

Cartagena de Indias D. T., y C; 23 de julio de 2024
DC- OF- EX 050 23-07-2024

Doctora
ERCILIA DEL CARMEN BARRIOS FLÓREZ
Gerente
Transcaribe S.A.
Ciudad.

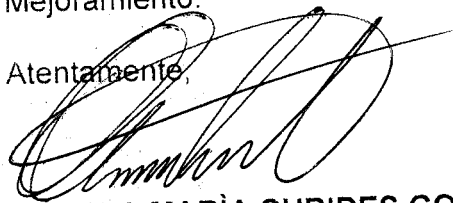
Ref.: Informe Definitivo Actuación Especial de Fiscalización Vigencia 2023

Cordial saludo

La Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, en cumplimiento de su Plan de Vigilancia y Control Fiscal Territorial – PVCFT vigencia 2024, practicó Actuación Especial de Fiscalización a Transcaribe S.A., en atención a la denuncia interpuesta ante este órgano de control e identificada bajo el radicado No. 026 de 2023, en donde se señala una posible afectación económica al patrimonio público, derivada de la terminación anticipada del contrato de CONCESION con el consorcio COLCARD S.A. y la suscripción del contrato del nuevo proveedor de servicios de gestión de recaudo, gestión de flota y sistemas de información al usuario SONDA.

Cabe anotar que, durante el proceso auditor no se dieron a conocer observaciones que fueran elevadas a hallazgos administrativos, por lo que la entidad no suscribirá Plan de Mejoramiento.

Atentamente,



ÁNGELA MARÍA CUBIDES GONZÁLEZ
Contralora Distrital de Cartagena de Indias

Revisó: Hernando Pertuz Corcho
Director Técnico de Auditoría Fiscal

Anexos: sesenta (60) folios

Elaboró: Gladis Ávila Marengo
Auxiliar Administrativo

INFORME FINAL DE ACTUACIÓN ESPECIAL DE FISCALIZACIÓN

TRANSCARIBE
PVCF 2024

ANGELA MARIA CUBIDES GONZALEZ
Contralora Distrital

HERNANDO PERTUZ CORCHO
Director Técnico de Auditoria Fiscal

Equipo de Trabajo:

ANTONIO SANCHEZ BALLESTEROS
Supervisor

FRANCISCO ARCIA AGUAS
Líder – Auditor

WILMER SALCEDO MISAS
Apoyo Financiero

ELIX JOSE PRASCA MARTINEZ
Auditor

Cartagena de Indias, junio de 2024

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
1. OBJETIVO GENERAL DE LA AEF	3
1.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	3
2. HECHOS RELEVANTES	4
3. CARTA DE CONCLUSIONES	5
4. HALLAZGOS	7
5. CUADRO CONSOLIDADO DE HALLAZGOS DE AEF	51
6. BENEFICIOS DE CONTROL FISCAL TERRITORIAL	51

1. OBJETIVO GENERAL DE LA AEF

Realizar Actuación Especial de Fiscalización (AEF) por denuncia presentada en contra Transcribe S.A. , respecto del Contrato por Solicitud de Ofertas No. 001 de 2023 TC-SO-001-2023, con el fin de obtener evidencias suficientes y apropiadas para establecer si la entidad, cumple con las disposiciones emanadas de organismos o entidades competentes, frente a los criterios de auditoría, los cuales pueden incluir reglas, leyes y reglamentos, resoluciones, políticas, códigos establecidos, manuales, actos administrativos y demás términos acordados o los principios generales que rigen la entidad.

1.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Respecto del contrato en torno al cual gira la denuncia, se procederá a:

1.1.1 Determinar la existencia de sobrecosto en el valor del contrato

1.1.2 Evaluar la observancia de los principios de la contratación en lo atinente al valor del contrato.

2. HECHOS RELEVANTES

1. TRANSCARIBE S.A. es una Sociedad Anónima entre entidades públicas del orden Distrital, constituida con aportes públicos, autorizada por medio del Acuerdo N° 004 del 19 de febrero de 2003 del Concejo Distrital de Cartagena, dotada de Personería Jurídica, Autonomía Administrativa y capital independiente.
2. El objeto social de TRANSCARIBE S.A. es ejercer la titularidad sobre el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros del Distrito de Cartagena y su respectiva área de influencia.
3. TRANSCARIBE S.A. ha suscrito varios contratos de concesión para la prestación del servicio de transporte, entre ellos el Contrato TC-LPN-005 de 2010 con el Consorcio COLCARD para el diseño, operación y explotación del sistema de recaudo y suministro del sistema de gestión y control de la operación.
4. Debido a un cumulo de circunstancias y desacuerdos entre las partes, el contrato TC-LPN-005 de 2010 fue terminado bilateral y anticipadamente el 12 de marzo de 2023, tras un periodo de transición.
5. Ante la terminación anticipada del contrato, TRANSCARIBE S.A., en su rol de operador, debía garantizar la continuidad en la prestación del servicio público de transporte masivo, lo que la llevó a asumir directamente la prestación del servicio en su componente de recaudo, control de flota e información al usuario.
6. Para ello, TRANSCARIBE S.A. - Rol Operador, inició un proceso de contratación por solicitud de oferta a una cantidad determinada de oferentes No. 001 de 2023, cuyo objeto es la prestación de servicios de recaudo, gestión de flota e información al usuario del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cartagena.
7. Luego del proceso de selección, TRANSCARIBE S.A. - Rol Operador, seleccionó a SONDA S.A. como el contratista para la prestación de los servicios mencionados.
8. A la fecha de cierre de ejecución de este proceso auditor, no se ha realizado el proceso de reversión del contrato de concesión con COLCARD, ni el cierre financiero respectivo.

3. CARTA DE CONCLUSIONES

Doctora
ERCILIA DEL CARMEN BARRIOS FLÓREZ
Gerente
TRANSCARIBE S.A.
Ciudad

Con fundamento en las facultades otorgadas por los artículos 267 y 272 de la Constitución Política, modificado por el Acto Legislativo 04 de 2019 y el Decreto 403 de 2020 y de conformidad con lo estipulado en la Resolución N°027 del 01 de febrero de 2023, por la cual se adopta la Guía de Auditoría Territorial 3.0., la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, en cumplimiento al Plan de Vigilancia y Control Fiscal Territorial PVCFT-2024 practicó Actuación Especial de Fiscalización a TRANSCARIBE S.A., en atención a la denuncia interpuesta ante este órgano de control e identificada bajo el radicado No. 026 de 2023, en donde se señala una posible afectación económica al patrimonio público, derivada de la terminación anticipada del contrato de CONCESION con el consorcio COLCARD S.A. y la suscripción del contrato del nuevo proveedor de servicios de gestión de recaudo, gestión de flota y sistemas de información al usuario SONDA.

Es responsabilidad de la entidad, el contenido en calidad y cantidad de la información suministrada, así como con el cumplimiento de las normas que le son aplicables a su actividad institucional en relación con el asunto auditado.

Es obligación de la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias expresar con independencia una conclusión sobre el cumplimiento de las disposiciones aplicables en TRANSCARIBE S.A., concepto que debe estar fundamentado en los resultados obtenidos en la auditoría realizada.

Este trabajo se ajustó a lo dispuesto en los principios fundamentales de auditoría, conforme a lo establecido en la Guía de Auditoría 3.0, en concordancia con las Normas Internacionales de las Entidades Fiscalizadoras Superiores (ISSA),

desarrolladas por la Organización Internacional de las Entidades Fiscalizadoras Superiores (INTOSAI) para las Entidades Fiscalizadoras Superiores.

Estos principios requieren de parte de la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias la observancia de las exigencias profesionales y éticas que requieren de una planificación y ejecución de la auditoría destinadas a obtener garantía limitada, de que los procesos consultaron la normatividad que le es aplicable.

La auditoría incluyó el examen de las evidencias y documentos que soportan el proceso auditado y el cumplimiento de las disposiciones legales y que fueron remitidos por la entidad. Los análisis y conclusiones se encuentran debidamente documentados en papeles de trabajo.

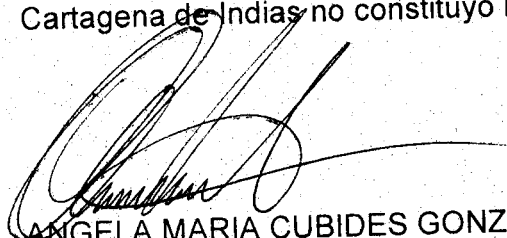
El período auditado abarcó las vigencias 2022 y 2023 periodo donde se dio el proceso de terminación anticipada del contrato de concesión y la estructuración y suscripción del nuevo contrato del sistema de recaudo, gestión de flota y sistemas de información del usuario.

CONCLUSIONES GENERALES Y CONCEPTO DE LA EVALUACIÓN REALIZADA

Tras el análisis del contrato No. 001 de 2023 TC-SO-001-2023 suscrito por TRANSCARIBE S.A., el equipo auditor concluye lo siguiente: De acuerdo con el marco de antecedentes y la etapa precontractual reseñada no se evidencia un perjuicio fiscal. Tras analizar la información proporcionada sobre el nuevo contrato de prestación de servicios TC-SO-001-2023 con SONDA S.A., se concluye que no existen indicios de detrimento o daño fiscal con relación a la denuncia ciudadana, basada en una supuesta diferencia de costos, la cual omite elementos importantes como la estructura de costos variable, la inclusión de servicios adicionales en el contrato anterior, la obsolescencia tecnológica del sistema anterior y la obligatoriedad de actualización tecnológica, sin embargo dentro del ejercicio del control fiscal se estará evaluando la ejecución del nuevo contrato, su forma de pago representado en el CAPEX, el cual será asumido por TRANSCARIBE S.A y el OPEX, que será la remuneración a SONDA S.A. donde los elementos anteriores no hacen referencia a un contrato de prestación de servicios, también se evaluará el proceso de reversión y cierre financiero con el consorcio COLCARD.

RELACIÓN DE HALLAZGOS

Como resultado de la Actuación especial de fiscalización, la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias no constituyó hallazgos.

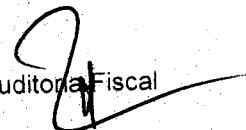


ANGELA MARIA CUBIDES GONZALEZ
Contralora Distrital de Cartagena de Indias

Proyectó/elaboró: Equipo Auditor

Revisó: Antonio Sánchez Ballesteros – Supervisor

Aprobó: Hernando Pertuz Corcho - Director Técnico de Auditoría Fiscal



4. ANTECEDENTES

Se practica Actuación Especial de Fiscalización al Contrato de Prestación de Servicios de Recaudo, Gestión y Control de Flota e Información al Usuario del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) de Pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias - TRANSCARIBE S.A. TC-SO-001 -2023, en atención a Denuncia D 026-2023, interpuesta por el ciudadano Luis Diaz Geliz, en la que entre otros señalamientos hace los siguientes:

"Los copartícipes han creado un detrimento patrimonial al distrito de Cartagena y en favor de su contratista SONDAS.A superior a los TRECIENTOS SETENTA Y SIETE MILLONES DE PESOS MENSUALES, que en tres años sería la suma de TRECE MIL QUINIENTOS SETENTA Y DOS MILLONES DE PESOS. COLCARD, empresa que tenía la concesión, el costo promedio mensual era la suma de CUATROCIENTOS TRES MILLONES DE PESOS, mensuales y con SONDA S.A, la suma es de SETECIENTOS OCHENTA MILLONES DE PESOS MENSUALES (\$780.000.000.00), siendo el detrimento a Transcaribe mensual de TRECIENTOS SETENTA Y SIETE MILLONES DE PESOS (\$377.000.000.00), mensuales. En su escrito el denunciante, además hace referencia a algunas conductas con presunto alcance penal y disciplinario que no son del resorte de la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias, las cuales están en conocimiento de los órganos competentes.

ACTUACIONES ADMINISTRATIVAS:

Mediante correo electrónico de fecha 28 de febrero de 2023 remitido a la gerencia de TRANSCARIBE S.A., se solicitó la siguiente información:

1. Expediente del contrato TRANSCARIBE S.A. TC-SO-001-2023 y modificaciones (incluyendo todos los documentos de la etapa precontractual, estudios del sector, y proceso de selección- Actas de Comité Evaluador)
2. Actas de Junta Directiva vigencia 2023
3. Pólizas de garantías que amparen el cumplimiento del contrato
4. Resolución 137 de 2015 Manual de Contratación de la entidad y sus respectivas modificaciones hasta la fecha, incluyendo los actos administrativos de adopción.

Se realizó una mesa de trabajo el martes 19 de marzo de 2024 a las 9:30 en las instalaciones de TRANSACARIBE con la participación de la gerente, y los titulares de la oficina Asesora Jurídica, Dirección de Operaciones, y Control Interno, con el fin que se expusiera acerca del funcionamiento del sistema de recaudo y control de flota durante la concesión con COLCARD y cómo opera con el contrato celebrado con SONDA S.A.

Mediante correo electrónico de fecha 28 de febrero de 2023 se solicita la siguiente información:

- Liquidaciones financieras de todo el componente de la diferencia tarifaria y pagos realizados a COLCARD vigencia 2022 y 2023.
- Pasajeros transportados en el sistema en el 2022, 2023 y enero a abril de 2024
- Proyecciones realizadas de pasajeros a transportar en el 2023, 2024, 2025 (demanda estimada) con motivo de la estructuración del contrato suscrito con SONDA S.A.

4. ANALISIS

En atención a la a la referida denuncia, relacionada con la terminación del Contrato de Concesión suscrito con el consorcio COLCARD el 12 de marzo de 2023 mediante un "ACUERDO DE TERMINACIÓN BILATERAL Y ANTICIPADA" del contrato TC-LPN-005-2010, en el cual se dio inicio a un período de transición que tendría una duración máxima de ciento ochenta (180) días en la que el contrato de concesión seguiría vigente y la suscripción del Contrato de Prestación de Servicios de Recaudo, Gestión y Control de Flota e información al Usuario del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) de Pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias - TC-SO-001 -2023, celebrado entre TRANSCARIBE S A y SONDA S.A. cuyo objeto es prestar los servicios y sistema de Recaudo, Sistema de Gestión y Control de Flota y Sistema de Información al usuario del Sistema Integrado De Transporte Masivo (SITM) de pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias a cargo de TRANSCARIBE S.A. en su condición de Operador Directo del Sistema, esto con el fin de dar continuidad a la prestación del servicio público.

El denunciante ha señalado una posible afectación económica derivada del cambio de proveedor de servicios del consorcio COLCARD a SONDA S.A. Con el fin de abordar la denuncia fiscal, este organismo de control efectuó estudio y análisis de la información aportada por TRANSCARIBE S.A y los expedientes contractuales publicados en el SECOP, enfocándose en los términos y condiciones que especifican las obligaciones y servicios a ser prestados incluyendo el costo del contrato de concesión y la estructuración del valor del contrato suscrito con SONDA S.A.

OBJETIVO ESPECIFICO 1: Determinar la existencia de sobrecosto en el valor del contrato:

Antecedentes Jurisprudenciales a tener en cuenta.

En la selección del contratista hay que tener presente el deber de selección objetiva, consagrado en el artículo 29 de la Ley 80 de 1993, entendido como la selección al ofrecimiento más favorable para la entidad teniendo en cuenta factores tales como, cumplimiento, experiencia, organización, equipos, plazo y la ponderación precisa, detallada y concreta de los mismos, contenida en el análisis previo a la suscripción del contrato, procedimiento obligatorio de conformidad con lo previsto en el artículo 2º del Decreto 855 de 1994.

DEFINICIÓN DE SOBRECOSTOS EN LA CONTRATACIÓN PÚBLICA

El sobre costo corresponde al valor que se paga con recursos públicos por la adquisición de bienes, construcción de obras o prestación de servicios, que excede sin justificación alguna el valor de los precios reales del mercado.

Dentro de los pronunciamientos jurisprudenciales, en resumen, se ha dicho que:

- La contratación con recursos públicos, está sometida a la imperativa regia de la "conmutatividad objetiva", que hace directa relación con el precio y conforme a la cual, la Administración no debe pagar "ni más ni menos de lo que verdaderamente vale la ejecución del objeto contractual". Por consiguiente, desde la estructuración o planeación del contrato estatal se debe contar con certeza respecto de las obras, servicios y bienes objeto del mismo y del precio que espera recibir el contratista como contraprestación, en términos de su valor real y en las circunstancias concretas. (Sent. Del 13 de febrero de 2015, Rad. 25000-23-26-000-2002-02204-01 Consejo de Estado, Sección Tercera).

