

LICITACIÓN PÚBLICA TMSA-LP-03-2020 PROVISIÓN

Formato de Observaciones

Observaciones Pliegos Definitivos No. 1

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
1			1)Solicitud de ampliación del plazo para la presentación de la propuesta • Teniendo en cuenta el tiempo que implica identificar un lote disponible que cuente con las especificaciones del anexo 6, así como el tiempo que pueda tomar adelantar las negociaciones respectivas con el propietario del lote. • Además el tiempo de negociaciones con los fabricantes de flota, teniendo en cuenta la inclusión de nuevas tecnologías con pocos antecedentes en el sistema.	Brigard & Urrutia Abogados	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el cronograma del proceso fue modificado a través de la Adenda 2 expedida el día 14 de septiembre de 2020, extendiendo los términos al máximo legal permitido. Asimismo, como quiera que no existe límite legal alguno para la suspensión de los procesos de selección, TMSA procedió a suspender los procesos LP-03-20 y LP-04-20, por un plazo de doce (12) días hábiles, con el único objetivo de reducir el riesgo de que los interesados no cuenten con suficiente tiempo para estructurar sus propuestas.
2			2) Riesgo No. 11: se solicita a la entidad incluir una fórmula o mecanismo de actualización de la tarifa mensual de inversión en vehículo, en donde se tome como referencia la variación que se presente entre la TRM inicial, respecto de la TRM del momento de la firma del contrato.	Brigard & Urrutia Abogados	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS	TMSA informa respetuosamente que no se acoge la observación.
3			3) Ampliar los plazos señalados en la minuta del contrato, respecto de las obligaciones asociadas a la construcción y puesta en operación de la infraestructura de soporte, pues en pasadas experiencias, los tiempos establecidos para la consecución de permisos tomó mucho más tiempo del inicialmente contemplado.	Brigard & Urrutia Abogados	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA atiende la observación, incluyendo en los anexos 6 Infraestructura de Soporte, las nuevas fases de implementación de los patios, los requerimientos de infraestructura para cada una y el tiempo interfaces.
4			4) Se solicita que la obligación de la obtención de los respectivos paz y salvos, no se exija con la entrega de la infraestructura de soporte mencionada en la sección 7 del anexo 6.2., sino que su exigencia sea con posterioridad.	Brigard & Urrutia Abogados	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS	TMSA atiende la observación relacionada con el trámite Codensa ante IDU, para la etapa de Construcción.
5			1) En el numeral 6.5.2 del pliego de condiciones, se establece que el puntaje por apoyo a la industria nacional se da cuando se cumpla lo establecido en el decreto 2680 del 2009. En dicho decreto se establece que para que un bien sea considerado nacional, requiere un valor agregado nacional igual o superior al 40% del valor total del bien, o que reciba, según el artículo sexto de dicha norma, un proceso productivo sustancial. Teniendo en cuenta que en un Bus eléctrico hay 3 grandes valores, el chasis, las baterías y la carrocería, al hacer la carrocería localmente, no se lograría el 40% de valor agregado nacional por el alto costo de las baterías, pero si se estaría generando un proceso productivo sustancial al convertir un chasis en un bus carrozado completo. Quisiéramos saber si este entendimiento es correcto y si por lo tanto, fabricar una carrocería en Colombia cumpliría con dicho decreto.	TRANSFONDO S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el Registro de Productores de Bienes Nacionales, es el instrumento por medio del cual es posible la verificación del carácter nacional de un bien. Tal y como lo entiende el interesado en su observación, de las opciones traídas por la ley a efectos de lo que se considera bien nacional, dos son aplicables en el presente proceso de selección: i) porcentaje mínimo de valor agregado; o ii) bienes que hayan sufrido una transformación sustancial. Quien pretenda acreditar en la Licitación Pública su participación con un bien nacional, previo a la presentación de su propuesta, tendrá que hacer el trámite a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), https://www.vuce.gov.co/ , Entidad competente para la acreditación de productores y bienes nacionales. Respecto a la inquietud concreta del interesado, la respuesta es sí, existe la posibilidad de que un chasis de un bus eléctrico que sea carrozado en Colombia sea considerado como un bien nacional por "transformación sustancial", vanto Eximente de Responsabilidad, esa acreditación no la hace TMSA, sino la VUCE, quien hará una evaluación completa y exhaustiva de la información suministrada por el interesado, para la correspondiente decisión de registro.
6			2. Entendiendo la importancia de este proceso licitatorio para la movilidad de la ciudad, pero también entendiendo la complejidad del proceso por estar incluyendo además de la provisión de buses la infraestructura de soporte, la cual requiere permisos de terceros que están fuera del control del proponente, y por la situación de cierres y limitación de circulación que hemos vivido en la ciudad, el país y el mundo por motivos del covid, se solicita nuevamente a TMSA extender los plazos de presentación de oferta, así como los plazos de inicio de operación con el objetivo de tener un proceso competitivo y no correr riesgos de dejar desierta la licitación como en oportunidades anteriores.	TRANSFONDO S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el cronograma del proceso fue modificado a través de la Adenda 2 expedida el día 14 de septiembre de 2020, extendiendo los términos al máximo legal permitido. Asimismo, como quiera que no existe límite legal alguno para la suspensión de los procesos de selección, TMSA procedió a suspender los procesos LP-03-20 y LP-04-20, por un plazo de doce (12) días hábiles, con el único objetivo de reducir el riesgo de que los interesados no cuenten con suficiente tiempo para estructurar sus propuestas.
7	MATRIZ DE RIESGOS	Riesgo 4. Efectos desfavorables por demoras en la suscripción del Acta de Entrega de Flota, con respecto a la fecha máxima de entrega definida contractualmente, ocasionadas por retrasos en la instalación de equipos SIRCI a bordo, contados a partir del momento entre la recepción del vehículo por parte del Concesionario del SIRCI y la suscripción del acta de instalación de equipos SIRCI	La entidad menciona como medida de mitigación a este riesgo que "se incluye una fórmula de compensación al contratista por retrasos en la instalación de equipos SIRCI que generen retrasos en la vinculación de la flota". Sin embargo, una vez revisado el contrato, no se encontró una fórmula que aplique de forma automática, ya que requiere una aprobación por parte de Transmilenio.	Cuberos Cortés Gutiérrez Abogados S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que no acoge la observación, en la medida en que el numeral 10.3.2.4 de los anexos 1.1. y 1.2 de los Pliegos de Condiciones, es suficientemente claro respecto a la remuneración al Concesionario de Provisión, en caso de presentarse la hipótesis expuesta por el interesado. Sin embargo, por supuesto que deberá ser acreditado por TMSA en la medida en que la remuneración solo procederá en caso de seguirse en estricto sentido el procedimiento expuesto en los numerales 10.3.2.1., 10.3.2.2. y 10.3.2.3, además de confirmarse que la causa del retraso no le es imputable al Concesionario de Provisión

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
8	MATRIZ DE RIESGOS	Riesgo 5. Efectos desfavorables por demoras en la vinculación de la Flota ocasionadas por retrasos en la instalación de equipos ITS	Dentro del riesgo, hay una confusión ya que tanto en la explicación del riesgo como en la herramienta de mitigación mencionan los equipos STS, por lo cual solicitamos confirmación de los equipos que cubija el riesgo. De igual forma, la Entidad asigna a este riesgo un impacto "Bajo" cuando sin la instalación de los equipos STS o ITS de manera independiente, la Flota de buses no podrá ser entregada a Transmilenio. Por lo tanto, solicitamos a Transmilenio que califique el impacto de este riesgo como uno "Medio Alto" o "Alto".	Cuberos Cortés Gutiérrez Abogados S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que los equipos ITS (Inglés: Intelligent Transportation Systems - ITS) es un conjunto de soluciones tecnológicas diseñadas para mejorar la operación y seguridad del transporte terrestre pero que también pueden utilizarse en otros modos de transporte. En este entendido, los equipos STS (Sistema Tecnológico de Seguridad) es uno de los subconjuntos de equipos ITS especificados en el numeral "3.1.1 Funcionalidades del STS - Sistema Tecnológico de Seguridad" del Anexo 3-ITS. Asimismo, TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida, toda vez que la probabilidad de ocurrencia y la calificación del impacto del riesgo referido, fue asignada conforme a lo establecido en los documentos Conpes 3107 de 2001 y 3714 de 2011. Finalmente, se pone de presente que la probabilidad de ocurrencia y calificación del impacto no afecta de ninguna manera la asignación del riesgo contemplada en la matriz de riesgos.
9	MATRIZ DE RIESGOS	Riesgo 6. Efectos desfavorables ocasionados por la no vinculación de la Flota como consecuencia de las presencia de defectos de calidad y/o fábrica de la Flota y/o no cumplimiento de las especificaciones técnicas de los vehículos.	Este riesgo tiene una calificación del impacto como "Medio Bajo", cuando sin la entrega o vinculación de la Flota no será posible el inicio de la etapa de operación y además de esto, el Concesionario estaría expuestos a mecanismos de apremio por parte de Transmilenio como multas. Por lo tanto solicitamos otorgar un impacto "Medio Alto" o "Alto" al riesgo.	Cuberos Cortés Gutiérrez Abogados S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida, toda vez que la probabilidad de ocurrencia y la calificación del impacto del riesgo referido, fue asignada conforme a lo establecido en los documentos Conpes 3107 de 2001 y 3714 de 2011. Asimismo, se pone de presente que la probabilidad de ocurrencia y calificación del impacto no afecta de ninguna manera la asignación del riesgo contemplada en la matriz de riesgos.
10	MATRIZ DE RIESGOS	Riesgo 7. Efectos desfavorables por demoras en el proceso de vinculación de la Flota por retrasos respecto al cronograma de vinculación establecido contractualmente, por causas imputables al Concesionario de Provisión de Flota	En este caso, el riesgo es calificado con un impacto "bajo", cuando debería ser "alto" debido a que la consecuencia es una pérdida de ingresos para el Concesionario.	Cuberos Cortés Gutiérrez Abogados S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida, toda vez que la probabilidad de ocurrencia y la calificación del impacto del riesgo referido, fue asignada conforme a lo establecido en los documentos Conpes 3107 de 2001 y 3714 de 2011. Asimismo, se pone de presente que la probabilidad de ocurrencia y calificación del impacto no afecta de ninguna manera la asignación del riesgo contemplada en la matriz de riesgos.
11	MATRIZ DE RIESGOS	Riesgo 8. Efectos desfavorables por la presencia de defectos de calidad y/o fábrica en la Flota durante la Etapa de Operación y Mantenimiento de Flota	Frente a este riesgo, Transmilenio debe replantear la explicación del mismo ya que se basan en los contratos que están ahora en ejecución, los cuales no tienen una tecnología comparable a la solicitada para esta licitación, ni hay un estimativo sobre los tiempos de arreglo de defectos de calidad y/ fábrica aplicable a este caso.	Cuberos Cortés Gutiérrez Abogados S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida, toda vez que el entendimiento del interesado es incorrecto. De la experiencia mundial, así como de TMSA respecto a las tecnologías eléctrica y Euro VI, puede concluirse que la probabilidad de ocurrencia es baja.
12	MATRIZ DE RIESGOS	Riesgo 9. Efectos desfavorables por desvinculación de Flota en Etapa de Operación y Mantenimiento, cuando aún no ha sido completamente amortizada, de acuerdo con la vida útil establecida en el contrato, por razón no imputables al concesionario de provisión y por entrada de nuevos proyectos de transporte	En este caso, a pesar de que Transmilenio menciona como herramienta de mitigación una fórmula de compensación en el Contrato, una vez revisado este documento, dicha fórmula no se encuentra. Por lo tanto, solicitamos que sea incluida esta remuneración y que sea calculada con base en los vehículos vinculados y que quedaron registrados en el Acta de Entrega de la Flota y además, que no se resten aquellos vehículos que Transmilenio decida desvincular del servicio. Este riesgo puede generar dificultades para el cierre financiero de la financiación. Por lo tanto, solicitamos que sea reevaluado el impacto de este riesgo por uno "Alto" debido a los graves efectos que puede tener para el Concesionario de Provisión esta desvinculación.	Cuberos Cortés Gutiérrez Abogados S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que durante el periodo de la concesión se realiza una sola vinculación de flota al inicio del mismo y esta flota tiene una vida útil igual al periodo de la concesión, por lo anterior se realizará ajuste mediante adenda en la matriz de riesgos.
