTE PODRÁ EXIGIR A TMSA QUE

LE RECONOZCA ESTE NIVEL DE INFLACIÓN EN NINGÚN MOMENTO DURANTE LA VIGENCIA DEL CONTRATO NI PODRÁ SER TOMADO COMO BASE PARA NINGUNA RECLAMACIÓN.

23.6.4 Cuarto Paso: Determinación de Existencia de Precios Artificialmente Bajos y Altos:

(a) De las ofertas económicas de la Licitación de Provisión de Flota: Consiste en descartar para el proceso de evaluación de la Oferta Económica tanto de los Proponentes Acoplados como de los Proponentes no Acoplados, las Ofertas Económicas cuyos valores sean estrictamente menores al Límite Inferior calculado de acuerdo con el procedimiento descrito en este numeral, con base en el Precio de Referencia de la Remuneración Mensual por Vehículo ($PR_TMVT_{k,x}$) de cada tipología (articulado y biarticulado) y tecnología (diésel-Euro V, diésel-Euro VI, gas natural vehicular, híbrido y/o eléctrico), calculados a partir de todas las Ofertas Económicas de todos los Lotes de Flota licitados. Para lo anterior, se empleará el procedimiento mencionado a continuación:

(i) Primera etapa - Cálculo del Precio de Referencia de la Remuneración Mensual por Vehículo: El cálculo a continuación será realizado para cada combinación de tipología de vehículo (articulado o biarticulado) y para cada tecnología (diésel-Euro V, diésel-Euro VI, gas natural vehicular, híbrido y/o eléctrico).

Se calculará el Precio de Referencia de cada tipología k de tecnología x de la siguiente forma:

$$PR_TMVT_{k,x} = Me_{k,x}$$

Donde:

Ítem	Descripción
$PR_TMVT_{k,x}$	Precio de Referencia de la Remuneración Mensual por Vehículo por cada tipología k de tecnología x, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018.
$Me_{k,x}$	Mediana obtenida del valor de todas las Ofertas Económicas admisibles de todos los Lotes de Flota a partir de la Remuneración Mensual por Vehículo ofertada por parte de cada Proponente i de la tipología k de tecnología x, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018
k	Corresponde la tipología de vehículo k, a saber: articulado y biarticulado
x	Corresponde al tipo de tecnología del vehículo, a saber: diésel-Euro V, diésel-Euro VI, gas natural vehicular, híbrido y/o

Ítem	Descripción
	eléctrico.

- (ii) Segunda etapa – Procedimiento para el cálculo de la Desviación Estándar de la Remuneración Mensual por Vehículo: Seguidamente, se determinará la desviación estándar de las Ofertas Económicas admisibles presentadas para la Remuneración mensual por Vehículo de cada tipología k de tecnología x, de la siguiente manera:

$$S_{TMVT_{k,x}} = \sqrt{\sum_{i=1}^n \frac{(TMVT_{k,x,i} - \bar{X}_{k,x})^2}{n-1}}$$

Donde:

Ítem	Descripción
$S_{TMVT_{k,x}}$	Desviación estándar de la Remuneración Mensual por Vehículo de tipología k y tecnología x expresada en Pesos constantes de diciembre de 2018
$TMVT_{k,x,i}$	Remuneración Mensual por Vehículo de tipología k de tecnología x ofertada por cada Proponente i, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018
$\bar{X}_{k,x}$	Promedio aritmético de la Remuneración Mensual por Vehículo de tipología k de tecnología x obtenido a partir del valor de todas las Ofertas Económicas admisibles de todos los Lotes de Flota a partir de la Remuneración Mensual por vehículo ($TMVT_{k,x,i}$) ofertada por cada Proponente i, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018
n	Número de datos obtenidos de las Ofertas Económicas admisibles para la Licitación de Provisión de Flota para todos los Lotes de Flota.

- (iii) Tercera etapa – Procedimiento para el cálculo del Límite Inferior y del Límite Superior de la Remuneración Mensual por Vehículo: A partir del Precio de Referencia ($PR_{TMVT_{k,x}}$), y la desviación estándar ($S_{TMVT_{k,x}}$) calculados para la Remuneración Mensual por Vehículo, así como del Precio de Reserva de la Remuneración Mensual por Vehículo establecido por TMSA ($TMVT_{Inf_{k,x}}$), se construye el límite inferior del intervalo a partir de la siguiente fórmula, así:

$$Lim_{Inf_{TMVT_{k,x}}} = Min [PR_{TMVT_{k,x}} - (1.75 \times S_{TMVT_{k,x}}); TMVT_{Inf_{k,x}}]$$

Donde:

Ítem	Descripción
$Lim_{InfTMVT\ k,x}$	Límite Inferior del intervalo para la determinación de propuestas artificialmente bajas de la Remuneración Mensual por Vehículo de cada tipología k de tecnología x, expresado en pesos constantes de diciembre de 2018.
$S_{TMVTk,x}$	Desviación estándar de la Remuneración Mensual por Vehículo de tipología k y tecnología x expresada en Pesos constantes de diciembre de 2018.
$TMVT_Min_{k,x}$	Precio de Reserva Mínimo de la Remuneración Mensual por Vehículo de cada tipología k de tecnología x establecido por TMSA, expresado en pesos contantes de Diciembre 2018.

- En caso tal que existan menos de 5 observaciones para hacer el cálculo del Precio de Referencia de la Primera Etapa para cada combinación de tecnología – tipología, se empleará como límite Inferior el Precio de Reserva calculados por TMSA.
- Los valores de $TMVT_{Inf\ k,x}$ no serán revelados por TMSA hasta la Audiencia de Adjudicación. Dicho valor será incluido en un sobre sellado por TMSA que será depositado por TMSA en la urna que contenga los Sobres Únicos que entregarán los Proponentes bajo la presente Licitación.
- Una vez obtenidos los resultados del límite de la Remuneración Mensual por Vehículo, serán descartadas para la evaluación de las Ofertas Económicas aquellas que sean estrictamente inferiores al Límite Inferior de la Remuneración Mensual por Vehículo.

- (b) De las Ofertas Económicas del componente de Remuneración por Kilómetro: Consiste en descartar para el proceso de evaluación de la oferta económica, tanto de los Proponentes de Operación Acoplados como de los Proponentes de Operación no Acoplados, las ofertas económicas cuyos valores sean estrictamente menores al Límite Inferior o estrictamente mayores al Límite Superior calculados de acuerdo con el procedimiento descrito en este numeral, con base en el Precio de Referencia de la Remuneración por Kilómetro ($PR_TKMT_{k,x}$) de cada tipología (articulado y biarticulado) y tecnología (diésel-Euro V, diésel-Euro VI, gas natural vehicular, híbrido y/o eléctrico), calculados a partir de todas las ofertas económicas de todos los Lotes de Flota licitados. Para lo anterior, se empleará el procedimiento mencionado a continuación:

- (i) Primera etapa - Cálculo del Precio de Referencia de la Remuneración por Kilómetro: El cálculo a continuación será realizado para cada combinación de tipología (articulado o biarticulado) y tecnología (diésel-Euro V, diésel-Euro VI, gas natural vehicular, híbrido y/o eléctrico).