2.- El pacto y pago de un precio sobredimensionado frente a los precios reales del mercado no solo constituye, en los términos de la jurisprudencia administrativa, Ta vulneración de normas imperativas y de orden público", sino una fuente de enriquecimiento indebido a costa del patrimonio público. En tal sentido, la Sección Tartera del Consejo de Estado ha enfatizado en que:

"Como es conocido la contratación es fuente y principal instrumento de ejecución de gasto público y, por ende, medio para asegurar la satisfacción o logro de los fines y cometidos del Estado, razón por la cual se debe evitar que sea usada para obtener un lucro indebido por parte de los particulares a través de la figura de los sobrepagos o sobrecostos en el precio del contrato sin justificación alguna, de manera que se logre el máximo de transparencia, probidad y eficiencia en el manejo de los limitados recursos con que cuentan las entidades para la adquisición de los bienes, obras y servicios...(...)

"Precio de mercado, como se anotó, es el valor usual o común asignado a un bien o a un servicio por el comercio del lugar donde se va a ejecutar el contrato. Por esto, con el fin de detectar mayores valores reprochables y pactados al momento de celebrar el contrato se debe acudir primeramente a una comparación con aquel precio que arroje el mercado y en caso de que lo supere verificar las razones que justifican o explican en forma sensata y razonada esa circunstancia, teniendo en cuenta todas las variables que en él inciden - por ejemplo, el nivel de servicio que se ofrece por parte del distribuidor, infraestructura que se tenga, bonificaciones por volumen de compra, manejo de impuestos, periodos de pagos entre otros, variables que en

términos de comparación se deben de tener en cuenta bajo criterios idénticos entre los oferentes.”
(Sentencia del 27 de abril de 2011, Rad. 25000232600019970392401 (18.293)).

En algunos análisis realizados dentro del control fiscal se tiene determinado en los procesos de contratación como en los de revisión y auditoría, poder identificarse de forma clara las variables, instancias y coyunturas que pueden incidir sobre los precios de venta, con la finalidad de determinar objetivamente su procedencia y su compatibilidad con la realidad del mercado, garantizándose de esta forma el uso racional, eficiente y adecuado de los recursos públicos. En este ejercicio se hace necesaria la revisión de algunos aspectos básicos generales, tales como: variables endógenas como pólizas, tasas, contribuciones, deducciones, estampillas y variables exógenas como: adecuaciones de instalaciones, transporte, empaque, y logística (Alistamiento/ Clasificación).

Los factores adicionales que se incorporan al precio debido a la estructura misma del sistema de compras públicas versan sobre las formalidades, etapas y costos en los que debe incurrir el contratista para suministrar los bienes o prestar los servicios que son requeridos por la entidad pública, de tal manera que es apenas obvio que los precios unitarios pagados con el erario discrepen de los del mercado, por cuanto suponen dinámicas diferentes en lo que se refiere a la estructura de costos.

Resulta lógico que para la verificación de la objetividad de los precios en el marco de un contrato estatal, deban coludir tanto las variables económicas como las de derecho que le son aplicables, por ende el análisis de precios que compete a los organismos de control fiscal, en ausencia de un marco normativo-procedimental que permita una unificación de criterios institucionales, debe propender por contemplar todos aquellos aspectos no convencionales del mercado, que resultan como actividades, costos o procedimientos adicionales que se requieren para la satisfacción efectiva de las necesidades del Estado, a través de cualquiera de las instituciones que lo representa.

La determinación, entonces, de los precios de mercado con los cuales ha de adelantarse la contrastación de los precios debe identificar, cuantificar e incorporar los costos de transacción asociados no solo al sistema de compras públicas, sino a las condiciones de adquisición planteadas en el marco de cada contrato suscrito y susceptible de ser auditado.

En el Concepto 433 de 2001, emanado de la Contraloría General de la República, esta entidad señala entre sus apartes que:

(...)

"Concluye el Consejo de Estado que es función de las contralorías determinar responsabilidades fiscales derivadas de sobrecostos en contratos celebrados entre el Estado y un particular, siempre y cuando aquellos se originen en causas imputables a determinada o determinadas personas de las que intervienen en el proceso de contratación."

"La sobrefacturación debe ser corroborada a través del material probatorio conducente que evidencie si hubo omisión en los análisis precontractuales, especialmente del Comité de Compras que en última conceptúa sobre la viabilidad económica de la futura contratación, advirtiendo que tal concepto en virtud de la ley de contratación no tiene carácter obligatorio."

"Para efectos probatorios en el proceso de responsabilidad fiscal de esta forma de defraudación, debe señalarse que las cotizaciones por si solas sobre un mismo producto no tienen mayor mérito, pues suele suceder que, en la actividad comercial, los comerciantes vendan a diferentes precios un mismo producto, por tanto, la responsabilidad fiscal debe fundarse en el perjuicio causado al estado."

"Por tanto, para que las cotizaciones tengan un verdadero valor probatorio, debe cotizarse el bien de las mismas características y marca, en las mismas circunstancias de tiempo, modo y lugar."

Teniendo en cuenta estos criterios jurídicos respecto al cálculo, análisis y evaluación de Sobrecostos, a continuación, señalamos lo siguiente:

CONTRATO TC-LPN-005-2010

Mediante Resolución No. 164 del 11 de abril de 2011, el Gerente de TRANSCARIBE S.A. adjudicó la Licitación Pública N°. TC-LPN-005 DE 2010 al Consorcio COLCARD de Recaudo y Gestión de Flotas de Transporte Público, integrada por Smartmatic International Holding B.V y Dataprom, Equipamentos e Servicios de Informática Industrial Ltda. Celebrándose el día 14 de abril de 2011, CONTRATO DE CONCESION N°. TC-LPN-005 DE 2011, para el **diseño, Operación y Explotación del Sistema de Recaudo y Suministro del Sistema de Gestión y Control de la Operación del Sistema de Transporte Masivo**, el cual cuenta con nueve (9) otrosies hasta la fecha de publicación del presente análisis preliminar. El plazo de ejecución del contrato, de acuerdo con lo pactado es indeterminado, pero determinable según el término en el que se agoten las

siguientes etapas: la etapa pre-operativa, la etapa de operación pedagógica, la etapa de operación regular y la etapa de reversión.

El objeto del contrato es la concesión del diseño, operación y explotación del sistema de recaudo y suministro del sistema de gestión y control de la operación del sistema de transporte masivo de la ciudad de Cartagena, TRANSCARIBE S.A., por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión y control de TRANSCARIBE S.A., en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el contrato.

El alcance del objeto anteriormente descrito comprende, pero no se limita a:

1. El diseño, suministro, implementación (montaje y puesta en correcto funcionamiento), mantenimiento, reparación, soporte, actualización tecnológica y la operación del sistema de recaudo del sistema TRANSCARIBE.
2. El diseño, suministro, implementación, mantenimiento, reposición, soporte y actualización tecnológica del sistema de gestión y control de la operación del sistema TRANSCARIBE.
3. La realización de las actividades de recaudo de los recursos que se generen por la venta de pasajes como por el uso del sistema TRANSCARIBE.
4. La administración de la infraestructura recibida en forma no exclusiva para la instalación como operación, administración y mantenimiento del sistema de recaudo.
5. La administración de la infraestructura recibida en forma no exclusiva para la instalación y mantenimiento del sistema de gestión y control de la operación.

El Contrato de Concesión del Sistema de Recaudo y Control de Flota inició efectivamente el día 27 de marzo de 2016, con fecha de terminación proyectada para el día 25 de mayo de 2034, durante la ejecución del Contrato de Concesión se suscribieron 9 contratos modificatorios (otrosíes). De acuerdo con el otrosí N°. 6, el fin de la etapa preoperativa sería el 16 de noviembre de 2015 y en los términos del otrosí N°. 7, la etapa de operación regular del sistema de recaudo y control de flota sería de 18 años iniciando el 27 de marzo de 2016 y culminando el 26 de marzo de 2034. Así, la etapa de reversión tendría un término de 60 días iniciando el 27 de marzo de 2034, y culminando el 25 de mayo de 2034.

OTROSIES

DOCUMENTO	CLAUSULAS MODIFICADAS
Otrosi No. 1: Con el cual se prorroga el plazo de acreditación de cierre financiero.	Clausulas Modificadas 7.19
Otrosi No. 2: Con el cual se prorroga el plazo de acreditación de cierre financiero.	Clausulas Modificadas 7.19
Otrosi No. 3: Con el cual se prorroga el plazo de etapa pre-operativa y las actividades que se deben desarrollar de conformidad en lo establecido en el cronograma anexo al otrosi.	Clausulas Modificadas 14.1
Otrosi No. 4: Con el cual se prorroga el plazo de etapa pre-operativa y las actividades que se deben desarrollar de conformidad en lo establecido en el cronograma anexo al otrosi.	Clausulas Modificadas 14.1
Otrosi No. 5: Con el cual se prorroga el plazo de etapa pre-operativa y las actividades que se deben desarrollar de conformidad en lo establecido en el cronograma anexo al otrosi.	Clausulas Modificadas 14.1
Otrosi No. 6: Con el cual se modifica la tecnología TETRA por 2G/3G/4G/LTE y radio por tecnología Avantel y se aceptan soluciones temporales para CCO mientras se implementa la definitiva. Prorrogar el plazo de la etapa pre-operativa hasta el dieciséis (16) de noviembre de 2015. Los tiempos de implantación se realizarán de acuerdo con el cronograma de PMI anexo al presente otrosi. Se modifican definiciones del contrato. Se modifican las cláusulas 11, 2, 45, 50, 57, 61, 84, 95.	Clausulas Modificadas 14.1 11.2 45 50 57 61 84 95
Otrosi No. 7: Con el cual se cambia el plazo de inicio de la operación regular al 27/03/2016. Se aclara el contexto de evaluación de los niveles de servicios. Se modifican las cláusulas 133 y 135 y se adiciona párrafos a la cláusula 24. Se modifica el numeral 25.8 de la cláusula 25.	Clausulas Modificadas 14.1 133 135 24 25 - 25.8
Otrosi No. 8: Con el cual se incluyen definiciones. Se modifican las cláusulas 30, 44. Se modifica el PMI anexo al otrosi.	Clausulas Modificadas 30 44
Otrosi No. 9: Se crea el anexo de fondo del Sistema General de Recaudo.	

ASPECTOS ECONOMICOS

En el documento "ESTUDIOS PREVIOS ESTUDIO DE CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD LICITACION PÚBLICA No. TC-LPN-005 de 2010" se observa lo siguiente referente a las inversiones a realizar por el concesionario y la estimación de costos así:

Inversiones a realizar por el concesionario:

*Con las variables de mayor incidencia definidas, fueron determinadas las inversiones a realizar por el concesionario. Teniendo en cuenta que el plazo de la concesión es de dieciocho (18) años, se espera hacer renovación de los equipos que lo requieran cada seis (6) años. **Las inversiones por realizar por parte del concesionario corresponden a los equipos definidos en los anexos técnicos, que corresponden a equipos en las estaciones y portal, equipos en los vehículos del sistema y el software de control.***

Las inversiones en los vehículos serán realizadas teniendo en cuenta el cronograma de entrada de la flota. De acuerdo con lo definido para la entrada de la demanda, la entrada de la flota será realizada en el mismo espacio de tiempo, alcanzando el 100% de esta al inicio del cuarto año de operación, esto con la intención de reducir las inversiones al inicio y no subutilizar los equipos.

Estimación de costos

La estimación de los costos asociados a la concesión incluye todos los egresos relacionados con la operación y el mantenimiento de los equipos, considerando personal, insumos y administración. En cuanto a los costos directos se contempla el mantenimiento de los equipos en estaciones y vehículos, buscando optimizar el funcionamiento de estos, para garantizar que cumplan con la vida útil establecida por el fabricante.

Dentro de los costos tenidos en cuenta para la estructuración del proyecto, se presenta de manera importante el suministro y la reposición de las tarjetas para el pago de los viajes. Para las tarjetas, se deberá realizar una inversión inicial de 300.000 tarjetas, que permita tener en funcionamiento el sistema de recaudo, garantizando que cada usuario tenga acceso a ellas.

Como costos asociados directamente al personal necesario para la operación del sistema de recaudo, se tiene en cuenta una estructura organizacional

capaz de dirigir el proyecto en todas sus áreas, así como un número adecuado de taquilleros y operadores de los puntos de venta externos.

Para la operación de estos últimos, se requieren dos turnos, para cada punto. Para todo el personal, tanto externo, como de taquilla, se requiere realizar labores de capacitación, para garantizar una adecuada implementación del sistema.

Los puntos de venta externos, además de contar con personal de operación en doble turno, deberán ser adecuados para la venta y recarga de las tarjetas, de acuerdo con los requerimientos de demanda de pasajeros.

Para la red de venta de pasajes de las taquillas, se deberá contar con una empresa transportadora de valores, que unifique y deposite lo recaudado diariamente en cada uno de los puntos de venta, asegurando los fondos del sistema.

En cuanto al valor del contrato se establece en la Cláusula 16. VALOR DEL CONTRATO: el contrato de concesión es de valor indeterminado.

Y se define como remuneración por las obligaciones que se le impondrán al Concesionario, que se le otorgará el derecho a una participación en los ingresos generados por la explotación comercial del Sistema Transcribe, lo cual se instrumentará mediante el pago periódico de un valor que se denominará "**participación**", el que será establecido conforme a las condiciones previstas en el contrato de concesión, y que les será cancelado con cargo y hasta concurrencia del producido por la venta al público del servicio de transporte de pasajeros a través del Sistema Transcribe.

Ahora, con respecto a la fórmula de cálculo para remuneración del concesionario, en la Cláusula 44 del contrato TC-LPN-005 establece: **VALOR DE LOS DERECHOS DE PARTICIPACIÓN DEL CONCESIONARIO** A partir del inicio de la etapa de operación regular del contrato, y hasta la fecha de terminación del mismo, el CONCESIONARIO de las actividades de recaudo será remunerado semanalmente con el menor valor resultante de aplicar las siguientes dos fórmulas:

1. El precio unitario licitado por pasaje pagado y efectivamente utilizado -PPP-, por el número de pasajes pagados y efectivamente utilizados en el periodo liquidado -PPL- y por el nivel de servicio obtenido por el CONCESIONARIO en el mes anterior al periodo de liquidación, así:

$$ICMAX = FNSi-m*(PPPi * PPLi) ;$$

2. El valor correspondiente a la participación porcentual del CONCESIONARIO en los egresos del sistema en el periodo *i* por la sumatoria de los ingresos del Sistema Transcribe generados por los viajes que constituyen pago de la tarifa de transporte en el periodo *i* y el valor traslado desde el fondo de contingencia al fondo general.

$$ICMAXi = (PPCi * (ISi + SFC))$$

Donde, IC MAX *i* = Ingresos Máximos del CONCESIONARIO en el Periodo *i*

FNSi-m Factor de Nivel de Servicio en el mes anterior al periodo de liquidación *i*. Mínimo 90%.

PPP *i* Precio Unitario por Pasajero Pagado ofertado por el CONCESIONARIO en su propuesta.

PPL *i* Pasajes Pagados en el periodo de liquidación *i*

PPCi Participación porcentual del concesionario en los egresos del sistema para el periodo *i*.

ISi Ingresos del Sistema TRANSCARIBE generados por los viajes que constituyen pago de la tarifa de transporte en el periodo *i*

SFCi Traslado desde el fondo de contingencia en el periodo

Condiciones; Si $IS \geq ES$ entonces $SFC = 0$
Si $IS < ES$ entonces $SFC = ES-IS$

Donde; ES Egresos totales del sistema por remuneración a agentes del sistema.