13	MATRIZ DE RIESGOS	Riesgo 11. Efectos desfavorables por demoras en la obtención del aval de patio que debe obtener el Concesionario de Provisión para su Infraestructura de soporte. Así mismo, los efectos desfavorables por las demoras en el suministro de la Infraestructura de Soporte disponible para Operación	Este riesgo debe ser reconsiderado en su asignación ya que la gestión diligente del Concesionario de Provisión no garantiza las autorizaciones y demás avales con los cuales se requiere contar por parte de las distintas entidades del Distrito. Por otro lado, las herramientas de mitigación propuestas de Transmilenio corresponden exclusivamente al privado, cuando como se ha visto arriba, no es cierto que el privado pueda controlar todo el proceso. Por lo tanto, solicitamos que Transmilenio comparta el riesgo asignado exclusivamente al privado.	Cuberos Cortés Gutiérrez Abogados S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida.
14	MATRIZ DE RIESGOS	Riesgo 12. Efectos desfavorables por las demoras en la disponibilidad de Infraestructura de Soporte, con respecto a la fecha máxima de entrega de Flota por parte del Concesionario de Provisión, definida por TMSA.	Transmilenio debe evaluar nuevamente la probabilidad y el impacto que le está dando al riesgo ya que puede ser muy probable su ocurrencia pues la disponibilidad de la Infraestructura a tiempo depende de conseguir el aval del patio, el cual está sujeto a los tiempos y revisiones de otras entidades, los cuales no son posibles controlar por parte del Concesionario de Provisión. De igual manera, el impacto que tiene este riesgo es alto, ya que sin la disponibilidad de esta Infraestructura de Soporte, no se podrá llevar a cabo en el tiempo esperado, el inicio de la etapa de operación. Adicional a esto, como mecanismo de mitigación Transmilenio propone una herramienta improcedente como lo son las multas conminatorias, que no resuelven el problema ante retrasos derivados de aprobación de otras entidades del Distrito. Teniendo en cuenta lo anterior, solicitamos que el riesgo sea compartido con la Entidad y sea calificado con una probabilidad y un impacto "Alto".	Cuberos Cortés Gutiérrez Abogados S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida, toda vez que la probabilidad de ocurrencia y la calificación del impacto del riesgo referido, fue asignada conforme a lo establecido en los documentos Conpes 3107 de 2001 y 3714 de 2011. Asimismo, se pone de presente que la probabilidad de ocurrencia y calificación del impacto no afecta de ninguna manera la asignación del riesgo contemplada en la matriz de riesgos.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
15	MATRIZ DE RIESGOS	Riesgo 14. Efectos desfavorables ocasionados por demoras en la obtención de Licencias y/o Permisos para la colocación de la flota	<p>En este caso, consideramos que Transmilenio debe limitar la asignación del riesgo, y el impacto del mismo, ya que a pesar de que el Concesionario de Provisión efectúe una gestión diligente en la obtención de permisos y licencias para la colocación de la flota, los tiempos no dependen del Contratista.</p> <p>Por lo tanto, la asignación del riesgo deberá ser compartida entre Transmilenio y el Concesionario de Provisión, para que este último lo asuma en caso tal que responda cuando la materialización se da por la falta de diligencia en la presentación de permisos para la colocación de flota únicamente.</p> <p>Por lo anterior, solicitamos que, o bien se cambie la descripción del riesgo para que quede claro que sólo opere cuando se materializa por causa imputables al Concesionario, o bien se asigne de manera compartida a privado-público.</p>	Cuberos Cortés Gutiérrez Abogados S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida.
16	MATRIZ DE RIESGOS	Riesgo 15. Efectos favorables o desfavorables de la variación de las condiciones financieras y/o costos de financiación, costos de la liquidez y/o mecanismos de cobertura de riesgo tomados por el Concesionario de Provisión de Flota para el desarrollo del Contrato.	<p>Solicitamos de Transmilenio reconsidere el impacto que puede tener este riesgo de "Medio Bajo" a un impacto "Alto".</p> <p>Esta solicitud se hace ya que las coberturas mencionadas como mecanismo de mitigación son difíciles de conseguir con tanto tiempo de antelación a su compra, y en caso de no lograrlo, la materialización del riesgo implicaría una afectación muy grave al costo del proyecto.</p>	Cuberos Cortés Gutiérrez Abogados S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida, toda vez que la probabilidad de ocurrencia y la calificación del impacto del riesgo referido, fue asignada conforme a lo establecido en los documentos Conpes 3107 de 2001 y 3714 de 2011. Asimismo, se pone de presente que la probabilidad de ocurrencia y calificación del impacto no afecta de ninguna manera la asignación del riesgo contemplada en la matriz de riesgos.
17	MATRIZ DE RIESGOS	Riesgo 16. Variación del Peso Colombiano frente a otras monedas que pueden modificar el costo de adquisición de Flota entre el momento en que el Concesionario de Provisión negocia el precio con el fabricante y el momento en el cual realiza el pago de la Flota.	<p>En este caso, consideramos que el riesgo debe ser considerado con un impacto "Alto" y no "Bajo" ya que las herramientas de mitigación propuestas son muy complejas de conseguir con el tiempo dispuesto por Transmilenio y en el escenario que no sea posible conseguir estas coberturas, el impacto en el precio de la adquisición de flota sería muy alto.</p>	Cuberos Cortés Gutiérrez Abogados S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida, toda vez que la probabilidad de ocurrencia y la calificación del impacto del riesgo referido, fue asignada conforme a lo establecido en los documentos Conpes 3107 de 2001 y 3714 de 2011. Asimismo, se pone de presente que la probabilidad de ocurrencia y calificación del impacto no afecta de ninguna manera la asignación del riesgo contemplada en la matriz de riesgos.
18	MATRIZ DE RIESGOS	Riesgos 17, 18, 19, 20, 21 y 23	<p>No hay mecanismos de mitigación aplicables a estos riesgos de carácter regulatorio, por lo cual no deberían ser asignados exclusivamente al privado.</p> <p>Por lo tanto, solicitamos que el riesgo sea compartido con Transmilenio.</p>	Cuberos Cortés Gutiérrez Abogados S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS	TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida.
19	MATRIZ DE RIESGOS	Riesgo 24. Efectos desfavorables por demoras equivalentes a un tiempo adicional del 100% del tiempo máximo establecido por la Ley Aplicable para la expedición de trámites necesarios para poner la Flota en Bogotá, que generen retrasos en la suscripción del Acta de Entrega de la Flota con respecto a la Fecha Máxima de Entrega definida contractualmente, contado a partir de la radicación de la solicitud o de la entrega de los documentos pertinentes por el Concesionario (si es que la Autoridad Oficial requiere complementaciones o documentación adicional), sin que se hubiera culminado el trámite, siempre que la responsabilidad de gestión del trámite no recaiga en los Fabricantes o Carroceros (excepto por el trámite de homologación de la Flota), y el concesionario hubiera actuado diligentemente. Se aclara que bajo ninguna circunstancia el retraso en la obtención de cualquier incentivo o beneficio tributario al que, de conformidad con la Ley Aplicable, pudiera acceder el Concesionario de Provisión se considerará un Evento Eximente de Responsabilidad	<p>El riesgo asumido por Transmilenio tiene tantas condiciones para su materialización, que provoca la inexistencia del mismo ya que la probabilidad que ocurra es menor a baja o inclusive nula.</p> <p>En este caso, hay una delimitación tan específica que la ejecución o materialización del riesgo no es posible y su asunción por parte de Transmilenio también.</p> <p>En este orden de ideas, solicitamos amablemente a Transmilenio que elimine ciertas condiciones donde su ocurrencia son tan poco probables en conjunto, que no podrá ser posible tener un evento Eximente de Responsabilidad que asuma la Entidad en ningún momento y por lo cual las demoras provocadas por tiempos ajenos a la responsabilidad del Concesionario de Provisión podrían resultar siempre a cargo del contratista.</p>	Cuberos Cortés Gutiérrez Abogados S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que la obligación no puede ser acogida.
20		Riesgo 28. Eventos de Fuerza mayor no asegurables	<p>En este evento solicitamos que Transmilenio explique la cobertura del riesgo en cabeza de la Entidad, ya que en su explicación dispuso que "Por su naturaleza la ocurrencia de un evento de fuerza mayor tiende a tener un impacto alto en el proyecto puesto que tiende a generar altas inversiones para reparar los daños emergentes ocasionados."</p> <p>Por lo tanto, solicitamos que aclare si, en caso de que el evento de fuerza mayor no asegurable provoque perjuicios relacionados con un lucro cesante y no con un daño emergente, estaría en cabeza de Transmilenio también esta esfera de cobertura.</p> <p>En la medida que la minuta del contrato establece cuáles son los riesgos que asume el contratista, es necesario que Transmilenio determine cuales son los riesgos a amparar con las pólizas exigidas en el contrato. Por consiguiente, solicitamos que se modifique la descripción del riesgo de manera tal que quede claro que Transmilenio asume todo riesgo que no hubiere sido asegurado por el contratista en cumplimiento de las obligaciones adquiridas en la minuta del contrato.</p>	Cuberos Cortés Gutiérrez Abogados S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	<p>TMSA se permite manifestar que el eventual lucro cesante que se ocasione como consecuencia de un evento de fuerza mayor no asegurable debe ser asumido por el privado.</p> <p>En segundo lugar, TMSA se permite aclarar que la asignación de este riesgo no significa que la Entidad asuma los riesgos de fuerza mayor que no hayan sido asegurados por el contratista, sino que asume los riesgos de fuerza mayor respecto de los cuales no existen mecanismos de cobertura en el mercado, es decir, aquellos "no asegurables".</p>

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
21			6) Pliegos de condiciones. Explicar el mecanismo de funcionamiento del mecanismo de acople para los proponentes que se presenten bajo la modalidad B, o que presentándose bajo la modalidad A, anuncien la posibilidad de ser tenidos en cuenta como B, ya que no se encuentra en los pliegos ni en las minutas referencia alguna a cual va a ser el criterio, metodología y la forma de asignación que va a utilizar el ente gestor para efectos de acoplarlo con alguien más. Para poder valorar el riesgo correspondiente y las medidas operacionales, es necesario que se haga algo al respecto y que se den a conocer los criterios de asignación.	Cuberos Cortés Gutiérrez Abogados S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que entre los anexos de la Minuta B (Anexo 1.2. del Pliego de Condiciones), se encuentra el denominado "Acuerdo entre el Concesionario de Provisión y Operador Designado por TMSA" (Anexo 2, de la Minuta B), documento que regulará las relaciones entre los mencionados. Asimismo, en caso que la licitación pública LP-03-20 sea adjudicada a un proponente de provisión no acoplado, el componente de operación será ejercido por el Operador Público, conforme a lo autorizado por el Acuerdo Distrital 761 de 2020: o por quien TMSA designe conforme a lo permitido por la Ley.
22			7) Se sigue observando un desbalance muy alto, que de hecho creció entre prepliegos y pliegos, en el puntaje asignado a la tecnología eléctrica, siendo que es una Licitación de Tecnologías limpias, no se entiende una distinción tan alta. La solicitud es la reconsideración del puntaje.	Cuberos Cortés Gutiérrez Abogados S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS	TMSA se permite aclarar que durante el periodo de la concesión se realiza una sola vinculación de flota al inicio del mismo y esta flota tiene una vida útil igual al periodo de la concesión, por lo anterior se realizará ajuste mediante adenda en la matriz de riesgos.
23			1- En los anexos técnicos de los buses no hay ninguna referencia a sensores de peso y en los pre pliegos se aclaró que no se requieren los dichos sensores. Pero en el anexo del ITS se referencia los sensores de peso como requerido. Solicitud: que se elimine del anexo del ITS el requisito de sensores de pesos	Sunwin Bus Corporation	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS	TMSA se permite aclarar que en el Anexo 3 -ITS, los sensores de peso solo se exigen para la flota alimentadora.
24			2- En anexo técnico se menciona que bajo autorización de TM se permitirá la utilización de puerta sencilla delantera para Busetones. En que momento estará la autorización de TM visto que esto es necesario definir antes de la presentación de la oferta? Solicitamos la aclaración de este proceso y que sea posible tener la autorización antes de la presentación de la oferta	Sunwin Bus Corporation	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA manifiesta respetuosamente que no acoge la observación, ya que dicha autorización se tramitará en la etapa preoperativa del contrato, mediante solicitud formal a la Dirección Técnica de Buses en la que se envíe la justificación de la imposibilidad de cumplir con la puerta doble, adjuntado adicionalmente, los planos acotados y fichas técnicas definitivas de los vehículos que serán incorporados al servicio por parte del concesionario de provisión, con el fin de emitir el concepto o aval acerca de la implementación de puerta sencilla en la puerta de acceso número 1.