Se calculará el Precio de Referencia de cada tipología k de tecnología x de la siguiente forma:

$$PR_TKMT_{k,x} = Me_{k,x}$$

Donde:

Ítem	Descripción
$PR_TKMT_{k,x}$	Precio de Referencia de la Remuneración por Kilómetro por cada tipología k y tecnología x, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018.
$Me_{k,x}$	Mediana obtenida del valor de todas las ofertas económicas admisibles de la Licitación de Operación para todos los Lotes de Flota a partir de la Remuneración por Kilómetro ofertada por cada Proponente de Operación j de la tipología k de tecnología x, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018
k	Corresponde la tipología de vehículo k, a saber: articulado y biarticulado.
x	Corresponde al tipo de tecnología del vehículo, a saber: diésel-Euro V, diésel-Euro VI, gas natural vehicular, híbrido y/o eléctrico

- (ii) Segunda etapa – Procedimiento para el cálculo de la Desviación Estándar de la Remuneración por Kilómetro: Seguidamente, se determinará la desviación estándar de las ofertas económicas admisibles de la Licitación de Operación de Flota presentadas para la Remuneración por Kilómetro de cada tipología k y tecnología x, de la siguiente manera:

$$S_{TKMTk,x} = \sqrt{\sum_{j=1}^n \frac{(TKMT_{k,x,j} - \bar{X}_{k,x})^2}{n-1}}$$

Donde:

Ítem	Descripción
------	-------------

Ítem	Descripción
$S_{TKMT_{k,x}}$	Desviación estándar de la Remuneración por Kilómetro ofertada para cada tipología k y tecnología x expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018.
$TKMT_{k,x,j}$	Remuneración por Kilómetro para cada tipología k y tecnología x ofertada por cada Proponente de Operación j, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018
$\bar{X}_{k,x}$ —	Promedio aritmético de la Remuneración por Kilómetro para cada tipología k y tecnología x obtenido a partir del valor de todas las ofertas económicas admisibles de la Licitación de Operación para todos los Lotes de Flota a partir de la Remuneración por Kilómetro ($TKMT_{k,x,j}$) ofertada por cada Proponente de Operación j, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018
n	Número de datos obtenidos de las ofertas económicas admisibles de la Licitación de Operación para todos los Lotes de Flota

- (iii) Tercera etapa – Procedimiento para el cálculo del Límite Inferior y del Límite Superior de la Remuneración por Kilómetro: A partir del Precio de Referencia ($PR_{TKMT_{k,x}}$), y la desviación estándar ($S_{TKMT_{k,x}}$) calculados para la Remuneración por Kilómetro, así como del Precio de Reserva Inferior y Superior de la Remuneración por Kilómetro establecido por TMSA ($TKMT_{Inf\ k,x}$ y $TKMT_{Sup\ k,x}$), se construye el intervalo a partir de las siguientes fórmulas:

$$Lim_{InfTKMT\ k,x} = Min [PR_{TKMT_{k,x}} - (1.25 \times S_{TKMT_{k,x}}); TKMT_{Inf\ k,x}]$$

$$Lim_{SupTKMT\ k,x} = PR_{TKMT_{k,x}} + (1.25 \times S_{TKMT_{k,x}})$$

Donde:

Ítem	Descripción
$Lim_{InfTKMT\ k,x}$	Límite Inferior del intervalo para la determinación de propuestas artificialmente bajas de la Remuneración por Kilómetro para cada tipología k y tecnología x, expresado en pesos constantes de diciembre de 2018.
$Lim_{SupTKMT\ k,x}$	Límite Superior del intervalo para la determinación de propuestas artificialmente bajas de la Remuneración por Kilómetro para cada tipología k y tecnología x, expresado en pesos constantes de diciembre de 2018.

Ítem	Descripción
$S_{TKMT_{k,x}}$	Desviación estándar de la Remuneración por Kilómetro para cada tipología k y tecnología x expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018
$TKMT_{Inf\ k,x}$	Precio de Reserva Mínimo de la Remuneración por Kilómetro de cada tipología k y tecnología x establecido por TMSA, expresado en pesos contantes de Diciembre 2018.

- En caso tal que existan menos de 5 observaciones para hacer el cálculo del Precio de Referencia de la Primera Etapa para cada combinación de tecnología – tipología, se emplearán como límites Inferior y Superior los Precios de Reserva calculados por TMSA.
 - Los valores de $TKMT_{Inf\ k,x}$ no serán revelados por TMSA hasta la Audiencia de Adjudicación. Dicho valor será incluido en un sobre sellado por TMSA que será depositado por TMSA en la urna que contenga los Sobres Únicos que entregarán los Proponentes bajo la presente Licitación.
 - Una vez obtenidos los resultados de los límites de la Remuneración por Kilómetro, serán descartadas para la evaluación de las ofertas económicas aquellas que sean estrictamente inferiores al Límite Inferior de la Remuneración por Kilómetro o estrictamente superiores al Límite Superior de la Remuneración por Kilómetro.
- (c) De las Ofertas Económicas del componente de Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal. Consiste en descartar para el proceso de evaluación de la oferta económica, tanto de los Proponentes de Operación Acoplados como de los Proponentes de Operación no Acoplados, las ofertas económicas cuyos valores sean estrictamente menores al Límite Inferior o estrictamente superiores al Límite Superior calculados de acuerdo con el procedimiento descrito en este numeral, con base en el Precio de Referencia de la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal ($PR_{TOVT_{k,x}}$) de cada tipología (articulado y biarticulado) y tecnología (diésel-Euro V, diésel-Euro VI, gas natural vehicular, híbrido y/o eléctrico), calculados a partir de todas las ofertas económicas de todos los Lotes de Flota licitados. Para lo anterior, se empleará el procedimiento mencionado a continuación:
- (i) Primera etapa - Cálculo del Precio de Referencia de la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal: El cálculo a continuación será realizado para cada combinación de tipología de vehículo (articulado o biarticulado) y para cada tecnología (diésel-Euro V, diésel-Euro VI, gas natural vehicular, híbrido y/o eléctrico).

Se calculará el Precio de Referencia de cada tipología k de tecnología x de la siguiente forma:

$$PR_TOVT_{k,x} = Me_{k,x}$$

Donde:

Ítem	Descripción
$PR_TOVT_{k,x}$	Precio de Referencia de la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal de cada tipología k y tecnología x, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018 por Bus por semana.
$Me_{k,x}$	Mediana obtenida del valor de todas las fertas económicas admisibles de la Licitación de Operación para todos los Lotes de Flota a partir de la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal Ajustado, ofertada por cada Proponente de Operación j para la tipología k y la tecnología x, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018 por Bus por semana. La Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal Ajustado se calcula de la siguiente manera: $TOVT\ Ajustado_{k,x,j} = TOVT_{k,x,j} \times (1 - \%IPatios_{k,x,j})$ Donde: $TOVT\ Ajustado_{k,x,j}$: Corresponde a la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal Ajustado ofertado por cada Proponente de Operación j para la tipología k y la tecnología x, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018 por Bus por semana. $TOVT_{k,x,j}$: Corresponde a la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal ofertado por cada Proponente de Operación j para la tipología k y la tecnología x, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018 por Bus por semana. $\%IPatios_{k,x,j}$ corresponde al Porcentaje de Participación que remunera la totalidad de Adecuaciones y/o Intervenciones en Patios de Operación Existentes ofertado por cada Proponente de Operación j para la tipología k y la tecnología x, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018.
k	Corresponde la tipología de vehículo k, a saber: articulado y biarticulado.
x	Corresponde al tipo de tecnología del vehículo articulado, a saber: diésel-Euro V, diésel-Euro VI, gas natural vehicular,

Ítem	Descripción
	híbrido o eléctrico.

- (ii) Segunda etapa – Procedimiento para el cálculo de la Desviación Estándar de la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal Ajustado: Seguidamente, se determinará la desviación estándar de las ofertas económicas admisibles de la Licitación de Operación, presentadas para la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal Ajustado de cada tipología k de tecnología x, de la siguiente manera:

$$S_{TOVTk,x} = \sqrt{\sum_{j=1}^n \frac{(TOVT \text{ Ajustado}_{k,x,j} - \bar{X}_{k,x})^2}{n-1}}$$

Donde:

Ítem	Descripción
$S_{TOVTk,x}$	Desviación estándar de la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal Ajustado ($TOVT \text{ Ajustado}_{k,x}$) ofertada para cada tipología k y tecnología x expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018 por Bus por semana.
$TOVT \text{ Ajustado}_{k,x,j}$	Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal Ajustado para cada tipología k y tecnología x ofertada por parte de cada Proponente de Operación j, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018 por Bus por semana
$\bar{X}_{k,x}$	Promedio aritmético de la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal Ajustado para cada tipología k y tecnología x obtenido a partir del valor de todas las ofertas económicas admisibles de la Licitación de Operación para todos los Lotes de Flota a partir de la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal Ajustado ($TOVT \text{ Ajustado}_{k,x,j}$) ofertada por cada Proponente de Operación j, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018 por Bus por Semana.
n	Número de datos obtenidos de las ofertas económicas admisibles de la Licitación de Operación para todos los Lotes de Flota.