De acuerdo con lo anterior y a la información remitida por parte de TRANSCARIBE S.A. y suministrada por Alianza Fiduciaria (Patrimonio autónomo encargado de administrar los recursos del SITM TRANSCARIBE recaudados por concepto de tarifa y desde donde se realizan los pagos a cada uno de los actores del sistema conforme a las fórmulas de pago establecidas en los contratos de operación del sistema) se obtiene la siguiente información respecto a las validaciones de pasajeros y egresos teóricos calculados para el año 2022 y año 2023 así:

Tabla 1

COLCARD		precio unitario liquidado por pasaje pagado y efectivamente utilizado -PPP		\$215,39	
AÑO 2022					
SEMANA	EGRESOS TEORICOS DEL SISTEMA	número de pasajes pagados y efectivamente utilizados en el periodo liquidado -PPL	SEMANA	EGRESOS TEORICOS DEL SISTEMA	número de pasajes pagados y efectivamente utilizados en el periodo liquidado -PPL
SEMANA 1	\$ 10.330.104,40	47.960	SEMANA 27	\$ 107.034.829,65	496.935
SEMANA 2	\$ 54.706.044,54	253.986	SEMANA 28	\$ 116.350.877,93	540.187
SEMANA 2-1	\$ 27.646.598,84	128.356	SEMANA 29	\$ 123.620.505,82	573.938
SEMANA 3	\$ 84.030.100,70	390.130	SEMANA 30	\$ 115.113.031,60	534.440
SEMANA 4	\$ 89.439.405,16	415.244	SEMANA 31	\$ 138.281.456,95	642.005
SEMANA 5	\$ 99.390.853,94	461.446	SEMANA 32	\$ 141.253.192,78	655.802
SEMANA 6	\$ 116.096.717,73	539.007	SEMANA 33	\$ 148.447.218,78	689.202
SEMANA 7	\$ 127.383.369,12	591.408	SEMANA 34	\$ 127.309.059,57	591.063
SEMANA 8	\$ 126.107.398,76	585.484	SEMANA 35	\$ 151.325.906,13	702.567
SEMANA 9	\$ 136.663.016,49	634.491	SEMANA 36	\$ 147.650.706,56	685.504
SEMANA 10	\$ 107.152.001,81	497.479	SEMANA 37	\$ 151.714.685,08	704.372
SEMANA 11	\$ 142.037.427,77	659.443	SEMANA 38	\$ 141.035.002,71	654.789
SEMANA 12	\$ 142.295.464,99	660.641	SEMANA 39	\$ 133.494.629,59	619.781
SEMANA 13	\$ 129.222.584,33	599.947	SEMANA 40	\$ 147.904.435,98	686.682
SEMANA 14	\$ 140.482.742,75	652.225	SEMANA 41	\$ 148.021.608,14	687.226
SEMANA 15	\$ 144.532.290,14	671.026	SEMANA 42	\$ 150.053.382,01	696.659
SEMANA 16	\$ 88.048.631,93	408.787	SEMANA 43	\$ 134.908.018,77	626.343
SEMANA 17	\$ 136.838.559,34	635.306	SEMANA 44	\$ 159.531.403,57	740.663
SEMANA 18	\$ 145.463.421,11	675.349	SEMANA 45	\$ 143.766.794,08	667.472
SEMANA 19	\$ 141.229.499,88	655.692	SEMANA 46	\$ 89.506.391,45	415.555
SEMANA 20	\$ 143.518.234,02	666.318	SEMANA 47	\$ 136.373.963,11	633.149
SEMANA 21	\$ 140.100.210,11	650.449	SEMANA 48	\$ 151.664.499,21	704.139
SEMANA 22	\$ 143.700.669,35	667.165	SEMANA 49	\$ 144.262.621,86	669.774
SEMANA 23	\$ 119.160.209,70	553.230	SEMANA 50	\$ 131.127.493,49	608.791
SEMANA 24	\$ 128.957.223,85	598.715	SEMANA 51	\$ 130.240.732,86	604.674
SEMANA 25	\$ 120.792.004,34	560.806	SEMANA 52	\$ 135.585.204,93	629.487
SEMANA 26	\$ 111.872.273,66	519.394	SEMANA 53	\$ 114.832.163,04	533.136
TOTALES AÑO 2022				\$ 6.757.606.874,41	31.373.819
PROMEDIO MENSUAL				\$ 563.133.906,20	

Tabla Fuente: liquidación semanal de los agentes del sistema integrado de transporte masivo de Cartagena de Indias

Tabla 2

COLCARD		precio unitario licitado por pasaje pagado y efectivamente utilizado - PPP		\$ 243,65	
AÑO 2023 (1 de enero 10 de diciembre)					
SEMANA	EGRESOS TEORICOS DEL SISTEMA	número de pasajes pagados y efectivamente utilizados en el periodo liquidado -PPL	SEMANA	EGRESOS TEORICOS DEL SISTEMA	número de pasajes pagados y efectivamente utilizados en el periodo liquidado - PPL
SEMANA 1	\$ 6.285.926,35	25.799	SEMANA 27	\$ 142.241.895,40	583.796
SEMANA 2	\$ 127.925.996,00	525.040	SEMANA 28	\$ 127.080.043,20	521.568
SEMANA 3	\$ 129.268.263,85	530.549	SEMANA 29	\$ 147.139.747,70	603.898
SEMANA 4	\$ 134.679.974,00	552.760	SEMANA 30	\$ 131.298.726,30	538.862
SEMANA 5	\$ 143.963.769,95	590.863	SEMANA 31	\$ 145.432.979,45	596.893
SEMANA 6	\$ 148.794.131,20	610.688	SEMANA 32	\$ 166.298.317,85	682.509
SEMANA 7	\$ 141.947.809,85	582.589	SEMANA 33	\$ 145.782.373,55	598.327
SEMANA 8	\$ 164.218.394,45	673.993	SEMANA 34	\$ 173.034.138,75	710.175
SEMANA 9	\$ 173.873.756,65	713.621	SEMANA 35	\$ 141.642.760,05	581.337
SEMANA 10	\$ 104.327.031,60	428.184	SEMANA 36	\$ 173.239.779,35	711.019
SEMANA 11	\$ 102.521.341,45	420.773	SEMANA 37	\$ 168.452.787,80	691.372
SEMANA 12	\$ 122.520.377,10	502.854	SEMANA 38	\$ 171.798.833,25	705.105
SEMANA 13	\$ 137.256.085,45	563.333	SEMANA 39	\$ 161.992.164,40	664.856
SEMANA 14	\$ 154.309.879,90	633.326	SEMANA 40	\$ 170.895.866,35	701.399
SEMANA 15	\$ 94.258.439,00	386.860	SEMANA 41	\$ 165.075.067,85	677.509
SEMANA 16	\$ 162.410.755,10	666.574	SEMANA 42	\$ 170.240.447,85	698.709
SEMANA 17	\$ 159.853.161,05	656.077	SEMANA 43	\$ 148.324.617,65	608.761
SEMANA 18	\$ 162.600.314,80	667.352	SEMANA 44	\$ 152.419.886,85	625.569
SEMANA 19	\$ 141.145.714,05	579.297	SEMANA 44-1	\$ 13.458.495,05	55.237
SEMANA 20	\$ 164.681.573,10	675.894	SEMANA 45	\$ 166.320.363,00	682.620
SEMANA 21	\$ 155.138.046,25	636.725	SEMANA 46	\$ 105.560.144,25	433.245
SEMANA 22	\$ 139.056.415,30	570.722	SEMANA 47	\$ 145.454.177,00	596.980
SEMANA 23	\$ 155.721.344,35	639.119	SEMANA 48	\$ 166.368.362,05	682.817
SEMANA 24	\$ 141.821.355,50	582.070	SEMANA 49	\$ 166.769.409,95	684.463
SEMANA 25	\$ 127.652.620,70	523.918	SEMANA 50	\$ 99.403.108,75	407.975
SEMANA 26	\$ 130.212.894,90	534.426	SEMANA 50-2	\$ 26.869.234,70	110.278
TOTALES AÑO 2023				\$ 7.219.029.100,25	29.628.685
PROMEDIO MENSUAL*				\$ 656.275.372,75	

Fuente: liquidación semanal de los agentes del sistema integrado de transporte masivo de Cartagena de Indias

TABLA 3

Liquidación de Tarjetas Vendidas AÑO 2022

Período 2022	LOTE	Tarjetas vendidas	Valor base	Valor total IVA incluido	Neto a pagar
Semana 1 a 2	PVC-2	34	3109	3699,71	\$ 125.790,14
Semana 2 a 8	PVC-4	24775	3580	4260,2	\$ 105.546.455,00
Semana 9 a 13	PVC-4	19493	3580	4260,2	\$ 83.044.078,60
Semana 14 a 22	PVC-4	3503	3580	4260,2	\$ 14.923.480,60
Semana 44 a la 53	PVC-5	228	4819,61	5735,33	\$ 1.307.655,24
TOTAL					\$ 204.947.459,58

Se observa que los totales anuales de los EGRESOS TEORICOS DEL SISTEMA para el año 2022 son **\$6,757,606,874.41** con un precio unitario licitado por pasaje pagado de **\$215.39** y un total de **31.373.819** de pasajes pagados y efectivamente utilizados en el período liquidado -PPL". El promedio mensual calculado es de **\$563,133,906.20.** y para el año 2023 en el periodo comprendido entre 1 de enero y 10 de diciembre fecha en se da la terminación del contrato de concesión son de: **\$ 7.219.029.100,25** producto de **29.628.685** validaciones de pasajes pagados y un precio unitario licitado por pasaje de **\$243.65.** dichas cifras aún pueden ser ajustadas con ocasión del cierre financiero que resulte del proceso de liquidación del contrato de concesión.

Estimación de los ingresos

La fuente única de ingresos de TRANSCARIBE S.S., proviene de la venta de pasajes a los usuarios, a través de la cual se debe generar el nivel de flujos necesario para remunerar a todos los agentes involucrados en el sistema, en los que se incluyen los concesionarios de operación, recaudo, patio-portal, ente gestor, agente de chatarrización y los fondos remanentes del sistema.

Para el cálculo de los ingresos, se da con la determinación de la tarifa destinada a la concesión de recaudo. Los ingresos corresponden al número de pasajeros transportados al día, multiplicado por el valor licitado de tarifa por el concesionario.

Se resalta la elección de un enfoque conservador en la proyección de la demanda, trabajando con escenarios que oscilan entre el 90% y el 100% de la demanda de diseño establecida en **471.302 pasajeros/día.** Dicha cifra resulta lejana de los valores que se

dieron en el tiempo de ejecución del contrato y que en la actualidad oscila entre 110.000 y 115.000 pasajeros/día

ASPECTOS TECNICOS

En cuanto al sistema de gestión de flota y de información al usuario: los documentos de los estudios previos señalan que no estuvieron debidamente implementados.

El contrato de concesión con Colcard, firmado en 2010 e iniciado operativamente en 2015, se basó en la tecnología MBT (Medio Basado en Tarjeta), común en la época. Esta tecnología, aunque estándar, presentaba una limitación importante: la dependencia absoluta de la tarjeta física para cualquier gestión.

Desventajas:

- **Incorporación de nuevos medios de pago:** La dependencia de la tarjeta física limitaba la inclusión de otros medios de pago (billeteas digitales, pagos NFC, etc.), frenando la innovación.
- **Recarga en línea:** Actualizar el saldo de la tarjeta al recargar en línea, requería un dispositivo propietario de Colcard. Un ejemplo claro fue la dificultad con SuperGiros: aunque el usuario recargara en línea, la tarjeta no se actualizaba hasta ser colocada en un dispositivo de Colcard, generando una experiencia de usuario deficiente.
- **Limitación en la red externa:** La necesidad de dispositivos propietarios para la recarga limitó el crecimiento de la red externa de recarga afectando la accesibilidad al servicio.
- El concesionario ejercía un control absoluto sobre el sistema de recaudo al ser el único responsable de la adquisición de tarjetas TISC (tarjetas inteligentes sin contacto), además de poseer y gestionar los equipos de recarga, lectura y validación.

CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE RECAUDO, GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA E INFORMACIÓN AL USUARIO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) DE PASAJEROS DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS - TRANSCARIBE S.A. TC-SO-001-2023

El objeto de este contrato es prestar los servicios y sistema de Recaudo, Sistema de Gestión y Control de Flota y Sistema de Información al usuario del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) de pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias a cargo de TRANSCARIBE S.A. en su condición de Operador Directo del Sistema, esto en los términos concebidos en el Análisis Preliminar y los documentos que hacen parte del presente contrato.

Dicho objeto comprende:

- (i) El diseño, implementación (montaje y puesta en correcto funcionamiento), mantenimiento, reposición, soporte, actualización tecnológica y la operación **del Sistema de Recaudo del Sistema Transcaribe.**
- (ii) La realización de las actividades de recaudo de los recursos que se generen por la venta del pasaje y por el uso del Sistema Transcaribe.
- (iii) La administración de la infraestructura recibida en forma no exclusiva para la instalación, operación, administración y mantenimiento del Sistema de Recaudo.
- (iv) El diseño, implementación (montaje y puesta en correcto funcionamiento), mantenimiento, reposición, soporte, actualización tecnológica la operación **del Sistema de Gestión y Control de la Operación del SITM Transcaribe.**
- (v) La administración de la infraestructura recibida en forma no exclusiva para la instalación y mantenimiento del Sistema de Gestión y Control de la Operación.
- y (vi) El diseño, implementación (montaje y puesta en correcto funcionamiento), mantenimiento, reposición, soporte, actualización tecnológica **del Sistema de Información al usuario del SITM Transcaribe.**

ASPECTOS ECONOMICOS DEL CONTRATO

En el documento ANALISIS PRELIMINAR SOLICITUD DE OFERTA A UNA CANTIDAD DETERMINADA DE OFERENTES N° 001 DE 2023, se definen los aspectos financieros del contrato entre ellos los recursos disponibles para equipos e ingresos estimados para cubrir la operación así:

Recursos Disponibles para Equipos:

El día 12 de septiembre de 2022 se suscribió entre el Distrito de Cartagena de Indias y TRANSCARIBE S.A. el Convenio de Desempeño, mediante el cual se establecieron las condiciones de la transferencia de los recursos del presupuesto del Distrito de Cartagena, vigencia 2022, a favor de TRANSCARIBE S.A., con la finalidad de APOYAR LA TERMINACIÓN BILATERAL DEL CONTRATO DE CONCESIÓN No. TC-LPN-005-2010, SUSCRITO ENTRE TRANSCARIBE S.A. Y EL CONCESIONARIO COLCARD DE RECAUDO Y GESTIÓN DE FLOTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO, Y SUFRAGAR LOS GASTOS NECESARIOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE DICHO COMETIDO, ASÍ COMO LA OPERACIÓN TEMPORAL DEL SISTEMA, en la suma de CUATRO MIL SETECIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE (\$4.700.000.000),

El documento de **análisis preliminar de la contratación** señala que en el Citado Convenio de Desempeño se estimaron COP \$4.700 millones, de los cuales **COP \$1.070 millones para compra de nuevos equipos y COP \$1.430 millones para fortalecimiento**. y que esta suma de COP \$2.500 millones podría ser utilizada para el pago de la inversión en equipos de validación, recarga y equipos a bordo y con el traslado de saldos de componentes del Convenio de Desempeño con menores requerimientos a los presupuestados, alcanzando la suma de COP \$3.300 millones para compra de equipos.

Dado que los equipos estándar, es decir que cumplen con especificaciones requeridas, pero no son fabricados para un software de gestión de flota o recaudo en particular, son más flexibles para su reutilización en un eventual cambio de proveedor de software y más económicos lo cual permite ajustarse de mejor manera al presupuesto del Convenio de Desempeño.

El CONTRATISTA recibirá el valor de los equipos presentado en su oferta económica, una vez estén instalados y funcionando a satisfacción del Ente Gestor TRANSCARIBE S.A.

El CONTRATISTA deberá garantizar la disponibilidad y funcionalidad de la totalidad de los equipos de validación y computadores a bordo, requeridos, deberá aportar la garantía del fabricante e incluir en la póliza de cumplimiento una cobertura para la indisponibilidad de equipos ya sea por defectos de fábrica, inadecuado mantenimiento u operación e incluso vandalismo.

El CONTRATISTA deberá garantizar la utilidad y funcionalidad de los equipos al término del PLAZO inicial del CONTRATO, con los Software de Recaudo y Gestión de Flota que se contraten por parte de TRANSCARIBE S.A., para garantizar la continuidad en la prestación del servicio una vez venza el PLAZO inicial del CONTRATO e incluir en la póliza de cumplimiento una cobertura para el no cumplimiento de esta obligación por un valor que permita adquirir los equipos nuevos que se requieran para la instalación de los nuevos Software de Recaudo y Gestión de Flota.

Dentro del Acta de Terminación Bilateral y Anticipada del Contrato de Concesión TC-LPN-005-10, se estipula en cuanto a la etapa de transición lo siguiente:

"PRIMERO. Las partes acuerdan dar por terminado de manera anticipada y por mutuo acuerdo el Contrato de Concesión TC-LPN-005-10 una vez finalice el Periodo de Transición. A los efectos de dicha terminación, las Partes acuerdan que con la firma del presente Acuerdo se dará inicio al Periodo de Transición del Contrato de Concesión TC-LP-005-10 el cual tendrá una duración máxima de ciento ochenta (180) días calendario, sin perjuicio de que en el marco del Plan de Transición se alcancen acuerdos que reduzcan la duración de este período. ..."