25			3) En relación al apoyo de la industria nacional, se entiende que el 40% de valor agregado o la transformación para ser considerado bien nacional. Sin embargo, quisieramos saber cómo se comprueba efectivamente ese carácter de nacional.	Sunwin Bus Corporation	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el Registro de Productores de Bienes Nacionales, es el instrumento por medio del cual es posible la verificación del carácter nacional de un bien. Tal y como lo entiende el interesado en su observación, de las opciones traídas por la ley a efectos de lo que se considera bien nacional, dos son aplicables en el presente proceso de selección: i) porcentaje mínimo de valor agregado; o ii) bienes que hayan sufrido una transformación sustancial. Quien pretenda acreditar en la Licitación Pública su participación con un bien nacional, previo a la presentación de su propuesta, tendrá que hacer el trámite a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), https://www.vuce.gov.co/ , Entidad competente para la acreditación de productores y bienes nacionales, conforme a una evaluación completa y exhaustiva de la información suministrada por el interesado, para la correspondiente decisión de registro.
26			4) Apoyo a la industria: creemos que debe ser analizado el conjunto de las baterías en total, como la segunda vida de la batería como inversión, ya que este es el bien del producto y esto debería estar dentro del porcentaje a ser calculado.	Sunwin Bus Corporation	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), es la Entidad competente de establecer cuándo y cuáles son los criterios necesarios a efectos de otorgar a un bien el carácter de nacional. Por lo anterior, el interesado deberá ingresar a la página web https://www.vuce.gov.co , llenar el formulario dispuesto para la obtención del registro y suministrar toda la información solicitada por la Entidad. Todo lo anterior se pone de presente, a efectos de ilustrar al interesado y reiterar que TMSA no es la autoridad competente de la acreditación de bienes o productores nacionales.
27			5) En la evaluación se brindaran puntos por apoyo a la industria nacional si el Autobús tiene 40% de contenido nacional. Como se comprueba este contenido? Como se comprobará la experiencia de un Bus carrozado en Colombia si hasta hoy fueron producidos menos de 5 unidades eléctricas en el país y la experiencia del fabricante del chasis no asegura la confiabilidad, eficiencia y calidad del bus completo con carrocería sin experiencia? En un autobús eléctrico es imperativo priorizar la eficiencia energética y eso se logra reduciendo peso de la carrocería ya que esto afecta el consumo de energía y consecuentemente la autonomía de los vehículos. Estimular que una flota de 1300 buses tenga carrocería local sin tener la experiencia genera un riesgo elevado para el sistema con consecuencias que pueden afectar la operación, disponibilidad de la flota, incremento de costos y encarecimiento de la tarifa a futuro. Resaltamos también que no es posible asegurar autonomías y consumos sin tener experiencia con autobuses completos. Puede ser una equivocación poner en riesgo la integridad del sistema y el servicio de millones de usuarios por intentar beneficiar la industria local que aun no tiene la experiencia para asegurar el correcto funcionamiento y desempeño de los bienes en question. Solicitamos la eliminación del puntaje de apoyo a la industria local.	Sunwin Bus Corporation	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que la observación no será acogida. El puntaje es otorgado con el objetivo de incentivar la industria nacional y se hace con fundamento en el Ordenamiento Jurídico vigente al respecto. Respecto a la pérdida de eficiencia del vehículo por contar con una carrocería local, TMSA no comparte su afirmación, dado que existen fabricantes de carrocería locales con amplia experiencia en el mercado, por otra parte, será el fabricante del chasis quien suministre las especificaciones técnicas de la carrocería requerida y será responsabilidad del fabricante garantizar que la misma cuente con las mejores características técnicas puesto que es el fabricante quien expide la garantía del vehículo de manera integral. Asimismo, se informa al interesado que el mecanismo de verificación del carácter nacional del bien, es el Registro de Productores de Bienes Nacionales. De las opciones traídas podrán acreditar la nacionalidad del bien bajo dos criterios: i) porcentaje mínimo de valor agregado; o ii) bienes que hayan sufrido una transformación sustancial. Quien pretenda acreditar en la Licitación Pública su participación con un bien nacional, previo a la presentación de su propuesta, tendrá que hacer el trámite a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), https://www.vuce.gov.co/ , Entidad competente para tal acreditación, quien conforme a una evaluación completa y exhaustiva tomará la decisión de otorgar o no el registro.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
28			6) Por qué se conceden 2 puntos por la garantía extendida de un bus Diesel y 1 punto para el eléctrico, siendo que el Diesel es un producto que ya tiene una consagración en el mercado de muchos años que le permite con mayor facilidad la obtención de la garantía. Nos gustaría aclarar el porque la diferenciación de puntos por la garantía extendida entre eléctricos y no eléctricos ya que esto va en contra la equidad y no se justifica técnicamente. Solicitamos que sean brindados los mismos puntos para garantía extendida para eléctricos y no eléctrico	Sunwin Bus Corporation	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que el propósito del puntaje otorgado por la ampliación de la garantía de fábrica, busca que el oferente amplie dicha cobertura durante todo el tiempo de duración del contrato, con lo cual se otorgaría el 100% de los puntos asignados a este factor, así mismo, teniendo en cuenta que la duración de los contratos es diferente para cada tecnología (Eléctrico o Euro VI), los puntos asignados a cada año de garantía extendida serán proporcionales a la dicha duración. De acuerdo con lo anterior, se realizará un ajuste al numeral 6.3 del pliego de condiciones.
29			7) Se hace necesario mas tiempo para la presentación de las ofertas. Solicitamos ampliar el plazo para presentación de ofertas en 30 días.	Sunwin Bus Corporation	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el cronograma del proceso fue modificado a través de la Adenda 2 expedida el día 14 de septiembre de 2020, extendiendo los términos al máximo legal permitido. Asimismo, como quiera que no existe límite legal alguno para la suspensión de los procesos de selección, TMSA procedió a suspender los procesos LP-03-20 y LP-04-20, por un plazo de doce (12) días hábiles, con el único objetivo de reducir el riesgo de que los interesados no cuenten con suficiente tiempo para estructurar sus propuestas.
30			8) La TRM está sufriendo graves variaciones, por lo que se solicita que el riesgo sea público, para que sea posible calcular los costos del proyecto.	Sunwin Bus Corporation	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS	TMSA se permite aclarar que se realizó ajuste mediante adenda.
31			1) Solicita la ampliación del plazo de presentación de ofertas.	Castro Leiva Rendón Abogados S.A.S	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el cronograma del proceso fue modificado a través de la Adenda 2 expedida el día 14 de septiembre de 2020, extendiendo los términos al máximo legal permitido. Asimismo, como quiera que no existe límite legal alguno para la suspensión de los procesos de selección, TMSA procedió a suspender los procesos LP-03-20 y LP-04-20, por un plazo de doce (12) días hábiles, con el único objetivo de reducir el riesgo de que los interesados no cuenten con suficiente tiempo para estructurar sus propuestas.
32			2) Los pliegos disponen la posibilidad de acreditar capacidad a través de la disponibilidad de un inmueble en el cual se construirá la infraestructura de soporte. Por lo tanto, se pregunta si dos o mas proponentes pueden acreditar la disponibilidad del mismo inmueble, bajo el entendido que el propietario puede suscribir promesas de contratos de compraventa, arrendamiento o comodatos, con diferentes proponentes bajo la condición de resultar adjudicatarios del contrato.	Castro Leiva Rendón Abogados S.A.S	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que al momento de la presentación de las propuestas, el proponente deberá manifestar que el predio presentado como opción para la implementación de Infraestructura Soporte - patio, atiende la necesidad de área para una UF determinada, precisando que ese predio no se encuentra comprometido para atender otra UF diferente Al respecto, el proponente debiera presentar una manifestación por escrito bajo la gravedad de juramento, con los datos del predio (CHIP y Dirección), precisando de manera específica la Unidad Funcional a atender. Por lo anterior, es permitido que varios proponentes puedan presentar el mismo predio para la misma UF; por su parte no es permitido que varios proponentes presenten el mismo predio para UF diferentes.
33			3) De quien es el medidor de energía en el patio?	Castro Leiva Rendón Abogados S.A.S	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS	TMSA se permite informar que el medidor de energía se instala en patio y es del Concesionario de Provisión; el pago del servicio público de energía del patio está a cargo del Concesionario de Operación.
34			1) La garantía extendida es para todo el vehículo o para las partes principales del mismo?	Zhongtong Bus	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que la garantía extendida debe de contar con las condiciones y coberturas de la Garantía de Fábrica, la cual se encuentran establecidas en el numeral 3.5.64. que establece: "Garantía de Fábrica". Es el documento expedido por el "Fabricante", en el cual se compromete a asumir la reparación o sustitución de la totalidad de vehículo en todos sus componentes (chasis, baterías y carrocería, entre otros), por defectos o fallas de fábrica que puedan tener dichos componentes y que se presentan durante del periodo de cobertura definido).
35			1) Extensión del plazo para la presentación de la propuesta, al menos en 45 días. En la medida en que para los inversionistas internacionales es un tiempo muy corto, toda vez que se debe agotar diferentes etapas de aprobación que deben ser antecedidas por la preparación de la propuesta	JOHN LAING	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el cronograma del proceso fue modificado a través de la Adenda 2 expedida el día 14 de septiembre de 2020, extendiendo los términos al máximo legal permitido. Asimismo, como quiera que no existe límite legal alguno para la suspensión de los procesos de selección, TMSA procedió a suspender los procesos LP-03-20 y LP-04-20, por un plazo de doce (12) días hábiles, con el único objetivo de reducir el riesgo de que los interesados no cuenten con suficiente tiempo para estructurar sus propuestas.
36			1) Solicitud de ampliación para la presentación de ofertas, debido a las condiciones actuales mundiales, así como la imposición de obligaciones adicionales al concesionario de provisión (patios), etc.	Gómez Pinzón Abogados	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el cronograma del proceso fue modificado a través de la Adenda 2 expedida el día 14 de septiembre de 2020, extendiendo los términos al máximo legal permitido. Asimismo, como quiera que no existe límite legal alguno para la suspensión de los procesos de selección, TMSA procedió a suspender los procesos LP-03-20 y LP-04-20, por un plazo de doce (12) días hábiles, con el único objetivo de reducir el riesgo de que los interesados no cuenten con suficiente tiempo para estructurar sus propuestas.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
37			2)Revisar la asignación de puntajes, ya que se ve una preferencia a la tecnología diésel y gas (garantía extendida, apoyo a la industria nacional).	Gómez Pinzón Abogados	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que el propósito del puntaje otorgado por la ampliación de la garantía de fábrica, busca que el oferente amplie dicha cobertura durante todo el tiempo de duración del contrato, con lo cual se otorgaría el 100% de los puntos asignados a este factor, así mismo, teniendo en cuenta que la duración de los contratos es diferente para cada tecnología (Eléctrico o Euro VI), los puntos asignados a cada año de garantía extendida serán proporcionales a la dicha duración. De acuerdo con lo anterior, se realizará un ajuste al numeral 6.3 del pliego de condiciones. Respecto al apoyo a la industria Nacional, no es cierto que este pretenda favorecer a una u otra tecnología, en la medida en todos los interesados en obtener este puntaje, podrán hacerlo. El puntaje es otorgado con el objetivo de incentivar la industria nacional y se hace con fundamento en el Ordenamiento Jurídico vigente al respecto. Asimismo, se informa al interesado que el mecanismo de verificación del carácter nacional del bien, es el Registro de Productores de Bienes Nacionales. De las opciones traídas podrán acreditar la nacionalidad del bien bajo dos criterios: i) porcentaje mínimo de valor agregado; o ii) bienes que hayan sufrido una transformación sustancial. Quien pretenda acreditar en la Licitación Pública su participación con un bien nacional, previo a la presentación de su propuesta, tendrá que hacer el trámite a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), https://www.vuce.gov.co/ , Entidad competente para tal acreditación, quien conforme a una evaluación completa y exhaustiva tomará la decisión de otorgar o no el registro.
38			1) No existe congruencia entre el interés de tecnologías sostenibles, pero se favorece a diésel y gas. • En cuanto a la acreditación de la capacidad financiera, cuando un bus eléctrico puede costar un 40% más que un bus de tecnología no eléctrica, se está exigiendo 217% más de patrimonio más deuda (sumando las 10 ufos). Se solicita que sea revisado.	Heritage Financial Advisors	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que no se acoge la observación.