- (iii) Tercera etapa – Procedimiento para el cálculo del Límite Inferior y del Límite Superior de la Remuneración del Costo Operacional por

Vehículo Troncal: A partir del Precio de Referencia ($PR_{TOVT_{k,x}}$), y la desviación estándar ($S_{TOVT_{k,x}}$) calculados para la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal Ajustado, así como del Precio de Reserva Inferior y Superior la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal Ajustado establecido por TMSA ($TOVT_{Inf_{k,x}}$ y $TOVT_{Sup_{k,x}}$), se construye el intervalo a partir de las siguientes fórmulas:

$$Lim_{InfTOVT_{k,x}} = Min [PR_{TOVT_{k,x}} - (1.5 \times S_{TOVT_{k,x}}); TOVT_{Inf_{k,x}}]$$

$$Lim_{SupTOVT_{k,x}} = PR_{TOVT_{k,x}} + (1.5 \times S_{TOVT_{k,x}})$$

Donde:

Ítem	Descripción
$Lim_{InfTOVT_{k,x}}$	Límite Inferior del intervalo para la determinación de propuestas artificialmente bajas de la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal Ajustado para cada tipología k y tecnología x, expresado en pesos constantes de Diciembre de 2018 por Bus por semana.
$Lim_{SupTOVT_{k,x}}$	Límite Superior del intervalo para la determinación de propuestas artificialmente bajas de del Costo Operacional por Vehículo Troncal para cada tipología k y tecnología x, expresado en pesos constantes de Diciembre de 2018 por Bus por semana.
$S_{TOVT_{k,x}}$	Desviación estándar de la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal Ajustado para cada tipología k de tecnología x expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018 por Bus por semana.
$TOVT_{Inf_{k,x}}$	Precio de Reserva Mínimo de la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal Ajustado para cada tipología k y tecnología x establecido por TMSA, expresado en pesos constantes de Diciembre 2018 por Bus por semana.

- En caso tal que existan menos de 5 observaciones para hacer el cálculo del Precio de Referencia de la Primera Etapa para cada combinación de tecnología – tipología, se emplearán como límites Inferior y Superior los Precios de Reserva calculados por TMSA.
- Los valores de $TOVT_{Inf_{k,x}}$ no serán revelados por TMSA hasta la Audiencia de Adjudicación. Dicho valor será incluido en un sobre sellado por TMSA que será depositado por TMSA en la urna que

contenga los Sobres Únicos que entregarán los Proponentes bajo la presente Licitación.

- Una vez obtenidos los resultados de los límites de la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal, serán descartadas para la evaluación de las Ofertas Económicas aquellas que sean estrictamente inferiores al Límite Inferior de la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal Ajustado o estrictamente superiores al Límite Superior de la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal Ajustado.

- (d) Concluido el ejercicio para determinar las Propuestas artificialmente altas y bajas, TMSA continuará con el proceso de adjudicación tomando en cuenta únicamente aquellas Propuestas que no hayan sido definidas como artificialmente altas o bajas conforme al procedimiento anterior.

23.6.5 Quinto Paso: Listado de Propuestas Acopladas Preliminarmente: acto seguido, tomando únicamente aquellas Ofertas Económicas que no sean artificialmente bajas o altas, el comité evaluador determinará qué Proponentes de Operación no Acoplados presentaron oferta económica por cada una de las Propuestas Técnicas bajo la presente Licitación (las “Propuestas Acopladas Preliminarmente”). Es entendido que para una misma Oferta Técnica podrá haber más de una oferta económica de los Proponentes de Operación de Flota.

23.6.6 Sexto Paso: Listado de Propuestas Acopladas Definitivas: respecto de cada una de las Propuestas Acopladas Preliminarmente y de las Propuestas Acopladas, el comité evaluador determinará si el Costo Proveedor Acoplado cumple con la ecuación de balance de recursos de la Concesión, la cual está estructurada sobre las Vigencias Futuras detalladas en el numeral 1.8 del presente Pliego para cada Contrato.

- (e) La ecuación de balance de recursos de la Concesión por Lote de Flota se calcula para cada año del Contrato a través de la siguiente fórmula:

$$Ic_{s,h} = Ic_{s,h-1} + VF_{s,h} - CostoProvAcoplado_{s,h}$$

Y debe cumplir con la siguiente condición para cada uno de los años de vigencia de la Concesión:

$$Ic_{s,h} \geq 0 \quad \text{para todo } h \in H$$

Donde:

Ítem	Descripción
$Ic_{s,h}$	Recursos acumulados disponibles del Lote de Flota s en el año h.
$Ic_{s,h-1}$	Recursos acumulados disponibles del Lote de Flota s en el año h - 1. <u>Los Proponentes deberán tener en</u>

Ítem	Descripción
	cuenta en la preparación de sus Propuestas que para todo caso el valor de los recursos acumulados en el año 2018 es de cero ($Ic_0 = 0$).
$VF_{s,h}$	Valor de Vigencias Futuras aprobadas para el año h de la Concesión expresadas en Pesos constantes de diciembre de 2018 para el Lote de Flota s. <u>Los Proponentes deberán tener en cuenta en la preparación de sus Propuestas que para aquellos años en los cuales no existe un valor de Vigencias Futuras aprobadas o éste es igual a cero, la variable tomará un valor de cero</u> ($VF_{s,h} = 0$).
$CostoProvAcoplado_{s,h}$	Corresponde al Costo Proveedor Acoplado para la Propuesta Acoplada Preliminarmente para el Lote de Flota s en el año h, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018 y calculado como: $CostoProvAcoplado_{s,h} = \sum_{l \in h} \sum_k \sum_x TMVT_{k,x,l} \times NoVehT_{k,x,l} + \sum_{l \in h} TAS_l$ Donde: $TMVT_{k,x,l}$: Corresponde a la Remuneración Mensual por Vehículo de tipología k de tecnología x ofertada por el Proponente en el mes de pago l, expresado en Pesos constantes del diciembre de 2018. $NoVehT_{k,x,l}$: Corresponde a la Flota (Flota Operativa más Flota de Reserva) de tipología k con tecnología x, ofertada por el Proponente de Operación de Flota, que hará parte de la Flota vinculada al sistema en el mes l. La fecha de vinculación de la Flota se tomará a partir del Anexo H para cada uno de los Lotes de Flota y a partir de la información suministrada por los Proponentes en los Formatos de la Oferta Técnica y de la Oferta Económica. TAS_l: Corresponde a la Remuneración de Administración y Supervisión ofertada por el Proponente en el mes de pago l, expresado en

Ítem	Descripción
	Pesos constantes de diciembre de 2018. <i>l</i>: Corresponde al contador del número de periodos de pago (meses) en el año <i>h</i>. <i>k</i>: Corresponde a la tipología del vehículo a saber: Buses Articulados o Buses Biarticulados. <i>x</i>: Corresponde al tipo de tecnología del vehículo, a saber: diésel-Euro V, diésel-Euro VI, gas natural vehicular, híbrido o eléctrico.
s	Corresponde a cada uno de los Lotes de Flota a adjudicar bajo los términos señalados en el presente Pliego.
h	Corresponde al contador del número de años de la Concesión.
H	Es el conjunto de años de la Concesión para cada Lote de Flota s.