Una vez finalizada la etapa de transición derivada de la terminación anticipada se prevé utilizar los equipos, torniquetes en buses y estaciones, servidores, cámaras de video vigilancia, entre otros, con excepción del software de recaudo y los equipos validación y recarga, pues al ser un sistema cerrado, solo podría seguir siendo operado por el proveedor y socio de COLCARD, DATAPROM.

Se observa, que con la finalización de un contrato previo y la decisión de implementar un nuevo sistema de recaudo con mayor control y flexibilidad se necesitan adquirir los equipos de validación dado que el proveedor (DATAPROM) utilizaba un sistema cerrado por lo que los equipos actuales sólo podrían seguir funcionando con el

proveedor anterior, de igual manera ocurre con la adquisición de computadores a bordo para implementar un nuevo subsistema de Gestión y Control de Flota, el cual se asume que es necesario para el nuevo contrato de operación.

DETERMINACION DE COSTOS EQUIPOS:

EQUIPOS DE VALIDACION:

Se presentan dos (2) escenarios para las cantidades de validadores y equipos de recarga.

- La cantidad de validadores por bus es igual en los dos escenarios, un validador por bus.
- La cantidad de validadores para estaciones, en el primer escenario, todos los torniquetes tienen validadores, en el segundo escenario, para las estaciones cuyo flujo lo permite se separan los flujos dejando torniquetes de entrada con validador y de salida sin validador.

	Escenario 1	Escenario 2
Buses	311	311
Estaciones	134	108
Total	445	409

Tabla no. 2

Los precios unitarios por validador de distintas especificaciones cotizados por algunos proveedores oscilan entre USD 600 y USD 1.400, con una TRM de COP \$4.600, los precios oscilan entre COP \$ 2'760.000 y COP \$ 6'440.000, para un presupuesto que oscila entre los COP \$1.129 millones y COP \$2.866 millones.

	Escenario 1	Escenario 2
Validador USD 1400	COP 2.866 millones	COP 2.634 millones
Validador USD 600	COP 1.228 millones	COP 1.129 millones

Tabla no. 3

De acuerdo con la documentación del análisis preliminar se observa que existen dos tipos de equipos de validación en el mercado:

- **Equipos ensamblados con software propietario:** Estos equipos, como los que usaba Dataprom, suelen ser más costosos. Esto se debe a que el proveedor ofrece un paquete cerrado que incluye tanto el hardware como el software, lo que limita la flexibilidad y puede generar dependencia.
- **Equipos estándar para transporte público:** Estos equipos son más económicos porque se basan en estándares abiertos y permiten la integración con software de distintos proveedores. Esto brinda mayor flexibilidad a TRANSCARIBE S.A. para elegir el software que mejor se adapte a sus necesidades y negociar mejores precios.

La elección de equipos estandarizados con software abierto parece ser la opción más conveniente para TRANSCARIBE S.A., ya que les permite mayor flexibilidad y eficiencia en costos.

2. Requerimientos mínimos:

En el mismo sentido TRANSCARIBE S.A. consultó con empresas del sector, de medios de pago y recargas para definir los siguientes requerimientos mínimos para los equipos de validación:

- **Funcionalidades:** Lectura de QR, NFC, tarjetas EMV (ISO 14443 y 7816).
- **Seguridad:** Certificación PCI.
- **Durabilidad:** Certificación IP65 (resistencia al agua y polvo).
- **Conectividad:** Redes 3G, 4G y preferiblemente 5G.
- **Software:** Sistema operativo Android para futuras actualizaciones.

Estos requerimientos buscan asegurar la compatibilidad con diferentes tecnologías de pago, la seguridad de las transacciones, la durabilidad de los equipos y la posibilidad de integrar nuevas funcionalidades en el futuro.

COMPUTADORES A BORDO

De acuerdo con lo observado en los documentos de estudios previos, los precios de estos computadores varían dependiendo de las especificaciones y del proveedor, oscilando entre COP \$2'760.000 y COP \$6'440.000 por unidad. Esta diferencia en precio se debe, al igual que con los equipos de validación, si se trata de:

- **Equipos con software propietario:** Ofrecen un paquete cerrado hardware-software, resultando en un precio más elevado y menor flexibilidad.
- **Equipos estándar para transporte público:** Utilizan estándares abiertos que permiten la integración con software de diferentes proveedores. Esto los hace más económicos y flexibles.

El presupuesto total para la adquisición de estos computadores oscila entre COP \$920 millones y COP \$2.144 millones. TRANSCARIBE S.A., priorizará proveedores que puedan demostrar la funcionalidad de su software de gestión y control de flota en al menos cien (100) buses.

Se evidencia que TRANSCARIBE S.A., buscó invertir en computadores a bordo con software flexible y comprobada eficiencia para su sistema de Gestión y Control de Flota. Priorizando encontrar soluciones que ofrezcan una buena relación costo-beneficio.

EL VALOR ESTIMADO DE LA OPERACIÓN Y SU JUSTIFICACIÓN

El valor estimado de la operación (COP \$22.733.000.000) se divide en cuatro rubros principales:

1. **Administración de la Red de Recarga Externa (10%):** Aunque la operación de esta red la asume TRANSCARIBE S.A., el contratista se encargará de la administración y conciliación de la información y el dinero, por lo que recibirá el 10% del costo de las recargas y pagos realizados.
2. **Red de Recarga Interna:** Inicialmente, se estima un costo mensual de COP \$225.000.000, sin embargo, se espera reducir ese costo progresivamente reemplazando personal por máquinas de autoatención a medida que aumente el uso de la Red de Recarga Externa, liberando personal.

3. **Licencia, Mantenimiento, Administración y Soporte del Software de Recaudo:** Este rubro depende de 409 o 445 equipos de validación (aún no se define la cantidad exacta) y se estima un costo mensual entre COP \$237.000.000 y COP \$258.000.000.
4. **Licencia, Mantenimiento, Administración y Soporte del Software de Gestión y Control de Flota:** Asociado a 333 computadores a bordo de los vehículos, con un costo mensual estimado de COP \$140.000.000.

Cobertura del Presupuesto Disponible

El presupuesto disponible para el contrato tiene una cobertura entre el 109% y 121% de los egresos estimados. Esta cobertura se considera suficiente para cubrir potenciales fluctuaciones en la demanda de pasajeros. Sin embargo, si la demanda es inferior a la prevista, TRANSCARIBE S.A., reducirá la cantidad de servicios contratados para ajustar el presupuesto a los ingresos reales. Se priorizará la reducción de aquellos servicios que tengan menor impacto en la operación.

Ingresos Estimados:

Los ingresos para cubrir el valor del contrato se generan a partir del pago por cada pasaje. La fórmula para calcular la remuneración en cada periodo es:

$$Remi = PPPi * PPLi$$

Donde:

- *Remi*: Remuneración de TRANSCARIBE S.A. en el periodo *i*.
- *PPPi*: Precio unitario por pasaje pagado en el periodo *i* (en 2023: \$243,65). este precio se actualiza anualmente con el IPC.
- *PPLi*: Cantidad de pasajes pagados en el periodo *i*.

El documento Análisis Preliminar del Contrato de Oferta, proporciona proyecciones mensuales de pasajeros desde 2023 hasta 2026 así:

Mes	2.023	2.024	2.025	2.026
Enero	2.312.546,98	2.569.496,64	2.826.446,31	2.826.446,31
Febrero	2.722.352,31	3.024.835,90	3.327.319,49	3.327.319,49
Marzo	3.043.973,64	3.382.192,93	3.720.412,22	3.720.412,22
Abril	2.939.799,01	3.266.443,35	3.593.087,68	3.593.087,68
Mayo	3.142.625,00	3.491.805,56	3.840.986,11	3.840.986,11
Junio	2.729.989,79	3.033.321,99	3.336.654,19	3.336.654,19
Julio	2.943.782,35	3.270.869,28	3.597.956,21	3.597.956,21
Agosto	3.150.262,36	3.500.291,52	3.850.320,67	3.850.320,67
Septiembre	3.055.245,80	3.394.717,55	3.734.189,31	3.734.189,31
Octubre	3.319.003,30	3.687.781,45	4.056.559,59	4.056.559,59
Noviembre	2.833.642,23	3.148.491,37	3.463.340,50	3.463.340,50
Diciembre	3.161.164,94	3.512.405,49	3.863.646,04	3.863.646,04
TOTAL	35.354.387,73	39.282.653,03	43.210.918,34	43.210.918,34

De los ingresos por remuneración se descuentan los costos presupuestados de las actividades requeridas para el reemplazo de COLCARD, que TRANSCARIBE S.A. en su ROL OPERADOR RECAUDO asumirá directamente, tales como el pago de los servicios públicos y el costo de la red externa contratada directamente, redondeados al millón de pesos y en calculados con tarifa de 2.023.

	2.023	2.024	2.025	2.026
Remuneración	\$ 3.013.720.562	\$ 9.571.218.412	\$ 10.528.340.253	\$ 6.844.904.011
Servicios Públicos	\$ 80.000.000	\$ 240.000.000	\$ 240.000.000	\$ 160.000.000
Red Externa	\$ 204.089.429	\$ 777.796.530	\$ 1.140.768.244	\$ 927.075.035
Presupuesto Disponible	\$ 2.730.000.000	\$ 8.554.000.000	\$ 9.148.000.000	\$ 5.758.000.000

El costo de servicios públicos se calculó a partir de los costos actuales de servicios públicos y el costo de la red externa a partir de la información obtenida de los costos de mercado para transporte público de actores del mercado de recaudo, giros y pagos electrónicos y se asume un porcentaje de carga o pago a través de la red externa de 25% (2.023), 30% (2.024), 40% (2.025) y 50% (2.026).

COSTOS DEL CONTRATO:

En resumen, los costos del contrato se dividen en dos categorías principales:

1. **Costos de Equipos:** la inversión en equipos (CAPEX) asciende a COP \$3.300.000.000. Esta inversión incluye la compra de validadores, equipos de recarga y computadores a bordo.
2. **Costos de Operación: (OPEX)** El documento describe los siguientes costos de operación:

- **Administración de la Red de Recarga Externa:** 10% del costo total de las recargas.
- **Red de Recarga Interna:** Incluye costos de personal (turnos de trabajo), transporte de valores y potencial reemplazo por máquinas de autoatención.
- **Software de Recaudo:** Licencias, mantenimiento, administración y soporte.
- **Software de Gestión y Control de Flota:** Licencias, mantenimiento, administración y soporte.

Conforme a lo anteriormente expuesto y a la oferta económica presentada por SONDA S.A. en la minuta del contrato quedó estipulado el valor del contrato en la cláusula octava y la forma de pago en la cláusula novena así:

OFERTA ECONÓMICA SONDA S.A

El oferente remitió la siguiente propuesta económica de acuerdo a los requisitos establecidos.

			QTY	UNID.	VALOR UNIT.	VALOR TOTAL	DESCUENTO	VALOR LIQUIDO	VALOR NETO	VALOR BRUTO	VALOR CON IVA
CAPEX	Equipos a bordo	Validador	443		\$ 7.450.448,33	\$ 3.298.528.400,00		\$ 3.298.528.400,00	\$ 3.298.528.400,00	\$ 3.298.528.400,00	\$ 3.298.528.400,00
	Equipos a bordo	Equipo de Recarga	9		\$ 370.000.000,00	\$ 3.330.000.000,00		\$ 3.330.000.000,00	\$ 3.330.000.000,00	\$ 3.330.000.000,00	\$ 3.330.000.000,00
	Equipos a bordo	Equipo de Recarga	135		\$ 2.794.415,24	\$ 371.394.415,24		\$ 371.394.415,24	\$ 371.394.415,24	\$ 371.394.415,24	\$ 371.394.415,24
	Equipos a bordo	Equipo de Recarga	10		\$ 555.222,74	\$ 5.552.227,40		\$ 5.552.227,40	\$ 5.552.227,40	\$ 5.552.227,40	\$ 5.552.227,40
OPEX	Red de Recarga	Personal a bordo	20		\$ 10.100.000,00	\$ 202.000.000,00		\$ 202.000.000,00	\$ 202.000.000,00	\$ 202.000.000,00	\$ 202.000.000,00
		Personal a bordo	10		\$ 824.000,00	\$ 8.240.000,00		\$ 8.240.000,00	\$ 8.240.000,00	\$ 8.240.000,00	\$ 8.240.000,00
		Personal a bordo	10		\$ 242.511,32	\$ 2.425.113,20		\$ 2.425.113,20	\$ 2.425.113,20	\$ 2.425.113,20	\$ 2.425.113,20
		Personal a bordo	4		\$ 668.277,74	\$ 2.673.111,00		\$ 2.673.111,00	\$ 2.673.111,00	\$ 2.673.111,00	\$ 2.673.111,00
		Personal a bordo	2		\$ 855.000,00	\$ 1.710.000,00		\$ 1.710.000,00	\$ 1.710.000,00	\$ 1.710.000,00	\$ 1.710.000,00
		Personal a bordo	10		\$ 525.000,00	\$ 5.250.000,00		\$ 5.250.000,00	\$ 5.250.000,00	\$ 5.250.000,00	\$ 5.250.000,00
		Personal a bordo	2		\$ 265.577,02	\$ 531.154,04		\$ 531.154,04	\$ 531.154,04	\$ 531.154,04	\$ 531.154,04
		Personal a bordo	2		\$ 167.725,74	\$ 335.451,48		\$ 335.451,48	\$ 335.451,48	\$ 335.451,48	\$ 335.451,48
		Personal a bordo	10		\$ 105.725,74	\$ 1.057.257,40		\$ 1.057.257,40	\$ 1.057.257,40	\$ 1.057.257,40	\$ 1.057.257,40
		Personal a bordo	10		\$ 152.522,74	\$ 1.525.227,40		\$ 1.525.227,40	\$ 1.525.227,40	\$ 1.525.227,40	\$ 1.525.227,40
		Personal a bordo	2		\$ 855.000,00	\$ 1.710.000,00		\$ 1.710.000,00	\$ 1.710.000,00	\$ 1.710.000,00	\$ 1.710.000,00
		Personal a bordo	2		\$ 167.725,74	\$ 335.451,48		\$ 335.451,48	\$ 335.451,48	\$ 335.451,48	\$ 335.451,48
		Personal a bordo	10		\$ 105.725,74	\$ 1.057.257,40		\$ 1.057.257,40	\$ 1.057.257,40	\$ 1.057.257,40	\$ 1.057.257,40
		Personal a bordo	10		\$ 152.522,74	\$ 1.525.227,40		\$ 1.525.227,40	\$ 1.525.227,40	\$ 1.525.227,40	\$ 1.525.227,40
		Total OPEX						\$ 154.486.678,24	\$ 1.544.866.782,40	\$ 1.544.866.782,40	\$ 1.544.866.782,40
Total CAPEX						\$ 11.816.528,16	\$ 118.165.281,60	\$ 118.165.281,60	\$ 118.165.281,60	\$ 118.165.281,60	\$ 118.165.281,60
Total						\$ 12.933.056,32	\$ 129.330.563,20	\$ 129.330.563,20	\$ 129.330.563,20	\$ 129.330.563,20	\$ 129.330.563,20
						-9,97%	\$ 117.137.506,23	\$ 117.137.506,23	\$ 117.137.506,23	\$ 117.137.506,23	\$ 117.137.506,23

CLÁUSULA OCTAVA. VALOR DEL CONTRATO. El valor estimado del contrato es de COP \$ 27.713.405.954,34 (Veintisiete mil setecientos trece millones cuatrocientos cinco mil novecientos cincuenta y cuatro pesos con treinta y cuatro centavos M/cte). Dicha estimación resulta de (i) la inversión en equipos (CAPEX) tiene un presupuesto de COP

\$ 3.299.892.777,7 (Tres mil doscientos noventa y nueve millones ochocientos noventa y dos mil setecientos setenta y siete pesos con siete centavos M/cte) asumido por TRANSCARIBE S.A. con los recursos del Convenio de Desempeño; la remuneración de la inversión será de hasta COP \$3.300.000.000 (Tres mil trescientos millones de pesos M/cte), y (ii) la remuneración de la Operación (OPEX) al CONTRATISTA durante la Subetapa de Operación, la cual es destinado y que resultara de los precios unitarios (p) por las cantidades (q) que solicite TRANSCARIBE S.A., cuya sumatoria se estima en COP \$ 24.413.513.176,65 (Veinticuatro mil cuatrocientos trece millones quinientos trece mil ciento setenta y seis pesos con sesenta y cinco centavos de pesos M/cte) con tarifas de 2023.