39			1) No existe congruencia entre el interés de tecnologías sostenibles, pero se favorece a diésel y gas. • En cuanto a las garantías extendidas, están castigándose los puntos que se otorgan a las garantías extendidas llevándolas hasta 15 años de garantía extendida vs. 8 años que requieren lo NO eléctricos. Vale la pena tener en cuenta las baterías, que son un tema muy importante.	Heritage Financial Advisors	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que el propósito del puntaje otorgado por la ampliación de la garantía de fábrica, busca que el oferente amplie dicha cobertura durante todo el tiempo de duración del contrato, con lo cual se otorgaría el 100% de los puntos asignados a este factor, así mismo, teniendo en cuenta que la duración de los contratos es diferente para cada tecnología (Eléctrico o Euro VI), los puntos asignados a cada año de garantía extendida serán proporcionales a la dicha duración. De acuerdo con lo anterior, se realizará un ajuste al numeral 6.3 del pliego de condiciones.
40			2) Ampliación de términos para la presentación de la oferta, teniendo en cuenta lo necesario para los patios y propuestas de interesados internacionales.	Heritage Financial Advisors	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el cronograma del proceso fue modificado a través de la Adenda 2 expedida el día 14 de septiembre de 2020, extendiendo los términos al máximo legal permitido. Asimismo, como quiera que no existe límite legal alguno para la suspensión de los procesos de selección, TMSA procedió a suspender los procesos LP-03-20 y LP-04-20, por un plazo de doce (12) días hábiles, con el único objetivo de reducir el riesgo de que los interesados no cuenten con suficiente tiempo para estructurar sus propuestas.
41			3) El riesgo cambiario desde el momento en que se presenta la oferta, hasta el momento en que se adjudique, sea asumido por TMSA en la medida que es muy difícil obtener una garantía sobre ese tema.	Heritage Financial Advisors	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS	TMSA se permite aclarar que realizará la revisión correspondiente y en dado caso se hará modificación mediante Adenda.
42			1) Riesgo No. 10 relacionado con las características técnicas exigidas para buses de 50 pasajeros, a los cuales no se les exige lo mismo que a los vehículos de 80 pasajeros (transmisión automática y retardador). Se solicita que al bus de 50 pasajeros se les exija lo mismo. (transmisión y retardador, el cual puede ser incorporado en la transmisión o externo).	Allison Transmission	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que no acoge la observación y en el actual proceso no será exigible como obligatorio cumplimiento la caja automática, retardador y frenos de disco para los vehículos de tipología busetón, sin embargo, estos requisitos serán aceptados si el fabricante lo contempla.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
43			2) TMSA y la alcaldía quieren ahorrar una cantidad mensual de toneladas en operación en el particulado y vemos que en algunas publicaciones el Gerente ha dicho que quiere ahorrar 10 toneladas mensuales. Los vehículos de tecnologías EuroVI están muy cerca de cumplir con ese ahorro ¿por qué el beneficio otorgado a los eléctricos, que van cumplir las 10 toneladas y no existe punto de comparación con el nivel de contaminación entre las dos tecnologías?	Allison Transmission	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	<p>TMSA aclara que desconoce la referencia o fuente de donde se extrae la cifra de toneladas mensuales de material particulado que cita el interesado. Frente a la observación de porqué se está incentivando a los buses eléctricos, TMSA se permite informar que para el presente proceso licitatorio se establece como estándar de emisión mínimo los niveles de emisión equivalente a EURO VI o EPA 2010, en este sentido, se otorgará puntaje sólo a aquellas tecnologías menos contaminantes que las del estándar mínimo exigido.</p> <p>Así mismo, el marco normativo reciente Ley 1964 de 2019 y Acuerdo 732 de 2018 promueven la implementación de tecnologías de cero emisiones e invitan a los organismos territoriales a establecer esquemas que promuevan y/o incentiven la implementación de tecnologías de cero emisiones. De igual manera, el marco normativo establece metas graduales para la implementación de buses eléctricos o de cero emisiones, en los procesos de renovación que viene implementando el sistema desde el año anterior, se han generado los espacios para la implementación de tecnologías de cero y bajas emisiones.</p> <p>Finalmente, resulta importante mencionar que la tecnología eléctrica es la que ofrece mayores beneficios ambientales por cero emisiones en ruta, genera una reducción importante en gases de efecto invernadero, menores emisiones de ruido y al tener menores elementos para su mantenimiento, genera menos residuos sólidos y menor carga de contaminantes al recurso hídrico, contribuyendo así, al cumplimiento de las metas de calidad del aire, salud pública, mejor ecoeficiencia y mitigación del cambio climático.</p>
44			<p>1) Respecto a la figura de financiador contemplada en el pliego de condiciones y en el anexo 1.1. de la minuta de provisión modalidad A, el literal d, del numeral 6.2.2.6 genera los siguientes interrogantes:</p> <p>1- Qué se entiende por tenedores de títulos emitidos en el mercado de capitales y cómo una persona jurídica podría adquirir esta calidad de tenedor.</p> <p>2- Dentro de las características de tercero financiador, una persona jurídica o natural que sea tenedor de un título en el mercado de capitales, un bono, cumpliría con las condiciones para convertirse en un tercero financiador?</p> <p>3- Solo pueden participar como tercero financiador, una persona jurídica o natural a través de la compra de títulos emitidos por el concesionario de provisión?</p> <p>4- De acuerdo a lo anterior, una persona jurídica que tenga los recursos suficientes para apalancar el proyecto podría ser financiador? <u>Continúa en el siguiente.</u></p>	CONDENSA S.A. ESP	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	<p>Tmsa se permite aclarar que,</p> <p>1. TMSA se permite informar que el tenedor de un título emitido en el mercado de capitales, es aquel que lo posee de manera legítima. A efectos de obtener más información, el interesado puede remitirse a la Ley 964 de 2005, así como a la Guía del Mercado de Valores.</p> <p>2. TMSA se permite aclarar que el entendimiento es correcto.</p> <p>3. TMSA se permite aclarar que puede participar como tercero financiador no solo a través de la compra de títulos.</p> <p>4. TMSA se permite aclarar que los cierres financieros para la presentación de la oferta deberán ser acreditados por un Banco Aceptable y/o Fondo de Capital Privado en los casos donde aplique, durante la ejecución del contrato la figura de Financiador es mas amplia en cuanto al rango de posibles fuentes de recursos.</p>
44.1			<p>5- Qué otros requisitos son exigidos para constituirse como financiador?</p> <p>6- Existe alguna limitación, inhabilidad o causal de rechazo para participar como financiador de varios oferentes?</p> <p>7- Existe alguna limitación, inhabilidad o causal de rechazo para participar como financiador de algún proponente y a la vez como oferente?</p>	CONDENSA S.A. ESP	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	<p>5. TMSA se permite aclarar que de acuerdo a lo indicado en el Numeral 3.5.59 de los Pliegos Definitivos, la definición de FINANCIADORES es: "Serán los terceros diferentes del Concesionario de Provisión y sus accionistas que suministren al Concesionario de Provisión los Recursos de Deuda necesarios para la financiación de la Flota, mediante cualquier modalidad, contrato o instrumento de financiación, es decir Fondos de Capital Privado y otras modalidades previstas en el Anexo 1."</p> <p>6. TMSA, se permite informar que no existe inhabilidad, siempre que el Financiador cuente con capacidad para hacerlo.</p> <p>7. TMSA se permite recordar que el Financiador en los términos de los documentos del proceso, es un tercero diferente del concesionario o sus accionistas: "Financiadores". Serán los terceros diferentes del Concesionario de Provisión y sus accionistas que suministren al Concesionario de Provisión los Recursos de Deuda necesarios para la financiación de la Flota, mediante cualquier modalidad, contrato o instrumento de financiación, es decir Fondos de Capital Privado y otras modalidades previstas en el Anexo 1."</p>
45			2) Respecto a la matriz de riesgos se solicita reconsiderar la asignación del privado y trasladarlos a la Entidad o como riesgo compartido en su defecto, los riesgos no. 14, 17, 22, 26, 28, 29 y 30.	CONDENSA S.A. ESP	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS	TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida.
46			3) Solicitamos ampliar el plazo para la presentación de ofertas.	CONDENSA S.A. ESP	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el cronograma del proceso fue modificado a través de la Adenda 2 expedida el día 14 de septiembre de 2020, extendiendo los términos al máximo legal permitido. Asimismo, como quiera que no existe límite legal alguno para la suspensión de los procesos de selección, TMSA procedió a suspender los procesos LP-03-20 y LP-04-20, por un plazo de doce (12) días hábiles, con el único objetivo de reducir el riesgo de que los interesados no cuenten con suficiente tiempo para estructurar sus propuestas.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
47			1) La industria nacional ha demostrado ampliamente su capacidad con el suministro oportuno a los sistema BRT no solo de Colombia, sino de otros países, con carrocerías que han demostrado su durabilidad por más de 15 años como se ha comprobado en las unidades funcionales que la industria colombiana tiene en Transmilenio. Así las cosas y atendiendo a la situación económica que vive el país, vemos la necesidad de incentivar la industria nacional, por eso solicitamos como lo dispone el tenor del decreto 2860 de 1009, que se maneje el puntaje dispuesto para la transformación sustancial, lo cual se cumple cuando un chasis extranjero se convierte en un bien nuevo y diferente, es decir en un bus con características físicas y uso distinto al que sufrió la transformación, en este caso el chasis	Busscar de Colombia S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el Registro de Productores de Bienes Nacionales, es el instrumento por medio del cual es posible la verificación del carácter nacional de un bien. Tal y como lo entiende el interesado en su observación, de las opciones traídas por la ley a efectos de lo que se considera bien nacional, dos son aplicables en el presente proceso de selección: i) porcentaje mínimo de valor agregado; o ii) bienes que hayan sufrido una transformación sustancial. Quien pretenda acreditar en la Licitación Pública su participación con un bien nacional, previo a la presentación de su propuesta, tendrá que hacer el trámite a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), https://www.vuce.gov.co/ , Entidad competente para la acreditación de productores y bienes nacionales. Respecto a la inquietud concreta del interesado, la respuesta es sí, existe la posibilidad de que un chasis de un bus eléctrico que sea carrozado en Colombia sea considerado como un bien nacional por "transformación sustancial", sin embargo, como fue mencionado, esa acreditación no la hace TMSA, sino la VUCE, quien hará una evaluación completa y exhaustiva de la información suministrada por el interesado, para la correspondiente decisión de registro.
48			1) Ampliación del término para presentar la oferta o incluso explorar la posibilidad de suspender el proceso de selección con el fin de tener un plazo suficiente para preparar las ofertas.	Durán & Osorio Abogados	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el cronograma del proceso fue modificado a través de la Adenda 2 expedida el día 14 de septiembre de 2020, extendiendo los términos al máximo legal permitido. Asimismo, como quiera que no existe límite legal alguno para la suspensión de los procesos de selección, TMSA procedió a suspender los procesos LP-03-20 y LP-04-20, por un plazo de doce (12) días hábiles, con el único objetivo de reducir el riesgo de que los interesados no cuenten con suficiente tiempo para estructurar sus propuestas.
49			2)Matriz de riesgos: • Riesgo 14: solicitamos a la entidad que considere dejar retenido este riesgo, en la medida en que el concesionario haya actuado con la debida diligencia.	Durán & Osorio Abogados	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida.
50			2)Matriz de riesgos: • 19 y 20: modificar la asignación del privado al público, siguiendo el principio según el cual la asignación dependerá de la parte que mejor pueda gestionarlos.	Durán & Osorio Abogados	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida.
51			2)Matriz de riesgos: • 29: no debe ser asumido por el concesionario de provisión, en la medida en que el usuario de la infraestructura de soporte es el concesionario de operación, por lo cual se solicita que se asigne a este último.	Durán & Osorio Abogados	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que no es posible acoger la observación, toda vez que tal y como se define en los anexos 1.1. y 1.2 de los Pliegos de condiciones, la obligación de mantenimiento de la Infraestructura de Soporte Eléctrica, es una obligación en cabeza del Concesionario de Provisión.
52			3)Minuta de provisión: a. Se considera que todas las causales que se consagran para la aplicación de la exclusión de la flota deben ser causales imputables al concesionario de provisión. Por ello, se solicita que aquellas causales que no son imputables al concesionario de provisión, por ejemplo aquella referente al kilometraje, que es una causal que podría materializarse incluso por asuntos imputables a Transmilenio, sean eliminadas.	Durán & Osorio Abogados	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA manifiesta respetuosamente que no acoge la observación, y aclara que la disponibilidad de la flota está dada por recorrer un mínimo de 1.200 kilómetros comerciales por mes para cada vehículo, motivo por el cual no se modificará lo definido en la minuta.