- (f) Si las Propuestas Acopladas Preliminarmente cumplen con este requisito para cada uno de los años de la Concesión, se considerará que las Propuestas Acopladas Preliminarmente dejan de tener carácter preliminar y pasan a ser “Propuestas Acopladas Definitivas”. Las Ofertas Económicas de los Proponentes no Acoplados que, como consecuencia de la aplicación de la metodología descrita en el numeral anterior, no sean declaradas Propuestas Acopladas Definitivas, serán rechazadas.
- (g) Por su parte, si las Propuestas Acopladas cumplen con este requisito para cada uno de los años de la Concesión, se considerará que las mismas podrán continuar en el proceso de Evaluación de Ofertas Económicas, de acuerdo con lo dispuesto en la Sección 7.4 actual.
- (h) En el evento en que para un determinado Lote de Flota ninguna de las Ofertas Económicas cumpla con el requisito descrito en el numeral 7.4.6, TMSA procederá al sexto paso para determinar un orden de elegibilidad provisional y al menor CostoSistemapropAcoplada provisional le dará la opción a los proponentes de la Propuesta Acoplada Preliminar correspondiente de revisar sus respectivas ofertas económicas (únicamente para los componentes de Remuneración Mensual por Vehículo y Flota de Reserva), para lo cual suspenderá la audiencia de adjudicación por dos horas (que podrán

prorrogarse hasta por dos (2) horas más) para que dichos proponentes puedan tomar la respectiva decisión. TMSA advierte que (i) no es obligación de los Proponentes revisar los términos de sus Ofertas Económicas; y (ii) cada proponente tendrá un lugar privado para poder hacer sus análisis y tomar la decisión. Si, como consecuencia del anterior procedimiento, los proponentes no modifican sus ofertas económicas o aun habiéndolas modificado no se cumple con el requisito descrito en el numeral anterior, o con los límites para el cálculo de Precios Artificialmente Bajos y Altos determinados en el numeral 7.4.3, TMSA dará la opción a la Propuesta Acoplada Preliminar siguiente en el orden de elegibilidad provisional y sucesivamente hasta agotar el orden de elegibilidad o hasta que una Propuesta Acoplada Preliminar cumpla, lo que ocurra primero. Si se agota el orden de elegibilidad provisional sin que ninguna Propuesta Acoplada Preliminar cumpla, la Adjudicación del Lote de Flota bajo la Licitación de Operación se declarará desierta y se adjudicará el Lote de Flota respectivo únicamente bajo la presente Licitación.

23.6.7 Séptimo Paso: Cálculo del CT: el comité evaluador procederá a calcular el Costo Total (CT) de cada una de las Propuestas Acopladas Definitivas y de las Propuestas Acopladas con base en la fórmula siguiente. Si hay más de una oferta económica bajo la Licitación de Operación para una Oferta Económica esta operación se repetirá para cada una de las combinaciones de las Propuestas Acopladas Definitivas.

(a) Cálculo del CT de las Ofertas Económicas de los Proponentes:

$$CT_{OfertaProv\ m,s} = \sum_{l=1}^{120} \sum_k \sum_x TMVT_{kx,l} \times NoVehT_{k,x,l} + \sum_{l=121}^{126} TAS_l$$

Donde:

• Ítem	• Descripción
• $CP_{CostoOfertaProv\ m,s}$	• Corresponde al costo de la Oferta Económica presentada por el Proponente m , para el Lote de Flota s , expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018.
• $TMVT_{k,x,l}$ •	• Corresponde a la Remuneración Mensual por Vehículo de tipología k de tecnología x en el mes de pago l , ofertada por el Proponente para el Lote de Flota s , y expresada en Pesos constantes de diciembre de 2018.
• TAS_l	Corresponde a la Remuneración Mensual de Administración y Supervisión en el mes de pago l , ofertada por el Proponente para el Lote de Flota s y expresada en Pesos constantes de diciembre de 2018. • Para efectos de la evaluación se asume que la Etapa de Transición tendrá una duración de 6 meses.

• $NoVehT_{k,x,l}$	• Corresponde a la Flota (Flota Operativa más Flota de Reserva) de tipología k y tecnología x, ofertada por el Proponente de Operación de Flota para el Lote de Flota s, que hará parte de la Flota vinculada al sistema en el mes l. La fecha de vinculación de la Flota se tomará a partir del Anexo H para cada uno de los Lotes de Flota y a partir de la información suministrada por los Proponentes en los Formatos de la Oferta Técnica y de la Oferta Económica.
• I	• Corresponde al contador del número de períodos de pago (meses).
• k	• Corresponde a la tipología del vehículo ofrecido por el Proponente en su Oferta Técnica a saber: Bus Articulado o Bus Biarticulado.
• x	• Corresponde al tipo de tecnología del vehículo tipo x, a saber: diésel-Euro V, diésel-Euro VI, gas natural vehicular, híbrido o eléctrico.

(b) Cálculo del CT de las Ofertas Económicas del Proponente de Operación:

$$CT_{OfertaOp\ j,s} = CT_{RemKM_{j,s}} + CT_{RemBus_{j,s}} + CT_{IntervPatTemp_{j,s}}$$

Donde:

Ítem	Descripción
$CT_{OfertaOp\ j,s}$	Corresponde al costo de la oferta económica presentada por el Proponente de Operación j, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018
$CT_{RemKM_{j,s}}$	Corresponde al costo del componente de Remuneración por Kilómetro de la oferta económica presentada por el Proponente de Operación j, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018: $CT_{RemKM_{j,s}} = \sum_{l=1}^{120} \sum_k \sum_x 5800x(TKMT_{k,x,l} \times NoVehTBase_{k,x,l})$ Donde: • $TKMT_{k,x,t}$ Corresponde a la Remuneración por Kilómetro para la tipología k y la tecnología x en el mes de pago l, ofertada por el Proponente de Operación j para el Lote de Flota s, expresada en Pesos constantes de diciembre de 2018.

	• $NoVehTBase_{k,x,l}$ Corresponde a la Flota Operativa de tipología k y tecnología x, del Lote de Flota s, que hará parte de la Flota vinculada al sistema en el mes l. La fecha de vinculación de la Flota se tomará a partir del Anexo H para cada uno de los Lotes de Flota y a partir de la información suministrada por los Proponentes de Operación en los Formatos de la Oferta Técnica y de la Oferta Económica.
$CTRemBus_{j,s}$	Corresponde al costo del componente de Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal de la oferta económica presentada por el Proponente de Operación j, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018 determinado con base en la siguiente fórmula: $CTRemBus_{j,s} = \sum_{l=1}^{120} \sum_k \sum_x 4.3 \times (TOVT_{k,x,l} \times NoVehTBase_{k,x,l})$ Donde: • $TOVT_{k,x,l}$ Corresponde a la Remuneración del Costo Operacional por Vehículo Troncal de tipología k y tecnología x en el mes de pago l, ofertada por el Proponente de Operación j para el Lote de Flota s, expresada en Pesos constantes de diciembre de 2018. • $NoVehTBase_{k,x,l}$ Corresponde a la Flota Operativa de tipología k y tecnología x, del Lote de Flota s, que hará parte de la Flota vinculada al sistema en el mes l. La fecha de vinculación de la Flota se tomará a partir del Anexo H para cada uno de los Lotes de Flota y a partir de la información suministrada por los Proponentes de Operación en los Formatos de la Oferta Técnica y de la Oferta Económica.
$CTIntervPatTemp_{j,s}$	Corresponde al costo total de las Intervenciones en los Patios de Operación Temporales, de acuerdo con lo presentado por el Proponente de Operación j en su oferta económica para el Lote de Flota s, expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018.
l	Corresponde al contador del número de períodos de pago (meses).

23.6.8 NOTA A LOS PROponentes: EL VALOR 5800 DE LA FÓRMULA ANTERIOR SE HA INCLUIDO PARA EFECTOS DE LA ADJUDICACIÓN ÚNICAMENTE POR LO QUE NO DEBE SER ENTENDIDO COMO UN VALOR DE KILÓMETROS MÍNIMOS GARANTIZADOS A RECORRER NI COMO UNA REFERENCIA AL COMPORTAMIENTO FUTURO DE LOS KILÓMETROS BAJO EL CONTRATO. POR LO TANTO NINGÚN

PROPONENTE PODRÁ EXIGIR A TMSA QUE SE RECORRAN ESTOS KILÓMETROS EN NINGÚN MOMENTO DURANTE LA VIGENCIA DEL CONTRATO NI PODRÁN SER TOMADOS COMO BASE PARA NINGUNA RECLAMACIÓN.