Parágrafo 1. El presupuesto del contrato está garantizado con los certificados de disponibilidad presupuestal No. 202308 305 del 14 de agosto de 2023 y No. 202308 306 del 14 de agosto de 2023, expedidos por el Profesional Especializado de Presupuesto de TRANSCARIBE S.A.

CLÁUSULA NOVENA. FORMA DE PAGO. La remuneración al CONTRATISTA se divide en el desembolso del CAPEX por una sola vez y OPEX desembolsados semanalmente por los tres (3) años de la Subetapa Operativa y hasta los cinco (5) meses de la Subetapa de transición de salida-reversión para lo cual TRANSCARIBE adelantará los tramites presupuestales requeridos. El pago a favor del CONTRATISTA deberá realizarse semanalmente, en un porcentaje no menor al sesenta por ciento (60%) del egreso teórico, y una vez se cuenten con los datos necesarios para la liquidación, la cual se contará, desde el inicio de la Subetapa Operativa y la cual se hará con cargo a los recursos disponibles en el patrimonio autónomo de operación, en el cual se administrará el componente tarifario que corresponde a TRANSCARIBE S.A. por la prestación del servicio de Recaudo, Gestión y Control de Flota e Información al Usuario del SITM, en los términos referidos en este contrato. La conciliación de las sumas o cifras se deberá realizar de forma semanal, y el giro del 60% se realizará máximo a los ocho (8) días de la facturación, el 40% restante se pagará máximo treinta (30) días después.

Desembolso del CAPEX (pago único):

El CONTRATISTA recibirá el valor de los equipos presentado en su oferta económica, una vez estén instalados y funcionando en ambiente de producción, previa verificación del equipo de Operaciones de TRANSCARIBE S.A. El pago se dividirá en tres partes:

- Equipos de Validación del Sistema de Recaudo en buses y estaciones.
- Equipos de Autoatención para recargas del Sistema de Recaudo en estaciones.
- Computadores a bordo del Subsistema de Gestión y Control de Flota.

Desembolsos semanales del OPEX:

El pago se realizará semanalmente, en un porcentaje no menor al 60% del egreso teórico, desde el inicio de la Subetapa Operativa y con cargo a los recursos disponibles en el patrimonio autónomo de operación. El 40% restante se pagará máximo 30 días después.

El pago al CONTRATISTA de igual forma se verá afectado por el nivel de servicio determinado del mes anterior, conforme lo previsto en el Anexo Niveles de Servicio.

La remuneración semanal se calculará con base en la siguiente fórmula:

$$\text{RemOpexi} = \sum (\text{pij} * \text{qij} * \text{NSij}) + (\text{VRPREi} * 10\%)$$

Donde:

RemOpexi: Remuneración de la Operación, Mantenimiento y Administración de la Semana i.
pij: Tarifa Ofertada por el CONTRATISTA para el ítem j ajustada a la semana i.
qij: Cantidad del ítem j requerido por TRANSCARIBE S.A. para la semana i.
NSij: Nivel de servicio del ítem j en la semana i.
VRPREi: Valor pagado por TRANSCARIBE S.A. a la red externa por recargas externas para la semana i.

ASPECTOS TECNICOS

DEFINICIONES

SITM

Sistema Integrado de Transporte Masivo. Se encarga de prestar el servicio público de transporte masivo de pasajeros, regulado por la Ley 336 de 1996 y el Decreto 3109 de 1997, y/o demás normas que lo adicionen, complementen, reglamenten o sustituyan. Consistente en la movilización de personas en forma masiva, utilizando el modo de transporte vehicular bajo la modalidad terrestre automotor, a través del conjunto de rutas.

Sistema de gestión y control de la operación

Conjunto de equipos hardware, software, licencias, infraestructura y procesos que permiten realizar las actividades de programación, optimización, regulación, control y supervisión en tiempo real (incluida comunicación con conductores) de la flota del SISTEMA TRANSCARIBE. Tiene como objetivo facilitar la prestación de un servicio de transporte rápido, eficiente y confiable a los usuarios del Sistema.

Sistema de información al usuario

Se refiere al conjunto de recursos, equipos, base de datos, centro de contacto, infraestructura, estructura organizacional, diseñado, provisto, implementado y puesto en operación en un sistema integrado de transporte masivo de pasajeros para entregar información al usuario. Cuenta con datos programados y predictivos en tiempo real, incluyendo el hardware y software para su gestión, además de todos aquellos procesos destinados a lograr la integración, captura traslado, consulta, selección, gestión y administración de la información que reciba.

Sistema de recaudo

Lo constituye el conjunto de los equipos, infraestructura y procesos que permiten realizar las actividades de recaudo por la venta de pasajes para la utilización del SISTEMA TRANSCARIBE. Incluye las funcionalidades que permiten a TRANSCARIBE consultar y descargar en todo momento toda la información de las transacciones realizadas para

ingresar al Sistema, incluyendo la información depositada en los medios de pago (para sistemas MBT) o en las cuentas (para sistemas ABT).

Aplicaciones de transporte urbano

Aplicaciones móviles que ofrecen información al usuario de transporte público, como GMaps, Moovit, Petal Maps, entre otras.

ABT

Sistema de boletos o billeteaje o tiquetes basado en cuenta (Account based ticketing – ABT por sus siglas en inglés)

CAPEX

Se refiere a los costos adquisición de los equipos de validación y computadores a bordo suministrados en la oferta económica.

Certificación

Se entiende por certificación a un documento expedido por el contratante de determinado negocio jurídico que aporta el oferente, para certificar su experiencia determinada en el desarrollo de una actividad específica, relacionada con el objeto del proceso de selección.

Closed Loop

Tipo de medios de pago que se utilizan únicamente para validar el pago e ingreso al Sistema de transporte. En este sentido, este medio de pago solo puede utilizarse para los servicios prestados por la autoridad u operador del Sistema de transporte y no para pagos genéricos fuera del Sistema. La autoridad u operador del Sistema es quien controla y regula el medio de pago.

EMV: Estándar de interoperabilidad de tarjetas Europay, MasterCard o Visa.

HW : Hardware.

MBT : Sistema de boletos o billeteaje o tiquetes basado en medio de pago (Media based ticketing - MBT por sus siglas en inglés).

NFC: Comunicación de campo cercano (Near field communication – NFC por sus siglas en inglés), es un conjunto de protocolos de comunicación que permite a dos dispositivos electrónicos establecer comunicación al acercarlos a una distancia de 4 cm.

Open Loop: Tipos de medio de pago que se pueden utilizar tanto para validar el pago e ingreso al sistema de transporte, como para otras transacciones. Generalmente se refieren al uso de tarjetas de crédito o de débito sin contacto (u otros medios de pago), emitidas por entidades bancarias que pueden utilizarse para validar el pago e ingreso al Sistema de transporte público. Usualmente el sector financiero controla el medio de pago.

OPEX: Se refiere a los costos de operación, mantenimiento y administración de los subsistemas de recaudo, gestión y control de flota e información al usuario y que serán remunerados al CONTRATISTA.

QR: Código de respuesta rápida, código de barras matricial o código de barras bidimensional con etiqueta óptica legible por diferentes sistemas y programas de lectura de los códigos.

SIU: Sistema de Información al Usuario.

SRC: Sistema de recaudo centralizado

SW: Software.

Torniquete A: Torniquete de vehículo marca Wolpac modelo minibloqueo.

Torniquete B: Torniquete de estación marca Wolpac SLIM HIGH FLOW Modelo HF.

Validador: Dispositivos o hardware con el software necesarios para interactuar con los medios de pago y decidir si admiten o no a un usuario en el sistema de transporte.

Validaciones fuera de línea: Funcionalidad técnica que permite la validación de la transacción cuando no hay comunicación entre el validador con el servidor.

EMV: Estándar de seguridad de tarjetas y/o productos bancarios, desarrollado por Europay, Mastercard, VISA.

TISC: Tarjetas Inteligentes sin contacto.

UID: Identificador único y se refiere a un número que es único para cada tarjeta (Unique identifier – UID por sus siglas en inglés).

REQUERIMIENTOS:

Transcaribe S.A. definió las visiones estratégicas que deben regir la contratación del nuevo servicio, buscando que los sistemas sean:

- **Escalables:** Permitiendo el aumento de puntos de recarga, la implementación de nuevas rutas y la validación de pagos con diferentes tecnologías (QR, EMV, NFC, ABT).
- **Independientes:** Minimizando la dependencia de operadores, permitiendo la interoperabilidad con otros proveedores y la importación/exportación de la información recolectada.
- **Aprovechamiento de Inversiones:** Utilizando las inversiones existentes, como cámaras, validadores, torniquetes, medios de pago, entre otros.
- **Costo-Eficientes:** Garantizando la atención de las necesidades al mejor precio posible.
- **Seguros y Confiables:** Exigiendo indicadores de experiencia, liquidez, endeudamiento y patrimonio al proveedor contratado.
- **Orientados al Usuario:** Permitiendo la conservación del medio de pago actual, ampliando las opciones de recarga y mejorando la información al usuario.
- **Gestión y Control Optimizados:** Facilitando la planificación de rutas, el monitoreo en tiempo real, el control de frecuencia y puntualidad, la comunicación con los conductores y el análisis de datos.

Subsistemas:

A continuación, se detallan las funcionalidades y requerimientos específicos de cada subsistema:

1. Subsistema de Recaudo:

- **Basado en Cuenta ABT (Account-Based Ticketing):** Permitiendo a los usuarios recargar remotamente y utilizar diversos medios de pago.
- **Modalidades a considerar:**
 - Estándar EMV (Europay - Master Card - Visa).
 - Medios de pago open-loop y closed-loop.
 - Funcionamiento en línea y fuera de línea.
- **Condiciones mínimas de implementación:**
 - Compatibilidad con tarjetas inteligentes sin contacto (TISC) existentes.
 - Soporte para nuevos medios de pago: tarjetas, códigos QR, billeteras digitales, tarjetas bancarias EMV.

- Opciones de recarga presencial y remota.
- Control de acceso con tarifas diferenciadas y reglas de integración.

Recomendación: Implementar un sistema ABT híbrido que incluya EMV, con lectores NFC y escáner QR, para una mayor flexibilidad y cobertura de usuarios.

2. Subsistema de Gestión y Control de Flota:

- **Funcionalidades:**
 - Configuración de la red de transporte.
 - Optimización de la programación de rutas.
 - Control de la flota en tiempo real.
 - Comunicación bidireccional entre conductores y el centro de control.
 - Integración con el Subsistema de Recaudo.
 - Liquidación de kilómetros y niveles de servicio.
 - Registro de novedades de operación.

3. Subsistema de Información al Usuario:

- **Funcionalidades:**
 - Planificación de viajes con información de rutas, tiempos de espera y transbordos.
 - Información en tiempo real sobre la ubicación de los buses.
 - Consulta de saldo y transacciones de la cuenta de usuario.

Recomendación: Es crucial que la información proporcionada a los usuarios se actualice en tiempo real, utilizando tecnologías como GTFS dinámico para una mayor precisión.

Consideraciones Adicionales:

- **Transición sin interrupciones:** Se debe garantizar una transición fluida desde la plataforma actual, permitiendo a los usuarios conservar sus saldos y utilizar sus tarjetas existentes durante el proceso.
- **Seguridad y Prevención de Fraude:** El nuevo sistema debe contar con mecanismos robustos para la detección y prevención de fraudes, responsabilizando al contratista por cualquier tipo de elusión en el pago del pasaje.
- **Capacitación:** Se debe brindar capacitación adecuada al personal de TransCaribe S.A. sobre el uso y la administración de los nuevos sistemas.
- **Acceso a la Información:** TransCaribe S.A. debe tener acceso total a la información generada por los sistemas, sin restricciones por acuerdos de confidencialidad.

Lo anterior da cumplimiento, a lo establecido a través de la Resolución 202013040060975 de 2021 del Ministerio de Transporte, *Los sistemas de transporte que actualmente cuentan con operadores de recaudo, deberán adecuar su infraestructura tecnológica cuando culminen los contratos, para dar cumplimiento a las condiciones técnicas, operativas y seguridad, que permitan implementar un sistema de recaudo interoperable.*

La citada resolución definió las condiciones técnicas, operativas, seguridad e interoperabilidad de los Sistemas de Recaudo Centralizado (SRC), que busca que las entidades territoriales donde operan los Sistemas de Transporte Público podrán tener múltiples operadores de recaudo y ser dueños de su información y seguridad, para mejorar y garantizar la continuidad del servicio. De igual forma, los sistemas tienen la posibilidad de contar con diferentes proveedores de tecnología, beneficiando a los usuarios, quienes podrán pagar por el servicio con tarjetas bancarias, códigos QR y en efectivo, validado electrónicamente.

Tras analizar la información proporcionada sobre el nuevo contrato de prestación de servicios TC-SO-001-2023, suscrito con SONDA S.A, se concluye que no existen indicios de detrimento o daño fiscal., con relación a la denuncia ciudadana, basada en una supuesta diferencia de costos (\$403 millones mensuales vs. \$780 millones mensuales) omite elementos relevantes como:

1. Se observa que los totales anuales de los EGRESOS TEORICOS DEL SISTEMA a COLCARD para el año 2022 son \$6,757,606,874.41 con un precio unitario licitado por pasaje pagado de \$215.39 y un total de 31.373.819 de pasajes pagados y efectivamente utilizados en el periodo liquidado -PPL". El promedio mensual calculado es de \$563,133,906.20. y para el año 2023 en el periodo comprendido entre 1 de enero y 10 de diciembre fecha en se da la terminación del contrato de concesión son de: \$ 7.219.029.100,25 producto de 29.628.685 validaciones de pasajes pagados y un precio unitario licitado por pasaje de \$243.65. dichas cifras son superiores a los 403 millones que señala el denunciante.
2. **Comparación de modelos distintos:** Para poder analizar si existieron sobrecostos o no, tal y como lo referenciamos en los criterios normativos en los anteriores párrafos , tenemos que tener en cuenta las variables asimiladas por la Jurisprudencia Colombiana, como quiera que no existe un procedimiento sustancial apegado a una metodología específica que nos conduzca a asimilar los

cálculos respectivos, es importante como primera medida para observar si hubo sobrecostos o no, se debe tener en cuenta la modalidad contractual suscrita, que para Colcard fue por CONCESIÓN y para SONDA S.A., por prestación de servicios, y que es la variable que más impactó para la evaluación de los hechos denunciados, la cual impiden la comparación de precios en cuantos a los costos de servicios se refiere, como quiera que se implica una estructura de costos diferente, lo que dificulta una comparación directa para determinar si hay sobrecostos. Dentro de los Contratos de Concesión. El Consejo de Estado, (Concepto 2473 de 2022) ha señalado que: *“La Contraprestación de concesionario puede adoptar diferentes formas: derechos, tarifas, tasas, valorización, participación en la explotación del bien, una suma periódica o porcentual o, en términos generales, en cualquier otra modalidad que las partes convengan (artículo 32, numeral 4).”*

“2. El concesionario, quien es el operador del servicio, asume todos los riesgos derivados de la actividad, ello conlleva el deber de reparar los daños que se generen como consecuencias de las fallas que puedan llegar a la presentarse” (Consejo de Estado. SCA S3 Sentencia del 14 de julio de 2016. Radicación número: 25000-23-26-000-2000-01902-01)

“El riesgo operacional comprende los riesgos derivados de los ingresos que se reciban por la explotación económica en condiciones normales.” (Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto del 1 de julio de 2020. Radicación Interna 2433)

“Determinación de los costos por el servicio: para el cálculo de las tarifas señala los costos que deben ser tenidos en cuenta, entre los cuales figuran la inversión inicial, mantenimiento, mejoramiento y operación de todos los equipos, sistemas programas e infraestructura para la prestación del servicio..”

Es importante analizar el valor inicial del Contrato, ha señalado la Consejo de Estado lo siguiente:

“Al respecto, sea lo primero señalar que no existe en el ordenamiento una definición legal de lo que debe entenderse por «valor del contrato» y por «valor inicial» del contrato estatal ni de los contratos de concesión. Menos aún, en torno al cálculo del límite para adicionar el valor de los contratos estatales.”