53			3)Minuta de provisión: b. Tercera causal de exclusión de flota: se considera que se debe hacer una aclaración en la redacción en el sentido de que las decisiones judiciales tiene que tener una relación directa con la disponibilidad propiamente dicha del bus y no por ejemplo con asuntos relacionados con el contrato de operación de la flota.	Durán & Osorio Abogados	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA manifiesta respetuosamente que no acoge la observación, y aclara que existen restricciones derivadas de procesos judiciales que generan la custodia o imposibilidad de operación del vehículo que son netamente responsabilidad del Concesionario de Operación y su eficiencia para solucionarlas, como por ejemplo los accidentes de tránsito con heridos o fallecidos, entre otras.
54			3)Minuta de provisión: c. Causal que se refiere a la inmovilización por mas de 2 meses por autoridades ambientales o autoridades de tránsito y de transporte, solicitamos que se revise la redacción y se puntualice que la causal no será aplicada cuando la inmovilización del bus se de por temas relacionados con accidentes de tránsito o temas imputables a la operación.	Durán & Osorio Abogados	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA manifiesta respetuosamente que no acoge la observación, y aclara que cuando se presenta un accidente de tránsito y existen heridos o fatalidades la autoridad de tránsito realiza la inmovilización del vehículo y es netamente responsabilidad del concesionario de operación ser diligente en realizar los trámites correspondientes para liberar el vehículo y ponerlo nuevamente en operación, por lo tanto, en caso de superar el tiempo establecido de inoperabilidad del vehículo, éste será excluido de la flota.
55			4)Desvinculación de la flota • El término de 5 meses para reemplazar el bus desvinculado por uno nuevo, es muy ajustado, por lo que se solicita la ampliación del término.	Durán & Osorio Abogados	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA informa que acoge la observación y se amplía el plazo de reposición del vehículo desvinculado, para lo cual se ajustará el numeral 7.2.31. de la minuta del contrato en ambas modalidades.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
56			4)Desvinculación de la flota • Frente a la causal 5 de desvinculación que se relaciona con las modificaciones técnicas o mecánicas del bus, se considera que es importante aclarar en la redacción del contrato, que en aquellos casos en que la modificación no tenga relación alguna con el concesionario de provisión, esta no sea una causal que lo perjudique en la medida en que en la operación del bus son temas asociados con la responsabilidad exclusiva del concesionario de operación, por eso se debe aclarar que es deber del concesionario de operación devolver el bus en el estado inicial y responder por los costos asociados a esa situación.	Durán & Osorio Abogados	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA manifiesta respetuosamente que no acoge la observación, ya que es responsabilidad del Concesionario de Provisión realizar el seguimiento que corresponda para que el concesionario de operación mantenga las condiciones técnicas de los vehículos, así como la adecuada ejecución del mantenimiento, y de ser requerido, el reporte de las correspondientes alertas a TMSA en el momento de evidenciar alguna inconsistencia.
57			4)Desvinculación de la flota • Frente a la séptima causal de desvinculación de la flota, si esa se da por solicitud expresa del concesionario de operación, se solicita que además de contar con la aprobación TMSA, se deba contar con la aprobación del concesionario de provisión.	Durán & Osorio Abogados	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que acoge la observación y re realizará ajuste a la redacción del literal vii del numeral 3.70 "Desvinculación" o "Desvinculación de Flota" de la minuta en ambas modalidades.
58			1) Impacto de la duración de la Etapa Preoperativa: Actualmente la duración de la Etapa Preoperativa es muy corta considerando que en la misma el Concesionario tiene que hacer la entrega de patios en condiciones definitivas. Este corto plazo implica que puede que los patios no puedan ser entregados con tales características llevando al riesgo que la flota llegue y no haya donde estacionarla. Por lo anterior, solicitamos a TMSA permita que la entrega de patios se realice en condiciones mínimas que sean establecidas por la entidad contratante y establezca un periodo posterior para la entrega de patios en condiciones finales.	ENGIE COLOMBIA S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA atiende la observación, incluyendo en los anexos 6 Infraestructura de Soporte, las nuevas fases de implementación de los patios, los requerimientos de infraestructura para cada una y el tiempo interfases.
59			2) Demoras en el licenciamiento de la infraestructura de soporte: En relación con la infraestructura de soporte, solicitamos que explícitamente se entienda que las demoras en la obtención de la licencia de construcción tengan el tratamiento de fuerza mayor dado que es una actividad que está por fuera del absoluto control del Contratista. En consecuencia, solicitamos que en la matriz de riesgos se brinde a la entrega de la infraestructura de soporte el mismo tratamiento que actualmente se da a la entrega de la flota.	ENGIE COLOMBIA S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida.
60		3)Desvinculación de la flota: Respecto de la desvinculación de la flota, encontramos que la definición de los términos y condiciones actuales señalan que la misma puede producirse, entre otros, cuando "(iii) el Bus presente riesgos para la seguridad de los pasajeros; (iv) el Bus presente deficiencias que tengan incidencia directa o indirecta en una contaminación sonora o del aire, superior a los límites previstos en el presente Contrato, sus Anexos y Apéndices, o en la Ley Aplicable"	En la etapa de observaciones de prepliegos este punto se levantó (Observación ID 371) y la respuesta de TMSA fue que se iban a otorgar plazos de cura. En aras de claridad, la entidad contratante expresamente señaló: "TMSA se permite informar que no considera que se deba puntualizarlas fallas o causales de seguridad que pueden generar la desvinculación del vehículo del sistema, lo anterior obedece a que existen infinidad de fallas que pueden generar riesgos que en caso tal de no incluir alguno puede generar inconvenientes en la operación. Sin embargo, es importante aclarar que la desvinculación no se dará de manera inmediata y se establecerán las correspondientes procedimientos y comunicados otorgando plazos de cura para realizar las correcciones antes de realizar la desvinculación". (Subrayado fuera de texto) No obstante, a pesar de la indicación anterior, no se encuentra reflejada la nueva redacción en la Minuta de Contrato publicada con los Pliegos Definitivos por lo que solicitamos a TMSA incorpore el clausulado correspondiente sobre los plazos de cura para realizar correcciones antes que la desvinculación ocurra. En relación con este punto resaltamos el impacto de la desvinculación de flota en la remuneración y por ende en la bancabilidad del proyecto, siendo de la mayor importancia que se brinden todas las garantías que eviten arbitrariedad alguna en dicha desvinculación.	ENGIE COLOMBIA S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA manifiesta respetuosamente que no considera necesario definir el plazo de cura en la minuta del contrato, lo anterior obedece a que actualmente se cuenta con el protocolo de desvinculación y exclusión para el Sistema, en el cual se establecen entre otros los términos y condiciones de la exclusión o desvinculación de la flota derivados de diferentes causas. En este sentido, una vez se adjudiquen los actuales contratos, TMSA procederá a actualizar el correspondiente acto administrativo (Resolución) con el fin de incluir en el mismo las consideraciones puntuales del actual proceso (desvinculación y exclusión) y definir claramente los tiempos y plazos de cura establecidos para la inoperatividad de la flota derivada de los diferentes factores que la puedan generar.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
61		4. Exclusión de flota: En la misma línea al comentario anterior, los documentos del proceso de selección señalan que "La Exclusión de la Flota procederá cuando un Bus que no se encuentre disponible para prestar el servicio de transporte en condiciones de seguridad, operatividad, confiabilidad y funcionalidad". Sin embargo, encontramos nuevamente que el lenguaje propuesto es muy amplio y se presta para interpretación, por lo que en la fase de observaciones a los prepliegos solicitamos a TMSA brindar claridad sobre la redacción propuesta.	Así, igual que con el punto anterior TMSA planteó la definición de plazos de cura antes de proceder a la exclusión, pero tal situación no la vemos reflejada en los documentos definitivos del proceso por lo que solicitamos la inclusión de este punto nuevamente considerando los impactos en la remuneración de la exclusión de flota, y, por ende, en la bancabilidad del proyecto; siendo de la mayor importancia que se brinden todas las garantías que eviten arbitrariedad alguna en la aplicación de dicha figura de exclusión.	ENGIE COLOMBIA S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA manifiesta respetuosamente que no considera necesario definir el plazo de cura en la minuta del contrato, lo anterior obedece a que actualmente se cuenta con el protocolo de desvinculación y exclusión de la flota derivados de diferentes causas. En este sentido, una vez se adjudiquen los actuales contratos, TMSA procederá a actualizar el correspondiente acto administrativo (Resolución) con el fin de incluir en el mismo las consideraciones puntuales del actual proceso (desvinculación y exclusión) y definir claramente los tiempos y plazos de cura establecidos para la inoperatividad de la flota derivada de los diferentes factores que la puedan generar.
62			5. Extensión de plazo: Por último, al igual que los demás intervinientes en la Audiencia, solicitamos respetuosamente que se extienda el plazo de presentación de ofertas por lo menos en un mes. Lo anterior, teniendo en cuenta que la participación en la licitación de provisión de flota implica una estructuración compleja por parte de los interesados, la cual incluye múltiples negociaciones, la construcción de relaciones jurídicas de largo plazo, la definición y obtención del paquete de garantías que TMSA exige y la recopilación de múltiples documentos, muchos de los cuales provienen del exterior. En este sentido la ampliación del plazo es una ruta crítica para garantizar la concurrencia que el presente proceso busca	ENGIE COLOMBIA S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el cronograma del proceso fue modificado a través de la Adenda 2 expedida el día 14 de septiembre de 2020, extendiendo los términos al máximo legal permitido. Asimismo, como quiera que no existe límite legal alguno para la suspensión de los procesos de selección, TMSA procedió a suspender los procesos LP-03-20 y LP-04-20, por un plazo de doce (12) días hábiles, con el único objetivo de reducir el riesgo de que los interesados no cuenten con suficiente tiempo para estructurar sus propuestas.
63			1) Solicitud de ampliación de la oferta en la medida en que el tema inmobiliario exige el cumplimiento de muchos requisitos.	YUTONG ZHENGZHOU BUS Co.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el cronograma del proceso fue modificado a través de la Adenda 2 expedida el día 14 de septiembre de 2020, extendiendo los términos al máximo legal permitido. Asimismo, como quiera que no existe límite legal alguno para la suspensión de los procesos de selección, TMSA procedió a suspender los procesos LP-03-20 y LP-04-20, por un plazo de doce (12) días hábiles, con el único objetivo de reducir el riesgo de que los interesados no cuenten con suficiente tiempo para estructurar sus propuestas.
64			2) En cuanto al cronograma de disponibilidad de la flota para la instalación del SIRCI está muy apretado, por lo cual se solicita su ampliación.	YUTONG ZHENGZHOU BUS Co.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA informa respetuosamente que la observación no puede ser acogida, por cuanto las fechas establecidas para el inicio de la etapa de operación y mantenimiento corresponden a las necesidades del sistema. Adicionalmente, TMSA se permite aclarar que las fechas establecidas en el Anexo 8 "Cronograma de entrega de Flota e infraestructura de soporte" que son de obligatorio cumplimiento son las que tienen que ver directamente con TMSA y la operación y se relacionan a continuación. -Entrega de Flota Lote 1 del Proveedor de Flota a Transmilenio S.A -Entrega de Flota Lote 1 de Transmilenio S.A al Operador -Infraestructura soporte (patios) disponible para operación (Fase 1) -Inicio de Operación Unidad Funcional Lote 1 -Entrega de Flota Lote 2 del Proveedor de Flota a Transmilenio S.A -Entrega de Flota Lote 2 de Transmilenio S.A al Operador -Infraestructura soporte (patios) disponible para operación (Fase 2) -Inicio de Operación Unidad Funcional Lote 2 Las demás actividades corresponden a hitos de control con fechas que fueron estimadas de acuerdo con la experiencia que tiene la entidad y que permiten cumplir con las fechas que son obligatorias. Dichos hitos se incluyeron en el Anexo 8 como guía para tener en cuenta en el momento de diligenciar el Formato 5 PLAN DE ENTREGA DE FLOTA E INFRAESTRUCTURA, que es el que finalmente será el cronograma exigible durante el contrato.
65			1) Las condiciones de las garantías para los vehículos se va a hacer extensiva a la infraestructura de carga, es decir, si se aplicará de la misma forma a los vehículos como a las estaciones de carga.	EVBox	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que la garantía para los vehículos no será extensiva para la Infraestructura de recarga eléctrica; pues el Concesionario de Provisión tiene como obligación, además, la provisión de la Infraestructura de recarga eléctrica en el patio y su mantenimiento por el tiempo de Concesión.