23.6.9 Octavo Paso: Determinación del Costo Estimado para el Sistema:

- (i) el costo estimado para el Sistema para el Lote de Flota s , se calculará para cada Propuesta Acoplada Definitiva y para cada Propuesta Acoplada h , conformada por el Proponente m y el Proponente de Operación de Flota j , de la siguiente manera:

$$\text{CostoSistema}_{\text{propacoplada}h,s} = CT_{\text{OfertaProv } m,s} + CT_{\text{OfertaOp } j,s}$$

Donde:

• Ítem	• Descripción
• $CT_{\text{OfertaProv } m,s}$	• Corresponde al costo de la Oferta Económica presentada por el Proponente m , para el Lote de Flota s , expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018.
• $CT_{\text{OfertaOp } j,s}$	• Corresponde al costo de la oferta económica presentada por el Proponente de Operación j , expresado en Pesos constantes de diciembre de 2018.

- (j) El costo estimado para el Sistema se calculará para todas las combinaciones posibles de $CT_{\text{OfertaProv}}$ y CT_{OfertaOp} de las Propuestas Acopladas Definitivas y de cada una de las Propuestas Acopladas (el “CostoSistema_{propacoplada}”) y dicho costo permitirá determinar el orden de elegibilidad preliminar organizando los $\text{CostoSistema}_{\text{propacoplada}}$ de menor a mayor valor (el “Orden de Elegibilidad Preliminar”) para cada Lote de Flota.

23.6.10 Noveno Paso: Asignación de Puntaje: a las Propuestas Acopladas Definitivas y a las Propuestas Acopladas de cada Lote de Flota se les asignará el puntaje con base en el Orden de Elegibilidad Preliminar así: a la propuesta que obtenga el menor $\text{CostoSistema}_{\text{propacoplada}}$ y a las propuestas que obtengan un $\text{CostoSistema}_{\text{propacoplada}}$ hasta un dos por ciento (2%) mayor que el $\text{CostoSistema}_{\text{propacoplada}}$ mínimo, se les asignarán SETECIENTOS (700) PUNTOS, mientras que a las demás Propuestas Acopladas Definitivas y Propuestas Acopladas que no cumplan con los criterios anteriores se les asignará el puntaje utilizando la siguiente fórmula

$$P_{i,s} = \left(\frac{\text{CostoSistema}_{\text{propacoplada } Max,s} - \text{CostoSistema}_{\text{propacoplada } i,s}}{\text{CostoSistema}_{\text{propacoplada } Max,s} - \text{CostoSistema}_{\text{propacoplada } Min,s}} \right) \times 700$$

Donde:

Ítem	Descripción
------	-------------

$P_{i,s}$	Es el puntaje que se asigna a cada una de las Ofertas Económicas de las Propuestas Acopladas Definitivas y/o Propuestas Acopladas i , para el Lote de Flota s .
$\text{CostoSistema}_{\text{propacoplada } i,s}$	Es el valor de cada una de las Ofertas Económicas de las Propuestas Acopladas Definitivas y/o Propuestas Acopladas i , para el Lote de Flota s .
$\text{CostoSistema}_{\text{propacoplada } \text{Min},s}$	Es el valor de la Oferta Económica de la Propuesta Acoplada Definitiva o Propuesta Acoplada de menor valor para el Lote de Flota s .
$\text{CostoSistema}_{\text{propacoplada } \text{Max},s}$	Es el valor de la Oferta Económica de la Propuesta Acoplada Definitiva o Propuesta Acoplada de mayor valor para el Lote de Flota s .

23.6.11 Si para un determinado Lote de Flota no se presenta ninguna oferta bajo la Licitación de Operación, el orden de elegibilidad se determinará con base: (a) en las Ofertas Económicas de menor a mayor CT (sobre la base del número de buses previstos en el numeral **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**) más (b) los demás puntajes por Oferta Técnica (que se otorgará sobre la base del número de buses previstos en el numeral **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.**) y apoyo a la Industria Nacional. El Lote de Flota se adjudicará al Proponente que tenga mayor puntaje. TMSA seleccionará un operador mediante un nuevo proceso de selección.

23.7 Apoyo a la Industria Nacional.

El puntaje por apoyo a la industria nacional se asignará siguiendo las reglas señaladas en el numeral 22.6, así:

Criterio	PUNTAJE
Es Nacional, acredita trato nacional o entregó el Formato 5 diligenciado.	100
No es nacional, no acredita trato nacional ni entregó Formato 5.	0

23.8 Determinación del Orden de Adjudicación de los Lotes de Flota

23.8.1 El orden que se seguirá en la audiencia de adjudicación para la Adjudicación de los Lotes de Flota será determinado al azar con base en las reglas que se detallan a continuación.

23.8.2 TMSA escogerá el orden de Adjudicación de las siguientes alternativas posibles tomando como referencia el número de Proponentes que se presenten en la Licitación de Operación para el Lote de Flota 3. Si no hay ningún Proponente para el

Lote de Flota 3 se tomará como referencia el número de Proponentes para el Lote de Flota 1, si no hay Proponentes para este Lote de Flota 1 se tomará el número de Proponentes para el Lote de Flota 6. Si el número de Proponentes es superior al número de alternativas de orden de Adjudicación de los Lotes de Flota, se tomará el número de Proponentes y se dividirá en 2; si el número sigue siendo superior, el resultado de la primera división se volverá a dividir en 2 y sucesivamente hasta que se obtenga un número que coincida con el número de alternativas de orden de Adjudicación. En el caso en el cual el cálculo del número de Alternativas de Orden de Adjudicación arroje un número decimal, se redondeará el resultado al número entero más cercano de acuerdo con el primer decimal. Así, si el primer decimal es igual o mayor a cinco (5) se redondeará el resultado al siguiente número entero, mientras que si el primer decimal es menor a cinco (5) se redondeará el resultado al número entero anterior. Si no se presentan Propuestas para los Lotes de Flota 1, 3 ni 6, se aplicará la Alternativa de Orden de Adjudicación 6.

23.8.3 Alternativas de Orden de Adjudicación:

Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4	Alternativa 5	Alternativa 6
5 – Sur II	3 – Norte	2 – Calle 80	6 - Usme	Primero el Lote de Flota que tenga menos número de Propuestas Acopladas Definitivas y sucesivamente en orden ascendente a mayor número de Propuestas Acopladas Definitivas	Azar por Balota por Fase: Primero Fase I y Luego Fase II (Américas y Suba)
6- Usme	2 – Calle 80	5 – Sur II	2 – Calle 80		
2 – Calle 80	5 – Sur II	6 - Usme	3 – Norte		
3 – Norte	6 - Usme	3 – Norte	5 – Sur II		
4 - Suba	1 - Américas	4 – Suba	1 - Américas		
1 - Américas	4 – Suba	1 - Américas	4 – Suba		

23.9 Número Máximo de Contratos y Mecanismo de Descuento de Capacidad Financiera.

23.9.1 Número Máximo de Contratos: un mismo Proponente no podrá resultar Adjudicatario de un número tal de Contratos que implique que deberá proveer más de SEISCIENTOS VEINTE (620) Buses Biarticulados Equivalentes (sin incluir la Flota de Reserva) bajo la presente Licitación. Por lo que una vez adjudicados Contratos que representen SEISCIENTOS VEINTE (620) Buses Biarticulados Equivalentes (sin incluir la Flota de Reserva) tal Proponente no podrá seguir participando en el proceso de adjudicación descrito en estos Pliegos.