“Valor inicial y final en el contrato estatal de obra

La doctrina y la jurisprudencia que se expondrá distingue entre el valor inicial del contrato - previsto al momento de celebración del negocio de acuerdo con una fórmula que tiene en cuenta las variables «cantidad de obra» y «precios unitarios»-y el valor final, que es el resultado de multiplicar las cantidades de obra efectivamente ejecutadas, por el valor por unidad previsto en el negocio.

En la doctrina de la Sala, respecto al alcance de la adición de un contrato de obra pactado a precios unitarios, se diferencia claramente entre el valor inicial del contrato y el valor final del mismo, a efectos de aplicar el límite a la adición del valor de los contratos, previsto en el artículo 40 de la Ley 80 de 1993.

En efecto, tanto en el Concepto 1439 del 18 de julio de 2002 como en el Concepto 1920 del 9 de septiembre de 2008, la Sala consideró como valor inicial del contrato el estimado al momento de la celebración del contrato y, como valor final, aquel que resulta de aplicar la fórmula originariamente prevista para la determinación del valor del contrato, a las cantidades de obra efectivamente ejecutadas.

Como contrato de Concesión, el valor final se desconoce, debido a que era Indeterminado, y como quiera que se tomó la decisión entre las partes de terminar dicho contrato de manera anticipada, por ende, no se puede comparar los precios del Contrato de Prestación de Servicios, como quiera que el valor de este es el inicial y total.

El Consejo de Estado ha manifestado que:

*“Por el contrario, en los contratos a precio indeterminado pero determinable por el procedimiento establecido en el mismo contrato (precios unitarios, administración delegada o reembolso de gastos), la cláusula del valor en el mismo, apenas sirve como indicativo de un monto estimado hecho por las partes, pero no tiene valor vinculante u obligacional, pues el verdadero valor del contrato se establecerá una vez se concluya su objeto. En estos eventos, tal cláusula sólo cumple la función de realizar un cálculo estimado del costo probable, esto es, ese estimativo necesario para elaborar presupuesto o para efectos fiscales: **pero el valor real del contrato que genera obligaciones***

mutuas sólo se determinará cuando se ejecute la obra y, aplicando el procedimiento establecido, se establezca tal costo.”

Obsérvese, nuevamente que el precio final de este tipo de concesiones al final se determinan el valor real del contrato y no al inicio. O sea que los costos variaran hasta el final del contrato de acuerdo con la ejecución de las actividades, que muchas veces al final no son los costos iniciales, teniendo en cuenta que se determinan como precios Globales.

- 3. Estructura de costos variable en ambos contratos:** Tanto el contrato de concesión como el de prestación de servicios basan su costo en el número de pasajes validados multiplicado por un precio unitario, sujeto a variaciones anuales y el nivel de servicio. La comparación directa de costos mensuales sin considerar este factor resulta engañosa.
- 4. Inclusión de servicios adicionales en el contrato anterior:** El contrato de concesión con Colcard incluía costos asociados a servicios de recarga externa y servicios públicos, mientras que en el nuevo contrato estos servicios son asumidos directamente por la entidad. De la estimación de costos del contrato con SONDA S.A. se restó lo presupuestado a los servicios asumidos directamente por TRANSCARIBE S.A. Al comparar los costos, se debe considerar esta diferencia para evitar una conclusión errada sobre un posible sobrecosto.
- 5. Cambio tecnológico:** La tecnología MBT de Colcard, aunque común en 2010, se volvió obsoleta e inflexible para las necesidades actuales del sistema Transcaribe. Las limitaciones para incorporar nuevos medios de pago, la dependencia de dispositivos propietarios para la recarga y la falta de control sobre la información de seguridad afectaban negativamente la experiencia del usuario, la innovación y la expansión del sistema.

El nuevo contrato implica una actualización tecnológica significativa, pasando de un sistema MBT (basado en tarjeta) a un sistema ABT (basado en cuenta). Esta actualización implica una inversión inicial en equipos y licencias de software, lo que explica en parte el aumento en los costos.

- 5. flexibilidad y escalabilidad:** El nuevo sistema ABT ofrece mayor flexibilidad y escalabilidad, permitiendo la incorporación de nuevos medios de pago, la ampliación de puntos de recarga y una mejor gestión del sistema. Estos

beneficios, aunque no se traducen directamente en una reducción de costos, sí representan una mejora en la calidad y eficiencia del servicio, lo que podría justificar un aumento en los costos.

6. **Obligatoriedad de actualización tecnológica:** La terminación anticipada del contrato de concesión coincidió con la necesidad de TRANSCARIBE S.A. de actualizar su sistema de recaudo para cumplir con la Resolución 202013040060975 de 2021 del Ministerio de Transporte, que exige la implementación de Sistemas de Recaudo Centralizado (SRC) interoperables.
7. **Cobertura presupuestaria:** los documentos de estudios previos señalan que el presupuesto disponible para el nuevo contrato tiene una cobertura entre el 109% y el 121% de los egresos estimados. Esto indica que se ha realizado una planificación financiera adecuada y que se cuenta con los recursos necesarios para cubrir los costos del contrato, incluso si la demanda de pasajeros fluctúa.

En este contexto, la decisión de TRANSCARIBE S.A., de optar por un nuevo esquema de prestación de servicios responde a una necesidad operativa y estratégica:

- **Garantizar la continuidad del servicio** tras la finalización del contrato con Colcard.
- **Aprovechar la experiencia y datos reales de la operación** para implementar un sistema moderno, eficiente y acorde a las nuevas realidades tecnológicas, operacionales del sistema y exigencias normativas.
- **Asumir el control del sistema de recaudo** para impulsar la innovación, mejorar la experiencia del usuario, ampliar las opciones de pago e integrar el sistema con otras plataformas de transporte.

En definitiva, la transición hacia un nuevo sistema de recaudo en TRANSCARIBE S.A. se justifica por la necesidad de modernizar la infraestructura tecnológica, mejorar la experiencia del usuario y cumplir con la normativa vigente. No existen indicios de detrimento fiscal, y por el contrario, la decisión de la entidad se sustenta en un análisis objetivo de la situación que busca optimizar la gestión del sistema de transporte.

OBJETIVO ESPECIFICO 2: Evaluar la observancia de los principios de la contratación en lo atinente al valor del contrato.

La contratación pública tiene un riguroso procedimiento que requiere la exigibilidad de sus principios para asegurar los fines esenciales del Estado, estos principios están estipulados en los artículo 23, al 28 de la Ley 80 de 1993, los cuales deben ser adoptados en el respectivo manual de contratación de las entidades públicas, para el caso en concreto con relación a la denuncia se evaluara el contrato con SONDA S.A. en la etapa precontractual, con relación a estos principios: Igualdad e Imparcialidad; Transparencia; Economía; Celeridad, Eficacia y Publicidad.

Inicialmente estaba estipulada la coexistencia de otros contratos en el mismo tiempo, con una cláusula dentro de la Concesión No. TC-LPN-005 de 2010 con el consorcio COLCARD de recaudo y gestión de flotas de transporte público; *Cláusula 4. COEXISTENCIA DEL PRESENTE CONTRATO CON OTRAS CONCESIONES DEL SISTEMA. Coexistirán con la concesión que se instrumenta mediante el presente contrato, otros contratos o concesiones, actuales o futuros, para la operación del SISTEMA TRANSCARIBE y para el desarrollo de otras actividades conexas o complementarias a las actividades tanto de recaudo, como de transporte de pasajeros, necesarias para la funcionalidad del SISTEMA TRANSCARIBE. Esta circunstancia se declara expresamente conocida y aceptada por el CONCESIONARIO, quien reconoce a TRANSCARIBE S. A. como gestor y titular del SISTEMA TRANSCARIBE, y por lo tanto acepta y se somete a todas las decisiones que TRANSCARIBE S. A. adopte, en relación con la contratación de las concesiones que se requieran para habilitar la prestación del servicio de transporte de pasajeros a través del SISTEMA TRANSCARIBE, aceptando así mismo de manera explícita y sin condicionamientos su coexistencia con la que se contrata por medio del presente instrumento.* (Resaltado fuera del texto).

Las circunstancias por las cuales se terminó la concesión fueron de público conocimiento las cuales están plasmadas en el Acuerdo de Terminación Bilateral y Anticipada del Contrato de Concesión de fecha 12 de marzo de 2023, TC-LPN- 005-10 para el "diseño, operación y explotación del sistema de recaudo y suministro del sistema de gestión y control de la operación del sistema TRANSCARIBE S.A. del Distrito, resaltando para el caso que nos ocupa las siguientes consideraciones y cláusulas:

CONSIDERACIONES

(...) 2. *Que de conformidad con el acta de inicio suscrita el 15 de junio de 2011, el plazo de ejecución del Contrato es de 19 años 1 mes, con fecha de inicio 15 de junio de 2011 y fecha de terminación 15 de julio de 2030.(...)*

4. Que el Contrato de Concesión del sistema de recaudo y control de flota inició efectivamente el día 27 de marzo de 2016 con fecha de terminación proyectada para el día 25 de mayo de 2034.

5. Que durante la ejecución del Contrato de Concesión se han suscrito 9 contratos modificatorios (otrosíes). De acuerdo con el otrosí No. 6, el fin de la etapa pre operativa, sería el 16 de noviembre de 2015 y en los términos del otrosí No. 7, la etapa de operación regular del sistema de recaudo y control de flota sería de 18 años iniciando el 27 de marzo de 2016 y culminando el 26 de marzo de 2034. Así, la etapa de reversión tendría un término de 60 días iniciando el 27 de marzo de 2034, y culminando el 25 de mayo de 2034.

6. Que el CONCESIONARIO considera que las condiciones y premisas que se reflejaron en el pliego de licitación como bases fundamentales del negocio y que fueron claves para la determinación del proveedor del Contrato de Concesión no se cumplieron.

7. Que El CONCESIONARIO manifiesta que el incumplimiento de dichas premisas y condiciones hizo que nunca se lograra la auto sostenibilidad del sistema, dado que la demanda de pasajeros esperada según los pliegos de licitación nunca se cumplió.

8. Que según el CONCESIONARIO, las anteriores condiciones y premisas, que nunca se materializaron, constituyeron las bases que tomó en cuenta COLCARD para elaborar sus proyecciones económicas y operativas, así como para elaborar y presentar su oferta económica, y en ese sentido, el CONCESIONARIO considera que esa falta de cumplimiento de las premisas y condiciones ocurridas por hechos que no son atribuibles a COLCARD, derivaron en la inviabilidad financiera de la concesión.

9. Que COLCARD manifiesta que se han presentado incumplimientos de otras condiciones contractuales, entre las que se puede destacar (a) la falta de pago oportuno al Consorcio Colcard de los montos correspondientes por concepto de operación del sistema de recaudo, y (b) el incumplimiento que se origina en la falta del pago establecido en el Contrato de Concesión para cubrir el diferencial entre la tarifa al usuario y la tarifa técnica.

10. Que el CONCESIONARIO deja de presente que se han presentado otros incumplimientos y que, en ese entendido, cada una de las Partes está en libertad de formular las reclamaciones correspondientes. Por ello, se reserva el derecho a iniciar las acciones correspondientes, tal como se señala en la Cláusula 176 del Contrato de Concesión.

11. Que, por su parte, TRANSCARIBE considera que durante el desarrollo del Contrato de Concesión no se ha implementado la totalidad del sistema de recaudo, control de flota y el de información al usuario, pues actualmente éstos sólo operan de manera parcial. En particular, TRANSCARIBE estima que a la fecha no se cuenta con un número significativo de puntos de recarga externa, contrariando lo previsto contractualmente, a lo que se suma que sólo un número muy reducido de vehículos cuenta con unidades lógicas funcionales, lo que ha implicado para TRANSCARIBE la necesidad de realizar controles manuales de despachos, frecuencias, regulación, cuantificación de kilómetros

recorridos, entre otros. Adicionalmente, en opinión de TRANSCARIBE existen ciertas obligaciones, como aquella de contar con un servidor espejo del sistema en Cartagena, que no han sido cumplidas. De igual forma, TRANSCARIBE considera que en reiteradas ocasiones el Concesionario no ha entregado información en la forma y características previstas contractualmente.

12. Que el CONCESIONARIO manifiesta que a partir del inicio de la pandemia generada por el COVID-19 los niveles de ocupación del sistema cayeron drásticamente, mientras que COLCARD tuvo que mantener la operación normal, de conformidad con lo establecido en el Contrato de Concesión, lo cual, según el CONCESIONARIO, le generó pérdidas adicionales a las que ya se venían acumulando porque no se materializó el escenario operativo previsto en el pliego de licitación.

13. Al respecto, TRANSCARIBE considera que no se ha probado por parte del CONCESIONARIO la generación de un daño imputable al Ente Gestor TRANSCARIBE, así como tampoco del rompimiento económico de la ecuación contractual del Contrato de Concesión producto de la pandemia asociada al COVID-19. Lo anterior, según la opinión de TRANSCARIBE está enmarcado, además, en la Cláusula 103 del Contrato de Concesión, donde se dispone que los riesgos de demanda, operación, financiero, financiabilidad, flujo de caja, retorno de la inversión, regulatorio, político, entre otros, fueron asumidos totalmente por el CONCESIONARIO.

14. Que el CONCESIONARIO afirma haber solicitado en repetidas veces a TRANSCARIBE modificar las premisas contractuales para ajustarlas a la realidad, en lugar de seguir operando con base en escenarios que fueron concebidos en abstracto y no se cumplieron en la práctica, de manera que la operación por lo menos llegara a un nivel de equilibrio sin incurrir en pérdidas adicionales.

15. Que COLCARD deja de presente que, durante el año 2021 las Partes celebraron varias reuniones en donde el CONCESIONARIO expuso la inviabilidad financiera de la operación si no se hacían cambios drásticos que permitieran alcanzar el equilibrio económico que permitieran una operación ininterrumpida. Que según el CONCESIONARIO, TRANSCARIBE reconoció que las premisas previstas en el pliego de licitación no se habían cumplido y no se iban a cumplir nunca durante la vigencia del Contrato de Concesión, lo que condenaba al CONCESIONARIO a operar a pérdida indefinidamente.

16. Que COLCARD considera que existió un colapso financiero de la operación, razón por la cual, señala que las Partes continuaron discusiones para buscar alternativas que pudieran ayudarlas a superar la crisis económica de la operación de recaudo y dentro de esas alternativas se propuso la posibilidad de terminación del Contrato de Concesión por mutuo acuerdo de las Partes.

17. Que TRANSCARIBE afirma que, a pesar de las mesas de trabajo que se estaban llevando a cabo, entre el 20 de marzo y el 1 de abril de 2021, DATAPROM, miembro del Consorcio COLCARD, suspendió completamente la prestación de los servicios de software y gestión de flota a su cargo, resultando en imposibilidad de recargar las tarjetas

de acceso al SITM TRANSCARIBE. Esta situación, implicó según TRANSCARIBE, la supresión del recaudo y una disminución sustancial en la oferta y demanda de viajes. En opinión de TRANSCARIBE, dicha suspensión del servicio le significó menores ingresos para el SITM, así como la necesidad de compensar la disminución de kilómetros ejecutados producto de la reducción de la oferta implementada como mecanismo para mitigar los impactos financieros en el SITM.

18. Que con posterioridad a este evento las Partes adelantaron múltiples reuniones buscando la preservación y continuidad de la prestación del servicio público, en marzo y abril de 2022, mediante diversas comunicaciones el CONCESIONARIO manifestó que persistían las situaciones que llevan a la imposibilidad de continuar con la ejecución del Contrato de Concesión y que, dada la imposibilidad de ceder dicho contrato (por consideraciones comerciales y jurídicas), se hacía necesario proceder a su terminación anticipada.

19. Que TRANSCARIBE señala que frente a dicha solicitud, mediante oficio TC-GE-07.01-0049-22 del 14 de marzo de 2022 señaló a COLCARD que: (i) se oponía a las consideraciones del CONCESIONARIO en virtud de que en el año 2021 se realizó el pago por parte de TRANSCARIBE al CONCESIONARIO de COP\$1.937.607.878 para cubrir la deuda por concepto de diferencial tarifario, y que además; (ii) con ocasión de la parálisis del servicio generada por el CONCESIONARIO en el año 2021, según opinión de TRANSCARIBE el sistema sufrió un perjuicio operacional, del cual no se han podido recuperar; (iii) TRANSCARIBE no es la entidad competente para fiscalizar el transporte informal de la ciudad de Cartagena.