66			2) La licitación está considerando algún requerimiento con respecto al estándar de conexión en la infraestructura de carga, como por ejemplo al uso del conector con un estándar específico entendiendo que el gobierno nacional está buscando una estandarización.	EVBox	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que en el actual proceso no se cuenta con restricción alguna sobre el estándar del conector, este corresponderá al requerido por la flota que el oferente defina, siempre y cuando los cargadores y conectores empleados cumplan con la carga del 100% de las baterías en la ventana de tiempo establecida.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
67			1) Las garantías de seriedad de la oferta y la capacidad financiera manejan rangos muy diferentes entre eléctricos y combustión manejan una diferencia que no está justificada en los precios entre las dos tecnologías, por lo cual se le solicita a TMSA que reconsidere los montos teniendo en cuenta que eso encarece de forma importante la propuesta. La garantía de seriedad de la oferta es un respaldo para el proceso licitatorio y no tiene que ver con los procesos asociados a 10 o 15 años.	BYD Motor Colombia S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que la definición de los valores de garantía de seriedad se realizan de acuerdo con lo establecido en el Artículo 2.2.1.2.3.1.9 del Decreto 1082 de 2015 "Suficiencia de la garantía de seriedad de la oferta. La garantía de seriedad de la oferta debe estar vigente desde la presentación de la oferta y hasta la aprobación de la garantía de cumplimiento del contrato y su valor debe ser de por lo menos el diez por ciento (10%) del valor de referencia del contrato.". Este valor se estableció a partir del plazo del contrato que, en el caso de tecnología eléctrica es de 15 años, mientras que para tecnología Euro VI es de 10 años.
68			2) Se solicita que en aquellas unidades funcionales que tengan el riesgo de quedar desiertas se le de la opción al fabricante de participar directamente y proveer la flota para otras UFOS.	BYD Motor Colombia S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS	TMSA se permite informar que procederá al análisis y eventual modificación.
69			3) Se pone en consideración a TMSA la forma como debe presentarse la garantía de seriedad de la oferta y la capacidad financiera. Se plantea que el proponente debe ir sumando las capacidades financieras y las garantías de seriedad de las ofertas de todas las unidades funcionales que se presentan, eso encarece el proceso ya que puede darse el caso en que un proponente quiera solo ser adjudicatario de 3 ufos pero para maximizar la posibilidad de ser adjudicatario se presente a 4 o a 5. Por lo anterior, se considera que tal y como está la regla TMSA VA RESTANDO LA CAPACIDAD FINANCIERA O LA garantía de seriedad de la oferta pero que se le permita presentarse a todas aquellas unidades funcionales cuyo cupo esté amparado en las garantías y capacidad presentada.	BYD Motor Colombia S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que no se acoge la observación.
70			4)Ampliación en el plazo de presentación de la oferta.	BYD Motor Colombia S.A.S.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el cronograma del proceso fue modificado a través de la Adenda 2 expedida el día 14 de septiembre de 2020, extendiendo los términos al máximo legal permitido. Asimismo, como quiera que no existe límite legal alguno para la suspensión de los procesos de selección, TMSA procedió a suspender los procesos LP-03-20 y LP-04-20, por un plazo de doce (12) días hábiles, con el único objetivo de reducir el riesgo de que los interesados no cuenten con suficiente tiempo para estructurar sus propuestas.
71			1) Que certeza pueden tener los proponentes de la disponibilidad y factibilidad de del servicio en cuanto a la potencia del operador de red?	CELSIA	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el Concesionario de Provisión será quien debe revisar previamente la disponibilidad, factibilidad y viabilidad del servicio del operador de red para el/los predios identificados y propuestos para la implementación de la Infraestructura de Soporte a la operación; donde al momento de la presentación de la propuesta, se deberá relacionar un predio opcional desde los componentes técnico y predial para la implementación de la Infraestructura Soporte - patio, adjuntando los radicales de solicitud de conceptos ante las entidades distritales, y además deberá adjuntar la constancia de la radicación de la solicitud de la factibilidad de la conexión a la red ante Codensa.
72			2) La reversa de los buses está totalmente prohibida en los patios o se trata de una limitante de horario o de mts.	CELSIA	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS	TMSA se permite informar que las maniobras de reversa permitidas se encuentran definidas en el Código Nacional de Tránsito. En los Patios de operación se recomienda que los vehículos empleen la reversa para el estacionamiento o maniobras para corregir el curso del vehículo para su tránsito normal.
73			3)Ampliación en los plazos al menos en 45 días por la complejidad de la propuesta.	CELSIA	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el cronograma del proceso fue modificado a través de la Adenda 2 expedida el día 14 de septiembre de 2020, extendiendo los términos al máximo legal permitido. Asimismo, como quiera que no existe límite legal alguno para la suspensión de los procesos de selección, TMSA procedió a suspender los procesos LP-03-20 y LP-04-20, por un plazo de doce (12) días hábiles, con el único objetivo de reducir el riesgo de que los interesados no cuenten con suficiente tiempo para estructurar sus propuestas.
74			Bus electrico, ¿si es necesario que la oferta hay que incluir la cotización de los repuestos frágiles y de los repuestos que fuera de la garantía de 5 años ? y cual parte o quien va a asumir este costo?	ZhongTong Bus Holding Co.,Ltd.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS	TMSA se permite informar que no ha solicitado información de costos de los repuestos en el actual proceso, los costos derivados al mantenimiento deberán ser tenidos en cuenta en la estructura de las tarifas presentadas por los oferentes conforme a lo establecido en los pliegos de condiciones.
75			la garantía de 5 años es para todo el vehículo o solo para las partes principales del vehículo y la garantía extendida es para todo el vehículo o solo para las partes principales del vehículo	ZhongTong Bus Holding Co.,Ltd.	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que la garantía extendida debe contar con las mismas condiciones y coberturas de la Garantía de Fabrica, la cuales se encuentran definidas en el numeral 3.5.64. que establece: "Garantía de Fábrica". Es el documento expedido por el "Fabricante", en el cual se compromete a asumir la reparación o sustitución de la totalidad de vehículo en todos sus componentes (chasis, baterías y carrocería, entre otros), por defectos o fallas de fábrica que puedan tener dichos componentes y que se presentan durante del periodo de cobertura definido).

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
76			<p>De acuerdo a los documentos y los pliegos publicados por ustedes el 28 de agosto 2020, se resaltan los siguientes principios de operación para Transmilenio y/o SITP de Bogotá D.C.:</p> <p>Calidad, Seguridad, Eficiencia, Efectividad, Accesibilidad, Competitividad, Flexibilidad, Sostenibilidad Financiera, Sustentabilidad Ambiental y Disponibilidad</p> <p>Principios que están incluidos en las diferentes Leyes y Decretos que regulan la licitación como los diferentes contratos que resultasen del proceso en referencia.</p> <p>Basados en lo anterior queremos expresarles de la manera más respetuosa que vemos que dichos principios no se aplican en esta licitación ya que para el caso de los vehículos con capacidad de 50 pasajeros no se aplican los siguientes principios al diferenciar las especificaciones de estos buses a las de capacidad de 80 pasajeros:</p> <p>Seguridad, Competitividad y Disponibilidad.</p> <p>Por lo tanto, solicitamos que se exija la utilización de transmisiones automáticas, retardadores adicionales, sean incorporados o externos o que en la evaluación técnica se valoren dichos componentes para así permitir que la oferta sea más competitiva frente a los que no deseen incorporarlos.</p>	Allison Transmission	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que no acoge la observación y en el actual proceso no será exigible como obligatorio cumplimiento la caja automática, retardador y frenos de disco para los vehículos de tipología bussetón, sin embargo, estos requisitos serán aceptados si el fabricante los contempla.
77			<p>De otra parte, vemos que en los pliegos definitivos ustedes sí realizan dicha valoración o ponderación a las diferencias la tecnología Eléctrica versus las tecnologías con motores de combustión Euro VI.</p> <p>Podemos decir que lo que ustedes quieren es que la participación se exclusivamente de Tipología Eléctrica.</p> <p>Nos basamos en las entrevistas y publicaciones de los periódicos nacionales donde el gerente de Transmilenio Dr. Ramírez expresa que el deseo de la empresa es ahorrarse 10 toneladas mensuales de material particulado en la operación de los vehículos del SITP.</p>	Allison Transmission	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que los pliegos de condiciones permiten la participación de tecnología eléctrica y Euro VI con el fin de que haya pluralidad de oferentes.
78			<p>Entendemos que las tecnologías Euro VI también contribuyen en dicho concepto, por lo tanto vemos que no se tiene en cuenta cuanto va a reducir o ahorrarse con la utilización de esta tecnología y simplemente se cree y estima que no hay ninguna contribución y por lo tanto se da una ponderación de 0 puntos.</p> <p>Creemos que para cumplir el principio de competitividad se debería tener un estudio de los ahorros en el concepto del particulado que entregan los buses con tecnología Euro VI y simplemente el faltante de la meta a ahorra o sea las 10 toneladas mes que se quiere tener sea ponderado según el porcentaje de dicho faltante. Si es un 10% esa diferencia lo pondere con 10 puntos si es el 100% o sea que no se puede cumplir el ahorro esperado se de 100 puntos.</p>	Allison Transmission	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	<p>TMSA se permite informar que dentro del análisis realizados como parte del proceso de estructuración se revisó un contexto de las políticas públicas, las problemáticas y prioridades de la ciudad asociadas al proceso de renovación de flota y los análisis del mercado y se estableció como piso mínimo para el proceso los niveles de emisión equivalentes al estándar Euro VI (Diésel o GNV).</p> <p>Asimismo, se valoran de manera integral los beneficios ambientales que aportan las diferentes tecnologías y los lineamientos de las políticas públicas; en este sentido, en la valoración no sólo se tiene en cuenta los aportes en reducción en contaminantes locales como es el caso del material particulado, sino el diferencial que hace la tecnología eléctrica en reducción de gases de efecto invernadero, ruido, generación de residuos especiales o peligrosos, consumo de recursos y eficiencia energética, así como los lineamientos de la política pública para incentivar la implementación de la tecnología eléctrica.</p>
79			La metodología de ponderación que está planteando Transmilenio es solo blanco o negro y no plantea algo que sea realmente evaluable a lo que se desea tener.	Allison Transmission	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS	TMSA se permite aclarar que el proceso de evaluación se describe en detalle en el capítulo 8 de los Pliegos de condiciones.
80	Contrato de Concesión de Provisión Modalidad A (Anexo 1.1)		<p>Teniendo en cuenta que el numeral 11.1.1 establece que: "Los Financiadores tendrán derecho a tomar posesión del Contrato, la cual en cualquier caso prevalecerá sobre el derecho de los garantes a hacerlo conforme al artículo 18 de la Ley 80 de 1993 en tanto no se declare la caducidad, cuando:".</p> <p>Mientras que el numeral 11.1.1.2 determina que: "Cuando TMSA les notifique que pueden ejercer tal derecho antes de que se declare la Terminación Anticipada cuando se esté bajo cualquiera de las causales que puedan dar lugar a las declaratorias previstas en la Sección 19.2 del presente Contrato"; y los numerales 19.2.1 y 19.2.1.1 (a) estipulan que: "El presente Contrato terminará de manera anticipada en los siguientes casos: Por las siguientes causas imputables al Concesionario de Provisión en cualquiera de las Etapas del Contrato: a) Por declaración de Caducidad del Contrato".</p> <p>Solicito eliminar el siguiente fragmento del numeral 11.1.1: "en tanto no se declare la caducidad".</p>	Jaime Felipe Artunduaga Escobar	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite acoger la observación en la medida en que el artículo 18 de la ley 80 de 1993, dispone lo siguiente: <i>La declaratoria de caducidad no impedirá que la entidad contratante tome posesión de la obra o continúe inmediatamente la ejecución del objeto contratado, bien sea a través del garante o de otro contratista, a quien a su vez se le podrá declarar la caducidad, cuando a ello hubiere lugar.</i> En ese sentido, no obra ningún impedimento para que una vez declarada la caducidad, se pueda hacer efectiva la toma de posesión, lo cual será decisión únicamente de TMSA.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
81	Contrato de Concesión de Provisión Modalidad A (Anexo 1.1)		Solicito aclarar la presunta inconsistencia del numeral 11.1.2, ya que este establece que: "La Toma de Posesión del Contrato sólo podrá ser ejercida por aquellos Financiadores que se encuentren debidamente registrados en TMSA, en los términos de la Sección 5.2.2 (h)". Sin embargo, en el Contrato no existe un numeral (o sección) con dicha nomenclatura; y el numeral 5.2.2 no tiene relación con el registro al que se refiere el numeral 11.1.2.	Jaime Felipe Artunduaga Escobar	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que procederá a la corrección en la medida en que la cláusula 11.1.2 se refiere al numeral 6.2.2.6, literal (i), el cual dispone lo referente al "Registro de los Financiadores".