- 23.9.2 Para los efectos de esta limitación de concentración de mercado, se entenderá que es un mismo Proponente aquel cuyo Beneficiario Real del veinticinco por ciento (25%) o más de las acciones, sea una misma persona o grupo de personas.
- 23.9.3 Descuento de Capacidad Financiera: sujeto al límite máximo de Buses señalado en el numeral 23.9.1 anterior, para ser elegible para la Adjudicación de más de un Contrato de Concesión los Proponentes deberán acreditar la sumatoria de la Capacidad Financiera requerida en estos Pliegos equivalente al número de Contratos para los cuales opta para ser Adjudicatario. En este orden de ideas, para la Adjudicación del segundo Lote de Flota en adelante, antes de iniciar el proceso descrito en los numerales 23.6.2 y siguientes, TMSA restará de la Capacidad Financiera acreditada por el Proponente Adjudicatario del Lote de Flota anterior y determinará si la Capacidad Financiera restante le permite participar en el proceso de Adjudicación del siguiente Lote de Flota. Nótese que puede ocurrir que la Capacidad Financiera remanente no permita participar en el Lote de Flota objeto del proceso de Adjudicación pero si en otros Lotes de Flota no adjudicados aún, con lo cual al inicio de cada proceso de Adjudicación se hará la verificación de Capacidad Financiera remanente de todos los Proponentes, que hayan presentado Propuesta para este Lote de Flota. Lo anterior también aplicará para el caso en que el Proponente presente una única Garantía de Seriedad de la Propuesta para todos los Lotes de Flota a los que se presente por un valor asegurado equivalente al monto máximo de contratos de los cuales el Proponente podrá resultar adjudicatario. Esta operación también se hará simultáneamente en la Licitación de Operación para los Proponentes de Operación.
- 23.10 Determinación del Orden de Elegibilidad Final.
- 23.10.1 El orden de elegibilidad final (el “Orden de Elegibilidad Final”) para cada Lote de Flota se determinará en la audiencia de adjudicación mediante la sumatoria de los puntos otorgados a cada una de las Propuestas Acopladas Definitivas y a las Propuestas Acopladas, es decir, el puntaje otorgado a la Oferta Técnica, la Oferta Económica y por Apoyo a la Industria Nacional y se ordenarán de mayor a menor puntaje otorgado al Proponente de Operación de Flota Acoplado y al Proponente Acoplado.
- 23.10.2 Cada uno de los Lotes de Flota será adjudicado a la Propuesta Acoplada Definitiva u Propuesta Acoplada que tenga mayor puntaje conforme al Orden de Elegibilidad Final.
- 23.10.3 Para fines de claridad, el puntaje total corresponderá a la sumatoria de los puntajes otorgados al Proponente Acoplado y a la Propuesta Acoplada Definitiva bajo las Licitaciones de Provisión de Flota y de Operación.
- 23.11 Audiencia de Adjudicación
- 23.11.1 Dos (2) Días Hábiles antes de la fecha prevista para la audiencia de adjudicación, TMSA publicará el proyecto de Resolución de Adjudicación, con los espacios en blanco que considere convenientes. Igualmente, se publicará el Informe final de Evaluación en el plazo señalado en el numeral **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia..**

23.11.2 La audiencia de adjudicación será pública y podrán asistir además de los Proponentes, cualquier interesado.

23.11.3 En los términos del decreto 1082 de 2015, la audiencia de adjudicación se llevará a cabo conforme al siguiente reglamento:

- (a) Se agotarán las etapas protocolarias del orden del día propuesto por TMSA y se procederá a darle la palabra a cada uno de los Proponentes, en el orden de presentación de Propuestas, primero a los Proponentes y luego a los Proponente de Operación de Flota por quince (15) minutos para pronunciarse sobre el Informe de Evaluación final de sus respectivos procesos de selección, de manera que un Proponente no podrá pronunciarse sobre el Informe Final de evaluación de un Proponente de Operación de Flota y viceversa. Si la intervención pretendiere revivir las observaciones formuladas y resueltas en el respectivo informe, el funcionario que presida la audiencia podrá suspender la intervención del Proponente.
- (b) Cuando concluyan las intervenciones, se hará una ronda de réplica a los comentarios efectuados en las intervenciones iniciales. Para lo cual se le dará la palabra a cada Proponente y a los Proponentes de Operación de Flota en el mismo orden de intervención inicial y por quince (15) minutos cada uno. Si la intervención pretendiere revivir las observaciones formuladas o versa sobre el Informe de Evaluación de la otra Licitación, el funcionario que presida la audiencia podrá suspender la intervención del Proponente.
- (c) Cuando concluyan las intervenciones de réplica, TMSA suspenderá la audiencia por un plazo que no podrá superar treinta (30) minutos. Si al cabo de este plazo TMSA considera que no tiene elementos suficientes para adjudicar la uno o varios o todos los Lotes de Flota, convocará a los asistentes nuevamente e informará la suspensión de la audiencia por el plazo adicional que considere necesario, siendo este plazo de mínimo veinte (20) horas.
- (d) Si al cabo del plazo de suspensión fijado TMSA considera tener los elementos necesarios para adjudicar la Licitación, reconvendrá al cabo del plazo de suspensión fijado y procederá de la siguiente manera:
 - (i) Pondrá en conocimiento de los asistentes las conclusiones del informe de evaluación definitivo;
 - (ii) Determinará el orden de adjudicación de los Lotes de Flota sobre la base de lo señalado en el numeral 23.10 de estos Pliegos;
 - (iii) Determinará las Propuestas artificialmente bajas sobre la base de lo previsto en el numeral 23.6.3 de estos Pliegos;
 - (iv) Asignará el puntaje correspondiente a la Oferta Técnica y Apoyo a la Industria Nacional de aquellas propuestas que hayan resultado hábiles conforme al informe final de evaluación definitivo y que no sean artificialmente bajas;

- (v) Procederá a la evaluación de las Ofertas Económicas en los términos señalados en el numeral (a) de estos Pliegos; y
 - (vi) Determinará el Orden de Elegibilidad de las Propuestas para el Lote de Flota respectivo.
- (e) Agotado el procedimiento descrito en el numeral (a) anterior para el primer Lote de Flota, el comité evaluador descontará la Capacidad Financiera del Proponente de Operación de Flota y del Proponente adjudicatarios y determinará si dichos Proponentes cuentan con Capacidad Financiera y Experiencia en Operación remanente para participar en el siguiente Lote de Flota, asimismo, sumará los Buses que han sido adjudicados a cada uno de los Proponentes de Operación que han optado por más de un Lote de Flota.
- (f) A continuación, TMSA iniciará el proceso de asignación de puntaje del siguiente Lote de Flota que será Adjudicado, siguiendo el procedimiento señalado en el numeral 23.11.3(iv) a (vi) y sucesivamente hasta determinar el orden de elegibilidad de los seis (6) Lotes de Flota.
- (g) Una vez definidos los órdenes de elegibilidad de los seis (6) Lotes de Flota, TMSA designará a los Adjudicatarios de cada uno de los Lotes de Flota y consignará la información en la correspondiente resolución de Adjudicación única de la Licitación.

23.12 Declaratoria de Desierta

Además de las causales legales, TMSA podrá declarar parcialmente desierta la Licitación en lo correspondiente a cualquiera de los Lotes de Flota en los siguientes casos:

23.12.1 Cuando no se hubiera presentado ninguna Propuesta.

23.12.2 Cuando ninguna de las Propuestas cumpla con lo exigido en los Pliegos. Sin perjuicio de lo anterior, si para un determinado Lote de Flota no hay propuestas hábiles por lo haberse presentado ninguna oferta bajo la Licitación de Operación, se procederá a adjudicar ese Lote de Flota únicamente con base en las ofertas presentadas por los Proponentes bajo la presente Licitación.

23.12.3 Cuando se presenten hechos que a juicio de TMSA, pongan en duda la transparencia del proceso y que impidan la escogencia objetiva del Adjudicatario.

23.13 Criterios de Desempate

Teniendo en cuenta que la Adjudicación de cada Lote de Flota se hace a Propuestas Acopladas o a Propuestas Acopladas Definitivas, los criterios de desempate previstos en el artículo 2.2.1.1.2.2.9 del Decreto 1082 se aplicarán sobre la base de la sumatoria de los puntajes obtenidos por cada Proponente de Provisión de Flota y Proponente de Operación que forme parte de la Propuesta Acoplada o de la Propuesta Acoplada Definitiva. En caso de empate en el puntaje total de las Propuestas Acopladas o Propuestas Acopladas Definitivas el respectivo Lote de Flota se adjudicará así:

23.13.1 Cuando se presente empate en el puntaje total, se adjudicará al que tenga el menor valor en el primer factor de escogencia es decir en la Oferta Económica (menor $CT_{OfertaProv m,s}$) en el componente de provisión de Flota; si el empate persiste se adjudicará al que tenga el menor valor en el primer factor de escogencia en el componente de operación ($CT_{OfertaOp j,s}$). Si el empate persiste se adjudicará a la oferta que tenga mayor puntaje en la Oferta Técnica combinada de los componentes de provisión de flota y de operación.