20. Que mediante comunicación del 16 de abril de 2022 enviada vía correo electrónico, TRANSCARIBE S.A. le planteó al CONCESIONARIO, entre otras alternativas la posibilidad de terminación del Contrato de Concesión por mutuo acuerdo entre las Partes, sin que ello implicara la renuncia o transacción sobre los derechos e indemnizaciones que las Partes reclaman o pudieran reclamar en el futuro con base en los incumplimientos, algunos de los cuales se manifiestan en el presente Acuerdo.

21. Que TRANSCARIBE pone de presente que mediante comunicación de fecha 18 de abril de 2022 con radicado DTP No. 056/2022, DATAPROM reiteró su imposibilidad de continuar con la prestación del servicio, debido a los incumplimientos reiterados en los que incurrió TRANSCARIBE - según Dataprom -, anunciando una nueva suspensión para el 3 de mayo de 2022, la cual finalmente no se materializó.

22. Que mediante oficio No. COL-SA-00123-2022 de fecha 3 de mayo de 2022 el CONCESIONARIO manifestó su voluntad de dar aplicación a la cláusula 150 del Contrato de Concesión, que se refiere a la terminación por mutuo acuerdo entre las Partes de conformidad con las alternativas planteadas por TRANSCARIBE S.A. al CONCESIONARIO el 16 de abril de 2022 vía correo electrónico.

23. Que a partir del día 11 de mayo de 2022 a las 2:00 pm se adelantaron mesas de trabajo entre TRANSCARIBE y el CONCESIONARIO con el objeto de definir los componentes financieros, jurídicos y operacionales para dar por terminado, de manera

anticipada y por mutuo acuerdo, el Contrato de Concesión, de manera que no se afectara el sistema de transporte ni a sus usuarios.

24. Que el 8 de junio de 2022, TRANSCARIBE remitió al CONCESIONARIO un primer proyecto de acuerdo de terminación anticipada del Contrato de Concesión, el cual fue devuelto con comentarios por el CONCESIONARIO el 29 de junio de 2022. Así mismo, el 6 de junio TRANSCARIBE remitió al CONCESIONARIO el oficio No. TC-DO-07.01-0740-22 solicitando la información técnica requerida para llevar a cabo una transición ordenada para la terminación del Contrato de Concesión.

25. Nuevamente, el 5 de septiembre de 2022, TRANSCARIBE envió el Acuerdo de Terminación con sus comentarios.

26. Que el CONCESIONARIO envió a TRANSCARIBE el proyecto de Acuerdo de Terminación del Contrato de Concesión con sus comentarios el 18 de octubre de 2022.

27. Que TRANSCARIBE envió al CONCESIONARIO una nueva propuesta de Acuerdo de Terminación el 7 de febrero de 2023.

28. Que TRANSCARIBE dio respuesta a los comentarios del CONCESIONARIO al Acuerdo de Terminación el 20 de febrero de 2023 mediante una comunicación donde se remitía una lista de puntos (issues list) pendientes, a lo que el CONCESIONARIO respondió que era necesario que TRANSCARIBE enviara esos comentarios directamente sobre el borrador del texto del Acuerdo de Terminación que había sido remitido por el CONCESIONARIO a TRANSCARIBE el pasado 18 de octubre de 2022. Atendiendo esa solicitud, TRANSCARIBE remitió esos comentarios al Concesionario en la noche del 24 de febrero de 2023.

29. Que TRANSCARIBE envió al CONCESIONARIO el cronograma de trabajo el día 25 de febrero de 2023.

30. Que, si bien se realizaron las reuniones de las mesas de trabajo durante los meses de mayo y junio de 2022, TRANSCARIBE pone de presente que previo a la firma del presente documento, no se ha concretado un mecanismo definitivo que determine los lineamientos y compromisos para un proceso de transición ordenada en la operación del servicio público esencial de recaudo del SITM. La necesidad de la transición ordenada ha sido puesta de presente al CONCESIONARIO en diversas ocasiones, tal como se registra en el issues list remitido por TRANSCARIBE a COLCARD el 20 de febrero de 2023 y en la reunión virtual sostenida el 13 de febrero de 2023.

31. Por su parte, el CONCESIONARIO pone de presente que siempre ha manifestado su disposición para determinar los lineamientos y compromisos para una transición ordenada, pero que, ha sido la lentitud e ineficiencia de TRANSCARIBE para atender oportunamente la terminación del Contrato y para concretar un mecanismo definitivo que permita la transición ordenada, lo que no ha permitido llegar a un acuerdo definitivo sobre la materia. Además, el CONCESIONARIO ha señalado que hace falta que TRANSCARIBE defina cuál será el sistema que se implementará en el futuro, porque los aspectos de la transición y las actividades para lograr dicha transición dependen en gran

medida de determinación del nuevo sistema y esa decisión le corresponde a TRANSCARIBE

32. Que TRANSCARIBE alega que, si bien hasta el 28 de febrero de 2023 el servicio se siguió prestando, tal prestación no se ha dado conforme a las exigencias y estándares contractuales. Esto en la medida en que persistía la disponibilidad parcial de la red de recarga externa y de información al usuario, no habiendo un sistema de control de flota operativo.

33. Que en ese sentido, TRANSCARIBE considera que la adecuada prestación del servicio público de transporte público masivo, en condiciones de calidad y continuidad, se encuentra en grave riesgo debido a la ejecución parcial de las obligaciones a cargo del CONCESIONARIO y de la suspensión unilateral en la operación de la plataforma tecnológica de recaudo, control de flota e información al usuario, ocurrida a las 00:00 horas del 1° de marzo de 2023.

34. Por su parte, el CONCESIONARIO manifiesta que todos los incumplimientos imputables a TRANSCARIBE, que ha denunciado durante años, persisten a la fecha de firma de este documento, y que, dichos incumplimientos, así como las premisas incorrectas y equivocadas, que sirvieron de base para la licitación que dio origen al Contrato de Concesión, son las que dieron origen a un sistema deficitario, inviable y destinado al fracaso. Prueba de lo anterior, son también los reclamos de gran significación presentados contra TRANSCARIBE por los otros actores y operadores del sistema de transporte público masivo de la ciudad de Cartagena.

35. Que TRANSCARIBE manifiesta que según La Ley y el Consejo de Estado le otorgan el carácter de servicio público esencial al transporte masivo de pasajeros, y resaltan la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con (i) la garantía de la prestación del servicio de forma óptima, eficiente, continua e ininterrumpida y (ii) la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución en los siguientes términos: "es un servicio público esencial [artículo 5 de la Ley 336 de 1996] cuya prestación eficiente está obligado a garantizar el Estado a todos los habitantes del territorio nacional. El transporte público implica la prelación del interés general sobre el particular, en especial para garantizar su prestación eficiente y la protección de los usuarios", por lo anterior, es prohibido suspender o amenazar su continuidad.

36. Por su parte, el CONCESIONARIO considera que la obligación y las garantías de prestación de los servicios públicos recaen en cabeza del Estado y de los entes gestores. Eso significa que - según COLCARD -, en este caso, esa obligación está radicada en cabeza de TRANSCARIBE, quien siempre ha tenido la obligación de diseñar un sistema que sea eficiente y económicamente viable y no puede pretender delegar sus obligaciones en los particulares, cuando, además, está incumpliendo sus obligaciones y obligando al CONCESIONARIO a trabajar a pérdida y comprometiendo su patrimonio y el de sus integrantes. Además, el CONCESIONARIO considera que TRANSCARIBE, en cumplimiento de su obligación de garantizar el servicio debió ser eficiente en el manejo

de la situación que fue denunciada en reiteradas ocasiones por el CONCESIONARIO y debió buscar que el sistema pudiera conseguir el equilibrio económico necesario para su asegurar su viabilidad.

37. Que TRANSCARIBE considera que, sin perjuicio del ejercicio de las prerrogativas propias de la Administración en su actividad contractual, en cualquier decisión de terminación del Contrato de Concesión es esencial garantizar la continuidad en la prestación del servicio y el adecuado empalme entre la solución actual y la que le suceda. Por su parte, el CONCESIONARIO considera que TRANSCARIBE no se podía relevar de su responsabilidad sin atender oportunamente los problemas de raíz y de estructura del sistema, incluyendo todo lo relacionado con la perspectiva económica y considera que TRANSCARIBE se limitó a observar de manera pasiva todo lo que ocurría mientras el sistema colapsaba sin asumir su rol de responsable de la operación del sistema de transporte público masivo de la ciudad de Cartagena, ni cumplir con sus responsabilidades contractuales y legales.

38. Que las Partes han acordado que, una vez firmado este documento, trabajarán conjuntamente en un plan de transición (el "Plan de Transición") que contendrá las condiciones operativas para la terminación del Contrato de Concesión, de manera que siga la continuidad en la prestación del servicio y contendrá un proceso de empalme cuyo propósito es el de realizar los mejores esfuerzos para lograr mantener tal continuidad.

39. Que es la voluntad de las Partes llegar a acuerdos que hagan viable la continuidad del servicio en el marco de la transición ordenada, la preservación de los derechos del CONCESIONARIO y de TRANSCARIBE ante la situación que enfrenta el Sistema de Transporte masivo de la ciudad de Cartagena.

40. Que el CONCESIONARIO mediante oficio No. COL-SA-00136-2022 propuso 16 premisas básicas para iniciar las mesas de trabajo, que constituyen las condiciones económicas, operativas y financieras que representan sus intereses, para ser tenidas en consideración por parte de TRANSCARIBE.

41. Que TRANSCARIBE mediante oficio TC-GE-07.01-0094-22 del 13 de mayo de 2022, elaboró observaciones a las premisas inicialmente planteadas, aceptando preliminarmente algunas y formulando su posición preliminar, así como algunas contrapropuestas bajo análisis de más información que debiera aportar el CONCESIONARIO.

42.(...)

43. Que con la suscripción por las Partes del presente documento, se dará inicio a un periodo de transición (el "Periodo de Transición"), el cual tendrá una duración máxima de ciento ochenta (180) días calendario, sin perjuicio de que en el marco del Plan de Transición se alcancen acuerdos que reduzcan la duración de este periodo. Durante el Periodo de Transición el Contrato de Concesión continuará vigente y el CONCESIONARIO seguirá siendo remunerado conforme lo establece las cláusulas 26 y 43 del Contrato de Concesión. Agotado el Periodo de Transición cesarán las

obligaciones de prestación de servicio por parte del CONCESIONARIO. Que de conformidad con todos los considerandos anterior las Partes,

ACUERDAN

PRIMERO. Las partes acuerdan dar por terminado de manera anticipada y por mutuo acuerdo el Contrato de Concesión TC-LPN- 005-10 una vez finalice el Periodo de Transición. A los efectos de dicha terminación, las Partes acuerdan que con la firma del presente Acuerdo se dará inicio al Periodo de Transición del Contrato de Concesión TC-LP-005-10 el cual tendrá una duración máxima de ciento ochenta (180) días calendario, sin perjuicio de que en el marco del Plan de Transición se alcancen acuerdos que reduzcan la duración de este periodo.

Durante el Periodo de Transición, el Contrato de Concesión continuará ejecutándose y el CONCESIONARIO seguirá siendo remunerado conforme lo establecen las cláusulas 26 y 43 del Contrato de Concesión. Agotado el Periodo de Transición de ciento ochenta (180) días calendario (o terminada la transición, lo que ocurra primero) no habrá lugar a un periodo adicional de prestación del servicio a cargo del CONCESIONARIO, se dará por terminado el Contrato de Concesión y cesarán todas las obligaciones del CONCESIONARIO, aunque TRANSCARIBE no haya asumido completamente la operación, o no haya designado a un tercero para que asuma la operación.

A los efectos de facilitar la transición, el CONCESIONARIO empleará toda la diligencia requerida para entregar en tiempo y forma, la información que sea necesaria para que TRANSCARIBE asuma la operación. En ese sentido, las Partes acuerdan que la información requerida para la transición será la señalada en este Acuerdo y en los Anexos de este Acuerdo.

SEGUNDO. Las Partes han acordado como principio que informa este documento y como guía para la terminación del Contrato de Concesión, que el CONCESIONARIO no hará nuevas inversiones de capital y dedicará los recursos operativos necesarios para mantener el estándar de operación en el nivel acordado. (...) usuario en las mismas condiciones en que se venía prestando hasta el 28 de febrero de 2023(...).

TERCERO. Las Partes acuerdan que a partir de la firma de este Acuerdo de Terminación y de manera concurrente con el inicio del Periodo de Transición, se iniciará un periodo de (30) días calendario durante el cual las Partes, de buena fe, buscarán adoptar un Plan de Transición que contenga las condiciones para la terminación operativa del Contrato de Concesión, de manera que siga la continuidad en la prestación del servicio y con un proceso de empalme cuyo propósito es el de realizar los mejores esfuerzos para lograr mantener tal continuidad. El establecimiento de este plan implica adelantar la ejecución de las obligaciones derivadas de la reversión contractual, siguiendo el Plan de Transición aprobado por las Partes.

El Periodo de Transición de ciento ochenta (180) días calendario correrá desde la firma del presente Acuerdo y no se verá suspendido incluso si las partes no se ponen de acuerdo en el Plan de Transición. Finalizados los ciento ochenta (180) días calendario

del periodo de transición el Contrato de Concesión se dará por terminado. La falta de firma de los Anexos de este Acuerdo de Transición no afectará el Periodo de Transición.

CUARTO. Las Partes acuerdan que las obligaciones del CONCESIONARIO se ajustarán a los niveles señalados en este Acuerdo de Terminación y en ese sentido, sin perjuicio de lo indicado en la cláusula primera de este Acuerdo, el CONCESIONARIO se compromete a (i) mantener de buena fe la operación del sistema con la misma diligencia y niveles que ha venido aplicando hasta el 28 de febrero de 2023; (...)

QUINTO. Las Partes manifiestan que al terminar de manera anticipada y de común acuerdo el Contrato de Concesión, cesarán las obligaciones que de acuerdo con dicho Contrato están a cargo del CONCESIONARIO, excepto aquellas referidas a la etapa de reversión y restitución de los bienes afectos a la concesión conforme a lo establecido en el Periodo de Transición. (...)

1. Terminación anticipada de la operación regular del servicio: la operación regular del sistema de recaudo y de gestión y control de la operación del sistema de TRANSCARIBE por parte del CONCESIONARIO, terminará de manera anticipada dentro de un término máximo de ciento ochenta (180) días calendario, contados a partir de la fecha de firma de este Acuerdo.

2. Periodo de Transición: ciento ochenta (180) días calendario contados a partir de la fecha de firma de este documento, sin perjuicio de que en el marco del Plan de Transición se alcancen acuerdos que reduzcan la duración de este periodo. En esta etapa se realizará el empalme y el CONCESIONARIO operará el servicio en las mismas condiciones en que se venía prestando hasta el 28 de febrero de 2023. En esta etapa continúan las obligaciones de la operación regular referente a la prestación del servicio, y TRANSCARIBE deberá realizar las actuaciones necesarias para asumir directamente o a través de un tercero las obligaciones que se encontraban en cabeza del CONCESIONARIO. El Periodo de Transición terminará al vencimiento de dichos ciento ochenta (180) días calendario, sin perjuicio de que se lleve a cabo en un menor periodo de tiempo, incluso si TRANSCARIBE no ha asumido completamente la operación o no ha designado a un tercero para que asuma la operación.

3. Acceso a intervención de equipos (...)

Parágrafo Primero. Durante el Periodo de Transición antes descrito continuará la obligación de pago por parte de TRANSCARIBE de los servicios prestados por el CONCESIONARIO en las condiciones pactadas en el Contrato de Concesión.

Parágrafo Segundo. Las Partes reconocen que cualquier enumeración de plazos previstos en esta cláusula es de carácter enunciativa y que, como consecuencia de la suscripción del presente Acuerdo, podrán verse modificados otros plazos o condiciones de tiempo del Contrato de Concesión que no se encuentren señalados expresamente en esta cláusula, pero que pudieran verse afectados para darle una coherencia lógica y operativa a lo aquí previsto. El Plan de Transición procurará atender cualquier otro plazo sobre el que las Partes tengan cualquier duda.

SEXTO.(...).

SÉPTIMO. (...).