82	Contrato de Concesión de Provisión Modalidad A (Anexo 1.1)		Solicito que se establezca expresamente en el Contrato (especialmente en los numerales 3.70 y 3.94) que, en el evento que opere la Exclusión o la Desvinculación de la Flota por causas no imputables al Concesionario de Provisión, la remuneración de este no se verá afectada.	Jaime Felipe Artunduaga Escobar	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que de acuerdo con lo establecido en Numeral 10.1.7 de la Minuta Modalidad B, la participación de la remuneración asociada a la TMVIZ que se gira directamente a la Cuenta Financiador, no está afectada por la disponibilidad de los vehículos, mientras que la participación del Concesionario de Provisión sí está afectada por la disponibilidad de los vehículos así como la remuneración asociada a la TMVAZ. Por otro lado, en la Modalidad A, la remuneración del concesionario de Provisión, no se encuentra afectada en ningún caso por disponibilidad, puesto que, en el acuerdo entre privados los Concesionarios de Provisión y Operación acoplados deberán definir el mecanismo de solución de conflictos que registró su relación contractual. En todo caso, deberán fijar un mecanismo de solución de conflictos que dirima las disputas que surjan en torno a los descuentos en la remuneración del Concesionario de Operación por indisponibilidad de Flota.
83			Solicito que se amplíe el término para presentar ofertas, ya que el cronograma actual no permite estructurar propuestas competitivas, que realmente garanticen la prestación del servicio público que se busca satisfacer con la ejecución del Contrato de Concesión de Provisión.	Jaime Felipe Artunduaga Escobar	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el cronograma del proceso fue modificado a través de la Adenda 2 expedida el día 14 de septiembre de 2020, extendiendo los términos al máximo legal permitido. Asimismo, como quiera que no existe límite legal alguno para la suspensión de los procesos de selección, TMSA procedió a suspender los procesos LP-03-20 y LP-04-20, por un plazo de doce (12) días hábiles, con el único objetivo de reducir el riesgo de que los interesados no cuenten con suficiente tiempo para estructurar sus propuestas.
84			La Dra. Maria Fernanda mostró en el punto 6. Experiencia del Fabricante, "...tecnología eléctrica o Euro IV / EPA 2004 y/o superior ..." En el entender de los documentos de pliego, se hablaba de tecnología EURO VI, cual de las dos tecnologías es la que se va a exigir? O se aceptarán ambas tecnologías EURO IV y EURO VI y se diferenciará por puntaje?	Voith Group	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que el estándar de emisiones exigido para los vehículos a proveer el actual proceso es EURO VI o Cero emisiones (eléctrico). Por otra parte, los pliegos hacen referencia a la experiencia del fabricante, la cual será tenida en cuenta mediante la cantidad de vehículos fabricados con estándar de emisiones igual o superior a Euro IV o cero emisiones.
85			1. ¿Nos pueden confirmar si se va a separar la infraestructura de soporte de la garantía de recursos de patrimonio del contrato? Esto, debido a que según la redacción del pliego y dado que si el proponente cuenta con el inmueble no debe acreditar recursos de deuda, entonces entendemos que la garantía de recursos de patrimonio cubre únicamente la flota y, por lo tanto, la condición para terminar la garantía de recursos de patrimonio del contrato antes del año, debería ser solo la acreditación de la financiación de la flota y no condicionarse también a la entrega de la infraestructura de soporte pues esta última estaría cubierta por los recursos de deuda.	CLEAN ENERGY CORP	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que no se acoge la observación.
86			2. ¿Por qué fue aumentado el VPN de los buses eléctricos en el pliego de condiciones definitivo?	CLEAN ENERGY CORP	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que el VPN es resultado de la modelación financiera, la cual es de carácter confidencial y la modelación financiera se actualizó de Prepliegos a Pliegos Definitivos.
87			3. ¿Por qué fue aumentado el puntaje por ofertar tecnología eléctrica en tantos puntos? Consideramos que esto descarta por completo la presentación de cualquier tecnología que no sea eléctrica pues por derecha está perdiendo casi la mitad de los puntos de la licitación.	CLEAN ENERGY CORP	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que de acuerdo a los análisis realizados por la Entidad se establecieron los puntajes de los diferentes factores de escogencia teniendo en cuenta la estructuración realizada por la Entidad, adicionalmente, se permite aclarar que los pliegos de condiciones permiten la participación de tecnología eléctrica y Euro VI con el fin de que haya pluralidad de oferentes.
88			4. ¿Por qué se redujo el puntaje de la oferta económica en los pliegos definitivos? Esto deja por fuera la posibilidad de que otras tecnologías no eléctricas compitan en la licitación.	CLEAN ENERGY CORP	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite aclarar que de acuerdo a los análisis realizados por la Entidad se establecieron los puntajes de los diferentes factores de escogencia teniendo en cuenta la estructuración realizada por la Entidad, adicionalmente, se permite aclarar que los pliegos de condiciones permiten la participación de tecnología eléctrica y Euro VI con el fin de que haya pluralidad de oferentes.
89			El tiempo de cierre de las ofertas 2 de octubre es una fecha muy corta.	PRODUCTIVIDAD Y VALORES	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLIEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que el cronograma del proceso fue modificado a través de la Adenda 2 expedida el día 14 de septiembre de 2020, extendiendo los términos al máximo legal permitido. Asimismo, como quiera que no existe límite legal alguno para la suspensión de los procesos de selección, TMSA procedió a suspender los procesos LP-03-20 y LP-04-20, por un plazo de doce (12) días hábiles, con el único objetivo de reducir el riesgo de que los interesados no cuenten con suficiente tiempo para estructurar sus propuestas.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
90			Dentro de las especificaciones de los buses, agradecemos considerar transmisiones automáticas con retardador para buses de 50 pasajeros.	Voith Group	AUDIENCIA DE ACLARACIÓN DE PLEGOS Y FIJACIÓN DE RIESGOS 04/09/2020	TMSA se permite informar que no acoge la observación y en el actual proceso no será exigible como obligatorio cumplimiento la caja automática, retardador y frenos de disco para los vehículos de tipología busetón, sin embargo, estos requisitos serán aceptados si el fabricante los contempla.
91	Minuta del Contrato de Provisión	Sección 15.6.3.3.	<p>Respetuosamente solicitamos a Transmilenio S.A. modificar la Sección 15.6.3.3. de la minuta del Contrato de Concesión a efectos de reducir el porcentaje del Valor de Referencia aplicable a la garantía de pago de salarios y prestaciones sociales (actualmente el 5%), o bien reducir el mencionado Valor de Referencia aplicable a este amparo en particular (que para la Etapa Preoperativa y la Tecnología Eléctrica es cómo mínimo 545 mil millones de pesos).</p> <p>Lo anterior atendiendo que se trata de un valor a todas luces excesivo dada la muy reducida exposición patrimonial de Transmilenio S.A. en caso de que se configure un supuesto de solidaridad patronal. Conforme a lo dispuesto en el Pliego de Condiciones, el Personal Mínimo consta de sólo 5 personas, cuyos salarios y prestaciones sociales bajo ninguna circunstancia alcanzarán la suma de 27 mil millones de pesos.</p> <p>Así, el valor del amparo requerido es a todas luces excesivo, teniendo como único efecto aumentar el valor de las primas de seguro y, con ello, el de las Ofertas de los Proponentes. Reiteramos entonces la solicitud de modificación de la Sección 15.6.3.3, sea en cuanto al porcentaje del Valor de Referencia a amparar o al valor mismo del amparo.</p>	GÓMEZ PINZÓN ABOGADOS S.A.S.	04/09/2020	TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida, toda vez que de conformidad con el artículo 2.2.1.2.3.1.7. del Decreto 1082 de 2015, el valor asegurado para este amparo no podrá ser inferior al cinco por ciento (5%) del valor total del contrato.
92	MIN_ANEXO 1.1. Especificaciones Técnicas Vehículos Combustión Interna	2.1.1. Características técnicas generales/Pag13	<p>El Anexo 1.1. Especificaciones Técnicas Vehículos Combustión Interna, hace referencia en la página 13 a la calibración del Tacógrafo Digital de la siguiente forma "Este equipo en cada uno de los vehículos debe estar debidamente calibrado y certificado".</p> <p>Por lo anterior, se recomienda aclarar el periodo de mantenimiento preventivo y calibración del tacógrafo digital una vez al año recomendado por los fabricantes, debido a la cantidad de kilómetros que recorre un móvil en el año y así garantizar la veracidad de la información de velocidad y distancia recorrida.</p>	Syscaf S.A.S	11/09/2020	TMSA se permite manifestar que la periodicidad de calibración del tacógrafo estará dada bajo el criterio del fabricante del producto conforme al plan de mantenimiento presentado.
93	MIN_ANEXO 1.1. Especificaciones Técnicas Vehículos Combustión Interna	2.1.1. Características técnicas generales/Pag14	<p>En la especificación de las licitaciones anteriores referentes a Vehículos Troncales TMSA-LP-001-2018 y TMSA-LP-002-2018 se incluyó el registro en cinta de papel térmico, documento oficial e importante en caso de requerirse la información de velocidad segundo a segundo para apoyar la investigación de un accidente y/o incidente de tránsito, ya que es una evidencia inalterable para las partes. Es una manera inmediata de visualizar y tener un documento oficial de la información sin requerir equipos especializados para acceder a ésta.</p> <p>Para su referencia, relacionamos a continuación la redacción en las licitaciones anteriores así: "Los registros del tacógrafo de los vehículos deben ser recopilados y mantenidos por parte del CONCESIONARIO de Operación durante toda la vigencia del contrato, además de estar disponibles para consulta de TRANSMILENIO S.A. y/o autoridad pertinente (eventos y/o accidentes) en cualquier momento mediante la impresión de un registro físico en una cinta de papel preimpreso térmico." Por tanto, recomendamos la inclusión de éste requerimiento en la licitación TMSA-LP-03-2020</p>	Syscaf S.A.S	11/09/2020	TMSA manifiesta respetuosamente que no acoge la observación y se mantienen las especificaciones establecidas.
94	MIN_ANEXO 1.1. Especificaciones Técnicas Vehículos Combustión Interna	2.1.1. Características técnicas generales/Pag14	<p>3.El Anexo 1.1. Especificaciones Técnicas Vehículos Combustión Interna, hace referencia al tiempo de recopilación y almacenamiento de la información así "Los registros del tacógrafo de la totalidad de los vehículos deben ser recopilados y mantenidos por parte del CONCESIONARIO durante cinco años, además de estar disponibles para consulta de TRANSMILENIO S.A. y/o autoridad pertinente (eventos y/o accidentes) en cualquier momento."</p> <p>En la especificación de las licitaciones anteriores de Vehículos Troncales TMSA-LP-001-2018 y TMSA-LP-002-2018 se especificó que deben ser recopilados y mantenidos por toda la vigencia del contrato "Los registros del tacógrafo de los vehículos deben ser recopilados y mantenidos por parte del CONCESIONARIO de Operación durante toda la vigencia del contrato," Se recomienda unificar la redacción y especificación de acuerdo al párrafo anterior para garantizar la disponibilidad de la información durante todo el contrato en caso de requerimientos legales o contractuales</p>	Syscaf S.A.S	11/09/2020	TMSA manifiesta respetuosamente que no acoge la observación y se mantienen las especificaciones establecidas.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
95	MIN_ANEXO 1.2. Especificaciones Técnicas Vehículos Eléctricos	2.1.1. Características técnicas generales/Pag13	<p>4. El Anexo 1.2. Especificaciones Técnicas Vehículos Eléctricos, hace referencia en la página 13 a la calibración del Tacógrafo Digital de la siguiente forma "Este equipo en cada uno de los vehículos debe estar debidamente calibrado y certificado".</p> <p>Por lo anterior, se recomienda aclarar el periodo de mantenimiento preventivo y calibración del tacógrafo digital una vez al año recomendado por los fabricantes, debido a la cantidad de kilómetros que recorre un móvil en el año y así garantizar la veracidad de la información de velocidad y distancia recorrida.</p>	Syscaf S.A.S	11/09/2020	TMSA se permite manifestar que la periodicidad de calibración del tacógrafo estará dada bajo el criterio del fabricante del producto conforme al plan de mantenimiento presentado.