23.13.2 Si continúa el empate después de aplicar los criterios anteriores, se adjudicará al que tenga mayor puntaje en Apoyo a la Industria Nacional.

23.13.3 Si habiendo utilizado los mecanismos anteriores persiste el empate se utilizarán los siguientes mecanismos en el orden señalado en artículo 2.2.1.1.2.2.9. del Decreto 1082:

- (a) Preferir la oferta de bienes o servicios nacionales frente a la oferta de bienes o servicios extranjeros.
- (b) Preferir las ofertas presentada por una Mipyme nacional.
- (c) Preferir la oferta presentada por un consorcio, unión temporal o promesa de sociedad futura siempre que: (a) esté conformado por al menos una Mipyme nacional que tenga una participación de por lo menos el veinticinco por ciento (25%); (b) la Mipyme aporte mínimo el veinticinco por ciento (25%) de la experiencia acreditada en la oferta; y (c) ni la Mipyme, ni sus accionistas, socios o representantes legales sean empleados, socios o accionistas de los miembros del consorcio, unión temporal o promesa de sociedad futura.
- (d) Preferir la propuesta presentada por el oferente 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 a la que se refiere la Ley 361 de 1997. Si la oferta es presentada por un consorcio, unión temporal o promesa de sociedad futura, el integrante del oferente 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 el consorcio, unión temporal o promesa de sociedad futura y aportar mínimo el veinticinco por ciento (25%) de la experiencia acreditada en la oferta.

23.13.4 Se adjudicará por sorteo con balotas, siendo la balota ganadora la de mayor número.

23.14 Rechazo de la Propuesta

23.14.1 Sin perjuicio de lo establecido por la Ley aplicable, serán rechazadas las Propuestas que, por su contenido, impidan la selección objetiva, y además en los siguientes casos:

- (a) **CUANDO EL PROPONENTE DILIGENCIE LOS CAMPOS DE LA OFERTA ECONÓMICA EN EL SECOP II CON DÍGITOS DIFERENTES AL UNO (1).**

- (b) Cuando se presente la Propuesta en forma subordinada al cumplimiento de cualquier condición o modalidad.
- (c) Cuando se omitan requisitos o Anexos que impidan la comparación objetiva de las Propuestas.
- (d) Cuando no se anexe a la Propuesta la Garantía de Seriedad de la Propuesta que trata este Pliego.
- (e) Cuando exista cualquier error u omisión en los documentos que acrediten la Capacidad Jurídica de los interesados y este no sea subsanable de conformidad con las reglas de subsanación previstas en el presente Pliego o, siendo subsanable, no haya sido subsanado dentro del término para subsanación y aclaración previsto en el presente Pliego.
- (f) Cuando no se haya efectuado el pago de salarios, prestaciones sociales y parafiscales.
- (g) Cuando no se presenten la Oferta Económica ni la Oferta Técnica o las mismas adolezcan de errores que TMSA, en los términos y condiciones señalados en estos Pliegos, no pueda ajustar de oficio, por tratarse de errores diferentes a errores de cálculo o aritméticos.
- (h) Cuando la autoridad competente compruebe que un Proponente ha interferido, influenciado u obtenido correspondencia interna, proyectos de conceptos de evaluación o de respuesta a observaciones no enviados oficialmente a los Proponentes.
- (i) Cuando la autoridad competente compruebe que existió confabulación entre los interesados o Proponentes tendiente a alterar la aplicación de los principios fijados por TMSA para la presente Licitación.
- (j) Cuando el Proponente se encuentre incurso en las causales de inhabilidad o incompatibilidad fijadas por la Constitución y la Ley.
- (k) Cuando no se presente o no se suscriba la Carta de Presentación de la Propuesta.
- (l) Cuando el Proponente no aclare o subsane dentro del término establecido por la entidad los documentos y/o la información que le hayan sido requeridos por TMSA.
- (m) Cuando el Proponente esté reportado en el Boletín de Responsables Fiscales emitido por la Contraloría General de la República.
- (n) Cuando el Proponente presente antecedentes disciplinarios vigentes que impliquen inhabilidad para contratar con el Estado.
- (o) En caso de Propuestas presentadas a través de apoderados, cuando no se presente el respectivo poder junto con la Propuesta, o cuando el poder no se

encuentre suscrito por quien debe suscribirlo, de conformidad con el Certificado de Existencia y Representación Legal, o el que haga sus veces en el país de origen.

- (p) Cuando el Proponente se encuentre en causal de disolución o liquidación obligatoria.
- (q) Cuando el o los MAP en una Estructura Plural no participe con el porcentaje mínimo de participación señalado en estos Pliegos.
- (r) Cuando el documento de creación de la Estructura Plural no esté debidamente suscrito por la totalidad de los miembros de la Estructura Plural.
- (s) Cualquier otro evento descrito en este Pliego o previsto en la Ley como causal de rechazo.
- (t) Cuando se presenten los supuestos señalados en los numerales 3.3.2 y 3.3.3 de estos Pliegos.
- (u) Cuando se presente la situación regulada en el numeral 20.3.8 de estos Pliegos.
- (v) Cuando el usuario mediante el cual sea presentada la Propuesta en el SECOP II sea distinto del Proponente que aparece en los documentos soporte o Anexos de la Propuesta

23.14.2 Cuando en el presente numeral se hace referencia al Proponente deberá entenderse que se refiere también a cada uno de los integrantes de una Estructura Plural.

23.15 Propuestas Técnicas Alternativas

Por la naturaleza de la presente Licitación, TMSA no considerará propuestas técnicas alternativas, diferentes a la opción de presentar comentarios y ajustes a la minuta del Contrato de Concesión. En este caso se aplicará lo previsto en el numeral **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** de los Pliegos.

24. **APOYO A LA INDUSTRIA NACIONAL, TRATO NACIONAL Y ACUERDOS COMERCIALES**

24.1 Conforme al Manual para el manejo de los Acuerdos Comerciales en Procesos de Contratación y lo establecido en el manual explicativo de los capítulos de contratación pública de los acuerdos comerciales negociados por Colombia para entidades contratantes, del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Departamento Nacional de Planeación, se procede a determinar si la contratación se encuentra cubierta por un Acuerdo Internacional o Tratado de Libre Comercio vigente, así: actualmente el Estado colombiano tiene vigentes los siguientes Acuerdos Internacionales o Tratados de Libre Comercio con compromisos en materia de contratación pública: Chile, México, Canadá, los países miembros del CAN, los países del Triángulo Norte (El Salvador, Guatemala, Honduras) y Suiza, Liechtenstein como miembros de la Asociación Europea de Libre Comercio –AELC (EFTA) –, los Estados Unidos de América, la Unión Europea, Costa Rica y Corea.