OCTAVO. Las Partes han acordado como principio que informa este documento y como guía para la terminación del Contrato de Concesión, que las Partes *"tendrán derecho a reclamar cualesquiera conceptos económicos adicionales"*, a lo cual debe dársele una interpretación amplia. Este derecho de hacer reclamos prevalecerá, incluso si en el acta de liquidación a que se refieren las Cláusula Cuarta y Quinta de este documento, no se hacen salvedades específicas ni precisas. El presente Acuerdo no constituye transacción, ni renuncia de reclamaciones. Las Partes reconocen y aceptan el derecho que asiste al CONCESIONARIO de hacer las siguientes reservas para realizar a TRANSCARIBE las reclamaciones que considere pertinentes como consecuencia de la suscripción y ejecución del Contrato de Concesión. (...).

NOVENO (...)

DÉCIMO. Las Partes se reservan el derecho de poder iniciar reclamaciones y/o actuaciones judiciales posteriores a la finalización del Período de Transición, en lo relacionado con el desequilibrio económico del contrato, incluyendo las pérdidas ocasionadas como consecuencia de los bajos niveles de ocupación del sistema generados por la pandemia del Covid – 19, y cualesquiera otros perjuicios derivados de la operación, del incumplimiento de las obligaciones contenidas en el mismo o de cualquier otro concepto. El presente Acuerdo no constituye transacción, ni renuncia de reclamaciones o derechos.

DÉCIMO PRIMERO (...).

DÉCIMO SEGUNDO. No habrá responsabilidad solidaria del CONCESIONARIO con el nuevo operador que asuma el componente de recaudo, control de flota e información al usuario del SITM. Todo lo que se transfiera al nuevo operador se hará siguiendo lo previsto en este Acuerdo de Terminación y sin crear ningún tipo de vínculo y/o responsabilidad, entre el CONCESIONARIO y la persona, compañía o entidad, a quien el CONCESIONARIO transfiera cualquier parte del sistema de recaudo por solicitud de TRANSCARIBE.

DÉCIMO TERCERO. .

DÉCIMO CUARTO. (...)

DÉCIMO QUINTO.(...)

DÉCIMO SEXTO (...)

Con relación al periodo de transición de ciento ochenta (180) días calendario establecido en el Acuerdo Bilateral de Terminación del Contrato de Concesión suscrito el 12 de marzo de 2023, se realizó una modificación el día 15 de agosto de 2023, en donde acuerdan: " **PRIMERO.** Las Partes acuerdan eliminar la condición que estaba prevista en el Artículo Décimo Quinto del Acta de Terminación que exigía la entrega de una póliza de seguro para que el plazo del Período de Transición del Contrato de Concesión comenzara a correr. En consecuencia, a partir de la firma de esta Modificación del Acta de Terminación dicha condición ya no es aplicable. **SEGUNDO.** Las Partes acuerdan

que el *Período de Transición* previsto en el *Artículo Primero* del *Acta de Terminación* que originalmente era de ciento ochenta (180) días calendario, queda modificado según este artículo y comenzará a correr de inmediato al momento de la firma de esta *Modificación del Acta de Terminación* y terminará el 10 de diciembre de 2023, fecha en la que también terminará definitivamente el *Contrato de Concesión*. En ese sentido, las partes se comprometen a trabajar de inmediato en las actividades que hagan falta para hacer una transición efectiva y coordinada, evitando cualesquiera contratiempos y afectaciones a los usuarios del sistema de transporte. **TERCERO.** Todos los términos, condiciones, salvedades, reservas, etc. del *Acta de Terminación* que no hayan sido expresamente modificados por este documento permanecen en plena vigencia y vigor y se consideran replicados y corroborados en su totalidad por este documento. En lo sucesivo, a partir de la firma de este documento, el *Acta de Terminación* quedará modificada incorporando los acuerdos aquí previstos

Se revisaron las siguientes actas de junta directiva de TRANSCARIBE S.A:

- ✓ Reunión ordinaria presencial de junta directiva Acta N° 198 del 14 de noviembre de 2023, de manera ordinaria, para estudiar y debatir el siguiente orden del día:
 1. (...)
 2. (...)
 3. *Avance sobre la implementación SONDA:*

“en primera instancia describe quien es Sonda S.A., con quien se suscribió el contrato para la prestación del servicio tecnológico para la prestación de servicio tecnológico el componente de recaudo, flota y optimización de la operación es una empresa con amplia experiencia en el sector tecnología en sus líneas de negocios de ciudades inteligentes y movilidad. Tiene experiencia en proyectos de transporte en metro y buses de Santiago en Chile, Panamá, metros y buses, lo tienen también en Costa Rica y con algunos aliados en otras operaciones en Brasil de manera que SONDA S.A. tiene entre sus líneas de acción amplia experiencia en la implementación de sistemas de transporte dotados tecnológicamente y con lo que compete puntualmente que son sistemas basados en cuentas que constituye lo novedoso de esa tecnología que se va a implementar para TRANSCARIBE. Siguiendo, con la explicación de lo que contempla el contrato en sus dos etapas, la primera pre operativa, que se encuentra en curso, empezó el día siguiente a la suscripción del contrato 05 de septiembre, la adquisición y fabricación de componentes tecnológicos, entre ellos los validadores de los buses, las máquinas de auto gestión que se adquirieron y empieza también una fase de parametrización y levantamiento de información para los costos de operación del componente de recaudo, luego viene el alistamiento de un componente novedoso también

para Transcaribe que es la integración de la Red Externa, la cual a partir de este momento va a ser gestionada directamente por Transcaribe, no a través de un tercero como se ha venido operando y eso le va a permitir al sistema tener autonomía, tomar decisiones y hacer un control de calidad en la prestación del servicio para la red externa que es uno de los temas que más sufren los usuarios y por la cual hoy más se quejan en temas de operatividad y eso va a permitir que Transcaribe logre mejorar la demanda directamente (...)

- ✓ Reunión ordinaria no presencial de junta directiva Acta N° 200 del 27 de diciembre de 2023, , previa convocatoria realizada de acuerdo con los estatutos de la sociedad, para estudiar y debatir el siguiente
1 (...) 2. (...) 3(...) 4(...)
5. informe sobre la transición de la operación COLCARD-SONDA.

En el desarrollo del presente punto, la directora de operaciones de la entidad, explica que, en el informe a la junta directiva de Transcaribe sobre cómo ha sido la transición e implementación del nuevo sistema de recaudo, indicando que a modo de comparación en el marco previo se contó con un contrato de concesión adjudicado al consorcio Colcard en el año 2011, cuya tarifa de remuneración en el componente de recaudo y tecnología correspondía entre la bolsa de pago a los agentes del sistema a \$243,65/pax, de manera general sus obligaciones estaban en la compra, provisión y operación del sistema de recaudo, vinculación del personal para la operación, compra y provisión del sistema de gestión de flora e información al usuario, compra y provisión de elementos de telecomunicaciones, administración y mantenimiento de áreas de taquilla entregadas para la operación de ese concesionario.(...) directora de operaciones, es que al asumir la figura del rol operador, recaudador, se asuma la misma porción de la operación y remuneración, es decir, los mismos \$243,65 pesos y con ello se permita la contratación de los servicios de recaudo y gestión de flota e información al usuario. En la línea de tiempo, continua, el objetivo de la entidad es tener un contrato de prestación de servicios a tres años de acuerdo con la autorización de Junta directiva que busca atender las necesidades frente al recaudo en taquillas, el tema de gestión de flota e información al usuario y un modelo de remuneración por servicio donde SONDAS.A. oferta unos precios por cada uno de los ítems definidos por Transcaribe, de acuerdo a sus requerimientos, como es el caso de los componentes de validación, equipos de validación, computadores a bordo y turnos de taquilla, respondiendo a un modelo de niveles de servicio que básicamente se enfoca en los aspectos de confiabilidad y disponibilidad.

La Directora del área de operaciones, continúa informando que, este contrato fue suscrito el día 17 de agosto, con acta de inicio el día 05 de septiembre, con compromiso al 08 de diciembre es que este 100% operativo de manera que pudiese atender de manera suficiente la operación de recaudo del sistema

Transcaribe, contando con un adicional para la implementación de la tarea del sistema de gestión de flota, tarea en la que actualmente se está enfocando la entidad. Resalta como otro de los principales aspectos, el hecho de que Transcaribe de manera directa procede a contratar los servicios de Red Externa, lo que permite a diferencia del modelo que se venía trabajando lograr eficiencias en la no tercerización de los elementos pues Transcaribe es quien puede hacer los contratos de manera directa con la Red externa y de esta manera, llegar a más usuarios y diversificar con los elementos que hoy se tienen dispuestos para la operación, los medios de recarga, como son electrónicas, tener más opciones de puntos externos de recarga, informando que de igual manera los validadores ya vienen certificados para tarjetas visa y master.

Posterior a ello, continua la Ingeniera comentando a los miembros de junta, cómo ha sido el proceso de contratación, anotando que, (...) para el día 03 de mayo la junta directiva dio la aprobación para la celebración de contrato de prestación de servicios de recaudo incluido, gestión de flota e información al usuario, ese mismo día se tuvo comité de contratación en la que se definió la modalidad de selección por solicitud de oferta, cuyo documento soporte se refiere al análisis preliminar con acompañamiento por recomendación de la junta directiva de Transcaribe de la firma de abogados Duque Botero Consultores S.A.S que apoyaron en la construcción del documento desde el componente jurídico (...) El día 28 de junio se realizó la presentación de oferta donde se presentaron la empresa chilena SONDA S.A. y la empresa brasilera Transdatan, y del componente de Ivu el sistema de Cali. Continúa la Ingeniera comentando que, entre el 21 y 23 de junio se inició con una prueba de conceptos, procedimiento que se hizo adicional entre el análisis preliminar para poder probar en campo que la tecnología que se estaba proponiendo era funcional. Respecto el asunto, informa la ingeniera que en la actualidad el sistema de recaudo está basado en medio, lo cual quiere decir que tanto el saldo de la tarjeta se encontraba literalmente escrito en la misma y la valorización de cada una de las transacciones se realizaba en el validador, se tenía una misma dependencia tanto en el medio físico como en el validador para poder valorizar la transacción, por ello durante las suspensiones que se dieron con el componente tecnológico por parte de Colcard éramos totalmente dependientes al acceso de información que teníamos en tarjetas.

Luego del análisis del sector que se realizó frente a la vanguardia de estos sistemas de recaudo fue la posibilidad de migrar a un modelo basado en cuentas, lo cual significa que ahora el saldo de cada uno de los usuarios se encuentra en la nube y la valorización de la transacción se encuentra también en la nube, lo cual permite asegurar una de las propuesta de servicio más importante y es que frente al cambio de operador de recaudo, el usuario no se vea afectado frente al uso de su tarjeta, motivo por el que no se tendría que realizar el cambio de más de dos millones de tarjetas que se ha comercializado. Con todo ello se permite una mayor escalabilidad de los distintos sistemas.

Por otra parte la Resolución 20213040060975 de 2021 del Ministerio de Transporte; por la cual se reglamentan las especificaciones de las condiciones técnicas, operativas, de seguridad y de interoperabilidad de los Sistemas de Recaudo Centralizado de los Sistemas de Transporte Público que sean cofinanciados con recursos de la Nación. Estipula que:

" Que el artículo 117 de la Ley 1955 de 2019 "Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad", establece: "Artículo 117. Sistema de Recaudo y Sistema de Gestión y Control de Flota de Transporte. Los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la nación, adoptarán un sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de gestión y control de flota, que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, integrado, estratégico o regional, utilizando mecanismos que así lo permitan, en especial el sistema de recaudo unificado, el cual permitirá el pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos, y los sistemas de compensación entre operadores, de conformidad con lo dispuesto por la autoridad de transporte competente de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos.

Se entiende como recaudo centralizado, aquel sistema mediante el cual se recaudan los dineros por concepto de la tarifa al usuario del sistema de transporte, los cuales se administran a través de un patrimonio autónomo o cualquier otro esquema de administración de recursos autorizado y administrado por una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, constituido por el agente recaudador el cual estará sujeto a la auditoría permanente e irrestricta de la autoridad de transporte correspondiente.

Los sistemas de recaudo centralizado, de control de flota de información y servicio al usuario, se constituyen en la herramienta tecnológica que controla la calidad, la cobertura y la continuidad del servicio del respectivo sistema de transporte, que deberá ser interoperable y suministrar información para que las autoridades definan políticas de movilidad, incluyendo demanda, oferta, tarifa y derechos de participación

de los agentes. La totalidad de la información recolectada es propiedad del ente territorial o quien este delegue, teniendo libre acceso a las bases de datos.

(...)

Parágrafo 1°. La entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen podrá ostentar la calidad de operador del sistema de recaudo, del sistema de control y gestión de flota y del sistema de información al usuario, siempre y cuando los estudios así lo recomienden. En todo caso se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigor de la presente ley por las entidades territoriales. El Gobierno nacional reglamentará las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo en el país.

Que TRANSCARIBE S.A dada las circunstancias por la terminación bilateral y anticipada del contrato con COLCARD TCLPN-005-2010, y en garantizar la prestación del servicio público esencial de transporte masivo de pasajeros del Distrito de Cartagena y su respectiva área de influencia y de resaltar la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con (i) la garantía de la prestación del servicio de forma óptima, eficiente, continua e ininterrumpida y (ii) la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución. En los términos del artículo 3 del Acuerdo 004 de 2003 y de las funciones 5.1.1 y 5.1.7 de los Estatutos, contrata bajo la modalidad directa los servicios de la persona jurídica DUQUE BOTERO CONSULTORES S.A.S, PARA ASESORAR LA ESTRUCTURACIÓN DEL PROCESO DE SELECCIÓN DEL CONTRATISTA PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE RECAUDO, GESTIÓN DE FLOTA E INFORMACIÓN AL USUARIO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO (SITM) DE PASAJEROS DEL DISTRITO DE CARTAGENA DE INDIAS TRANSCARIBE S.A.

Este contratista de acuerdo al cumplimiento de las obligaciones del contrato, manifiesta que: " *teniendo en cuenta que el Manual de Contratación y Supervisión de Transcaribe S.A. -modificado por la Resolución 18 de 2023- es aplicable a cualquiera de los eventos que se presenten en virtud del artículo 3 del Acuerdo 004 de 2003 y en cumplimiento de las funciones 5.1.1 y 5.1.7 de los Estatutos, se recomienda que la entidad identifique el alcance específico de las actividades que tendrá que desarrollar el potencial contratista. Si tendrá a su cargo todos los componentes de diseño, operación, suministro y control, o si en su defecto, sus obligaciones estarán relacionadas con la operación, suministro y control del sistema de recaudo. Lo anterior, es indispensable para determinar la tipología contractual dentro de la cual se podrían enmarcar las actividades que debe desplegar el contratista. Una vez identificado el alcance del objeto, se recomienda que la entidad haga uso de un contrato de prestación de servicios o en su defecto, de ser necesario, de un*

contrato atípico que permita incluir en él todas las actividades para el desarrollo del contrato”

Por lo anterior TRANSCARIBE S.A. formalizo el 17 de agosto de 2023, el contrato de prestación de servicio en el cual: *El CONTRATISTA se obliga con TRANSCARIBE S.A. a prestar los servicios y sistema de Recaudo, Sistema de Gestión y Control de Flota y Sistema de Información al usuario del Sistema Integrado De Transporte Masivo (SITM) de pasajeros del Distrito de Cartagena de Indias a cargo de TRANSCARIBE S.A. en su condición de Operador Directo del Sistema.* En donde la relación contractual se someterá a las normas de derecho privado establecida en el Código Civil y de Comercio y en su Manual de Contratación dado que TRANSCARIBE S.A. como sociedad pública por acciones, se asemeja a una Empresa Industrial y Comercial del Estado. De lo anterior en su condición de operador directo del sistema, TRANSCARIBE S.A. suscribió el Contrato No. 001 de 2023 TC-SO-001-2023, con objeto: prestar los servicios y sistema de recaudo, sistema de gestión y control de flota y sistema de información al usuario del sistema integrado de transporte masivo de pasajeros lo del Distrito de Cartagena de Indias, por un plazo de tres (3) años y ocho (8) meses por un valor de \$ 27.713.405.954.

Conviene precisar que la Personería Distrital de Cartagena, formuló pliego de cargos por evadirse el proceso de licitación pública , de acuerdo a artículo de prensa de la Revista Metro (Ver link: revistametro.co/2024/04/personeria-formula-pliego-de-cargos-a-gerente-de-transcaribe-por-evadir-proceso-de-licitacion/)

5. HALLAZGOS DE AEF

En la presente Actuación Especial de Fiscalización no se determinaron hallazgos.

6. BENEFICIOS DE CONTROL FISCAL TERRITORIAL

En la presente Actuación Especial de Fiscalización no se determinaron beneficios de control fiscal.