- 24.2 De esta manera, se procede a determinar bajo qué Acuerdos Internacionales o Tratados de Libre Comercio, se encuentra cobijado el proceso de contratación convocado, teniendo en cuenta que si la Entidad Estatal no hace parte de las Entidades Estatales incluidas en el Acuerdo Comercial, el proceso de contratación no está cubierto por éste y, en consecuencia, no es necesario hacer análisis adicional alguno.
- 24.2.1 TLC – Colombia – Chile: El “Tratado de Libre Comercio suscrito entre la República de Colombia y la República de Chile” suscrito el 6 de diciembre de 1993, el “Protocolo adicional al Acuerdo de Complementación Económica para el establecimiento de un espacio económico ampliado entre Colombia y Chile (ACE)” suscrito el 27 de noviembre de 2006, y el “Acuerdo mediante canje de notas relativo a la corrección de errores técnicos del Acuerdo” suscrito el 6 de mayo de 2009, rigen las pautas entre los dos países en materia de facilitación al comercio, compras públicas y acceso al Comercio de Mercancías, entre otros. El Capítulo 13 denominado “Contratación Pública” dispone que dentro de las reglas contenidas en el documento, aplicará el principio de trato nacional en los procesos de contratación estatal, para aquellas entidades del orden nacional y descentralizado, siempre y cuando estas últimas “no tengan carácter industrial o comercial”. Por lo anterior TMSA está excluida del capítulo mencionado.
- 24.2.2 TLC Colombia – México: El “Tratado de Libre Comercio suscrito entre México, Colombia y Venezuela” fue suscrito el 3 de junio de 2004 y entró en vigor el 1 de enero de 1995. El capítulo XI del citado acuerdo establece que las entidades que se incluirán el protocolo son exclusivamente “los gobiernos estatales o departamentales” Dentro del anexo al Artículo 15-02 se establece la lista de Entidades del gobierno colombiano a las cuales es aplicable lo dispuesto en el Tratado de Libre Comercio. Dentro de la lista se encuentran las entidades del orden nacional, dentro de las cuales no se encuentra TMSA ni se incluyen las empresas industriales y comerciales del estado. Por lo anterior TMSA está excluida de aplicar este Tratado.
- 24.2.3 TLC Colombia – Países del Triángulo Norte: el “Tratado de Libre Comercio entre la República de Colombia y las Repúblicas de el Salvador, Guatemala y Honduras”, suscrito el 9 de agosto de 2007, entró en vigor entre el año 2009 y 2010. El capítulo 11 y su anexo establecen los países y modalidades de contratación cubiertos por el Tratado. Para la República de Colombia y Guatemala, no estarán incluidas las contrataciones de las empresas industriales y comerciales del Estado cuando el objeto esté relacionado con sus actividades industriales y comerciales. Asimismo, para el caso de El Salvador, se excluyen expresamente los municipios, así como no se incluyen las entidades descentralizadas o adscritas a las mismas. En este sentido, la empresa TMSA. Debe dar aplicación al Tratado con estos países. Es importante anotar que Honduras no negoció con ningún otro país del Acuerdo en materia de contratación pública.
- 24.2.4 TLC Colombia – EFTA: El “Acuerdo de Libre Comercio entre la República de Colombia y los Estados AELC (EFTA)” se suscribió el 25 de noviembre de 2008 y entró en vigencia el primero de julio de 2011. En el Acuerdo se detallan las entidades que deben aplicar los principios contenidos en éste, no obstante, la empresa TMSA no se encuentra incluida, ni se incluyen a las empresas comerciales e industriales del Estado, por lo que no se debe dar aplicación al Tratado con este país.
- 24.2.5 TLC Colombia – Estados Unidos: El “Acuerdo de Promoción Comercial entre la República de Colombia y Estados Unidos de América” se suscribió el 22 de noviembre de 2006 y entró en vigencia el 15 de mayo de 2012. El Capítulo 9 titulado Contratación Pública, dispone en su artículo 9.2 que se aplicará el principio de trato nacional en los

procesos de contratación estatal. Sin embargo se listan las entidades cobijadas por el tratado, dentro de las cuales no se encuentran las entidades del orden Municipal o Distrital ni se incluyen a las empresas comerciales e industriales del Estado, por lo que no se debe dar aplicación al Tratado con este país en el presente proceso de selección.

- 24.2.6 TLC Colombia – Canadá: El “Acuerdo de Libre Comercio entre Canadá y Colombia” fue suscrito el 21 de noviembre de 2008 y entró en vigencia el 15 de agosto de 2011. El Capítulo 14 titulado Contratación Pública, dispone en su artículo 1403 que se aplicará el principio de trato nacional en los procesos de contratación estatal. Se establecen como entidades cubiertas por el tratado las del orden nacional, dentro de las cuales no se encuentran entidades del orden municipal o distrital, ni se incluyen a las empresas comerciales e industriales del Estado, por lo que la empresa TMSA no debe aplicar este tratado.
- 24.2.7 TLC Colombia – Unión Europea: El “Acuerdo Comercial entre la Unión Europea, Colombia y Perú” fue suscrito el 26 de junio de 2012. El acuerdo en materia de contratación pública fue modificado el 24 de noviembre de 2017 a través de la Decisión 01-2017. Dicha decisión excluye a todas las empresas públicas contratantes del nivel central que tengan carácter industrial o comercial, por lo que la empresa TMSA, no debe aplicar este tratado.
- 24.2.8 Acuerdo Colombia – Alianza del Pacífico: El “Acuerdo para el establecimiento del Fondo de Cooperación de la Alianza del Pacífico” fue suscrito el 22 de mayo de 2013. Dentro del capítulo 8 de contratación pública no se incluye a TMSA como actor que debe seguir los lineamientos, ni se incluyen a las empresas comerciales e industriales del Estado, por lo que no se debe aplicar este tratado.
- 24.2.9 TLC Colombia – Corea: El “Acuerdo de Libre Comercio entre la República de Colombia y la República de Corea” establece en el capítulo 14 las entidades que se someten al Acuerdo, sin embargo no se incluyen a las entidades del orden Municipal o Distrital ni a las empresas comerciales e industriales del Estado por lo que TMSA no debe aplicar este Tratado.
- 24.2.10 TLC Colombia – Costa Rica: El “Tratado de Libre Comercio entre Colombia y Costa Rica” fue suscrito el 22 de mayo de 2013 e implementado el 29 de julio de 2016. El Capítulo 10 y anexo 10A concernientes a la contratación pública, establecen que el capítulo solo aplicará a las entidades listadas en la sección, por lo que al no estar incluidas las empresas comerciales e industriales del Estado, la empresa TMSA no debe aplicar dicho tratado.
- 24.2.11 La Decisión 439 de la CAN aplica para todas las entidades del Estado, incluyendo municipios, departamentos y empresas comerciales e industriales del Estado que afecten el comercio de servicios, en todos los sectores de servicios y en los distintos modos de suministro, independientemente del valor del proceso de contratación. Así mismo, según lo previsto en el literal “c” del artículo 2.2.1.2.4.1.3. del Decreto 1082 de 2015, se concederá el trato nacional a “Proponentes miembros de la Comunidad Andina de Naciones.”
- 24.3 De conformidad con lo anterior, TMSA debe conceder trato nacional a los servicios prestados por miembros de la CAN.
- 24.4 Certificaciones de la Cancillería: Conforme a la información disponible en la página Colombia Compra Eficiente, la Cancillería colombiana ha expedido certificaciones en el sentido que los siguientes países no conceden trato recíproco a las ofertas de

bienes y servicios colombianos: Aruba, Australia, China, Panamá, Paraguay, Turquía y Uruguay. Sin embargo, es importante resaltar que el listado de países no es taxativo. Por lo tanto, el Proponente que provenga de países con los cuales Colombia no tenga tratados o acuerdos vigentes en materia de compras, deberá allegar la respectiva certificación de la Cancillería para demostrar si tiene derecho o no a recibir trato nacional.

24.5 Criterios para Otorgar Puntaje por Apoyo a la Industria Nacional:

- 24.5.1 Los Proponentes Colombianos o Estructuras Plurales donde más del cincuenta y uno por ciento (51%) de las acciones de la Sociedad Concesionaria sean de propiedad de personas naturales o jurídicas o Patrimonios Autónomos o Fondos de Capital Privado colombianos, se les asignará la totalidad de los puntos.
- 24.5.2 Los Proponentes que acrediten que provienen de países a los cuales se concede trato nacional a las ofertas de bienes y servicios colombianos según lo señalado en los numerales anteriores, se les asignará la totalidad de los puntos.
- 24.5.3 Siguiendo los lineamientos previstos en el artículo 2 de la Ley 816 de 2003, los Proponentes que no cumplan con 22.5.1 o 22.5.2 podrán obtener la totalidad de los puntos si se comprometen a que la carrocería de toda la Flota sea hecha en Colombia, para lo cual diligenciarán el Formato 5 del Pliego de Condiciones.
- 24.5.4 Los Proponentes que no acrediten ninguno de los criterios señalados anteriormente tendrán cero (0) puntos.

25. Estudio de Mercado

- 25.1 El Estudio de Mercado se incluye como Anexo IV de los presente Estudios Previos.