96	MIN_ANEXO 1.2. Especificaciones Técnicas Vehículos Eléctricos	2.1.1. Características técnicas generales/Pag13	<p>5. En la especificación de las licitaciones anteriores referentes a Vehículos Troncales TMSA-LP-001-2018 y TMSA-LP-002-2018 se incluyó el registro en cinta de papel térmico, documento oficial e importante en caso de requerirse la información de velocidad segundo a segundo para apoyar la investigación de un accidente y/o incidente de tránsito, ya que es una evidencia inalterable para las partes. Es una manera inmediata de visualizar y tener un documento oficial de la información sin requerir equipos especializados para acceder a ésta.</p> <p>Para su referencia, relacionamos a continuación la redacción en las licitaciones anteriores así: "Los registros del tacógrafo de los vehículos deben ser recopilados y mantenidos por parte del CONCESIONARIO de Operación durante toda la vigencia del contrato, además de estar disponibles para consulta de TRANSMILENIO S.A. y/o autoridad pertinente (eventos y/o accidentes) en cualquier momento mediante la impresión de un registro físico en una cinta de papel preimpreso térmico." Por tanto, recomendamos la inclusión de éste requerimiento en la licitación TMSA-LP-03-2020.</p>	Syscaf S.A.S	11/09/2020	TMSA manifiesta respetuosamente que no acoge la observación y se mantienen las especificaciones establecidas.
97	MIN_ANEXO 1.2. Especificaciones Técnicas Vehículos Eléctricos	2.1.1. Características técnicas generales/Pag13	<p>6. El Anexo 1.2. Especificaciones Técnicas Vehículos Eléctricos, hace referencia a la información presentada por el tacógrafo digital "Los registros del tacógrafo de la totalidad de los vehículos deben ser recopilados y mantenidos por parte del CONCESIONARIO durante cinco años, además de estar disponibles para consulta de TRANSMILENIO S.A. y/o autoridad pertinente (eventos y/o accidentes) en cualquier momento."</p> <p>En la especificación de las licitaciones anteriores de Vehículos Troncales TMSA-LP-001-2018 y TMSA-LP-002-2018 se especificó que deben ser recopilados y mantenidos por toda la vigencia del contrato "Los registros del tacógrafo de los vehículos deben ser recopilados y mantenidos por parte del CONCESIONARIO de Operación durante toda la vigencia del contrato," Se recomienda unificar la redacción y especificación de acuerdo al párrafo anterior para garantizar la disponibilidad de la información durante todo el contrato en caso de requerimientos legales o contractuales.</p>	Syscaf S.A.S	11/09/2020	TMSA manifiesta respetuosamente que no acoge la observación y se mantienen las especificaciones establecidas.
98	Pliegos Definitivos (Adenda 1)	<p>De acuerdo con lo establecido en esta sección, se otorgarán los 10 puntos correspondientes al Factor: Apoyo a la Industria Nacional cuando la flota ostente la calidad de Bien Nacional en los términos del Decreto 2680 de 2009. Al respecto, el numeral 6.5.3 establece que:</p> <p>"La acreditación de la calidad referida en el numeral anterior, deberá hacerse conforme a lo establecido en el Decreto 2680 de 2009, esto es, con el respectivo RPN del bien ofrecido"</p>	<p>De acuerdo con la Resolución 331 de 2010 del Ministerio de Industria y Comercio establece que la solicitud para inscribirse en el Registro de Productores de Bienes Nacionales solamente puede ser adelantada por el productor o su apoderado. Así, teniendo en cuenta que los Chasis de los Buses objeto de esta licitación no son fabricados en Colombia (independientemente de la tecnología ofertada) y que el único componente nacional del Bus es la carrocería no resulta clara la forma en la que los proponentes podrían acreditar que los Buses tienen la condición de bienes nacionales. Adicionalmente, luego de revisar los Estudios Previos no encontramos que se encuentre soportada la acreditación de los puntos correspondientes a "Apoyo a la Industria Nacional" mediante la forma establecida actualmente en los pliegos. Por lo anterior, se le solicita a la entidad que aplique la misma regla establecida en la Licitación de Operación para la obtención de los puntos a ser otorgados por el "Apoyo a la Industria Nacional".</p> <p>En el evento de que nuestra anterior solicitud no sea aceptada, se le solicita a la entidad modificar la Sección 6.5 de los Pliegos Definitivos para que se establezca de manera clara que los puntos relativos al "Apoyo a la Industria Nacional" se cumpla con una certificación emitida por el carrocerero de los buses en donde certifique que la carrocería está registrada como un bien nacional en el Registro de Productores de Bienes Nacionales.</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	<p>TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida. Sin embargo, se procederá a la respectiva corrección de los Estudios Previos del Proceso, en el sentido de que sea concordante con lo establecido en el Pliego de Condiciones.</p> <p>Ahora bien, respecto de la afirmación "no resulta clara la forma en la que los proponentes podrían acreditar que los Buses tienen la condición de bienes nacionales." se pone de presente lo siguiente: el Registro de Productores de Bienes Nacionales, es el instrumento por medio del cual es posible la verificación del carácter nacional de un bien. De las opciones traídas por la ley a efectos de lo que se considere un bien como nacional, dos son aplicables en el presente proceso de selección: i) porcentaje mínimo de valor agregado; o ii) bienes que hayan sufrido una transformación sustancial.</p> <p>Quien pretenda acreditar en la Licitación Pública su participación con un bien nacional, previo a la presentación de su propuesta, tendrá que hacer el trámite a través de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), https://www.vuce.gov.co/, Entidad competente para la acreditación de productores y bienes nacionales. Respecto a la inquietud concreta del interesado, si el carrocerero es colombiano, este podrá solicitar ante la Entidad en mención, la inscripción bien, que necesariamente tendrá que ser "EL BUS" respectivo y podrá hacerlo bajo el criterio de "bienes que hayan sufrido una transformación sustancial", con ese registro el interesado podrá presentarse al proceso.</p> <p>Asimismo, como fue mencionado, esa acreditación no la hace TMSA, sino la VUCE, quien hará una evaluación completa y exhaustiva de la información suministrada por el interesado, para la correspondiente decisión de registro.</p>

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
99	Pliegos Definitivos (Adenda 1)	6.6	<p>De conformidad con lo establecido en el Capítulo VIII de los Estudios Previos los únicos países que no conceden trato recíproco a las ofertas de bienes y servicios colombianos: Aruba, Australia, China, Panamá, Paraguay, Turquía y Uruguay y que el Proponente que provenga de países con los cuales Colombia no tenga tratados o acuerdos vigentes en materia de compras, deberá allegar la respectiva certificación de la Cancillería para demostrar si tiene derecho o no a recibir trato nacional.</p> <p>En ese sentido, entendemos que los puntos correspondientes al Factor: Apoyo a la Industria Nacional pueden ser obtenidos por los fabricantes que provengan de países con los que Colombia tenga suscrito Tratados de Libre Comercio vigentes. Al respecto, se le solicita amablemente a la entidad confirmar si nuestro anterior entendimiento es correcto.</p>	Transdev Colombia S. A.	11/09/2020	TMSA se permite informar que en el proceso de selección LP-03-2020, no será concedido trato nacional, únicamente será reconocido el puntaje por apoyo a la industria nacional a aquellos proponentes que acrediten bien nacional conforme a lo establecido en la sección 6.5. de los Pliegos de Condiciones.
100	Minuta de Contrato (Modalidad A)	General-Remuneración.	<p>Teniendo en cuenta que actualmente la Minuta de Contrato no contiene que regule el procedimiento aplicable al uso del "Acta de Cálculo de la Remuneración" y "Acta de Cálculo de la Retribución" que regule el procedimiento para la remuneración del Concesionario de Provisión, le solicitamos amablemente a la entidad incluir la siguiente regulación en el contrato la cual está incluida en la Minuta de Contrato de la Licitación número TMSA-LP-001-2018:</p> <p><i>"7.2.8. La Retribución se consignará en un Acta de Cálculo de la Retribución, la cual se realizará dentro de los primeros cinco (5) Días hábiles del mes calendario siguiente al mes calendario t.</i></p> <p><i>7.2.9. El Acta de Cálculo de la Retribución del respectivo periodo de pago será remitida por TMSA a la Fiduciaria, a más tardar al Día Hábil siguiente a su suscripción. Esta Acta de Cálculo de la Retribución deberá contener el valor neto a trasladar por parte de TMSA incluyendo los Descuentos y Deducciones consignados en las Actas de Cálculo de la Retribución. Dentro de los cinco (5) Días Hábiles siguientes a la recepción de dicha acta, la Fiduciaria procederá a la transferencia de la Retribución previa instrucción escrita de TMSA. Lo anterior sin perjuicio de que si con posterioridad se identifican errores en el cálculo de la Retribución, cualquiera de las Partes podrá solicitar la corrección correspondiente, la cual se reconocerá en la Retribución del mes inmediatamente siguiente respecto de la cual se haya identificado el error. Este ajuste a la Retribución se hará sin interés ni penalidades de ningún tipo."</i></p>	Transdev Colombia S. A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que no se acoge la observación.
101	Minuta de Contrato (Modalidad A)	General- Compensación por terminación anticipada En la minuta de contrato de provisión de la licitación TMSA-LP-03-2020 se incluye el término definido "Acta de Cálculo de la Remuneración" el cual solo se utiliza en dos oportunidades a lo largo del documento; a su vez, en el Capítulo 10 "Remuneración" hace referencia a un "Acta de Liquidación de Remuneración", término que solo se utiliza una vez en el documento.	<p>En la Minuta del Contrato de Provisión encontramos que no se encuentra regulado el procedimiento para el "Pago de las sumas derivadas de la Terminación Anticipada del Contrato", situación que representa un gran riesgo frente a la certeza sobre el procedimiento que seguirá la entidad para el pago de dicha compensación. En ese sentido, hacemos referencia a unas cláusulas incluidas en la Minuta de Contrato de la Licitación número TMSA-LP-001-2018 regulando dicho procedimiento, las cuales le solicitamos a la entidad sean incorporadas a la Minuta de Contrato:</p> <p><i>"19.4.2 Sumas a Cargo de TMSA: Cuando de las fórmulas establecidas en la Sección 19.3 anterior surja la obligación de algún reconocimiento económico a cargo de TMSA y a favor del Concesionario de Provisión, TMSA pagará esta obligación con los saldos disponibles en las cuentas y subcuentas a las que se refiere la Sección 4.6.5. Si esos recursos no fueren suficientes, TMSA contará con un plazo de quinientos cuarenta (540) Días contados desde el Día Hábil siguiente a la fecha en que se suscriba el Acta de Liquidación del Contrato para el pago del saldo. Dicha suma será cancelada en cinco (5) pagos anuales iguales, cuyo primer pago se efectuará un año después de la suscripción del Acta de Liquidación del Contrato y así sucesivamente. Sin perjuicio que las Partes acuerden un plazo y una forma de pago diferentes.</i></p> <p><i>19.4.3 Durante el plazo de que trata el literal anterior, la suma adeudada devengará un interés remuneratorio de DTF más cinco puntos porcentuales (5%), en caso de mora en los pagos se aplicará las tasas previstas en la Sección 7.4 de esta Parte General. Cada pago incorporará el valor anual del pago y los intereses remuneratorios causados, así como los intereses de mora, si a ellos hubiere lugar. Continúa en el siguiente.</i></p>	Transdev Colombia S. A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que no se acoge la observación. Adicionalmente, TMSA se permite aclarar que en el Numeral 19.7.4 de la Minuta de Provisión se establece: "En cualquier caso de pago directo al Concesionario de Provisión, en virtud de la terminación anticipada del Contrato, TMSA tendrá un plazo de dieciocho (18) meses para pagar el cincuenta por ciento (50%) del monto correspondiente, y un Año adicional para el pago del saldo remanente sin intereses."

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
102	Minuta de Contrato (Modalidad A)	<p>General- Compensación por terminación anticipada</p> <p>En la minuta de contrato de provisión de la licitación TMSA-LP-03-2020 se incluye el término definido "Acta de Cálculo de la Remuneración" el cual solo se utiliza en dos oportunidades a lo largo del documento; a su vez, en el Capítulo 10 "Remuneración" hace referencia a un "Acta de Liquidación de Remuneración", término que solo se utiliza una vez en el documento.</p>	<p>19.4.4 En caso que así lo hayan acordado el Concesionario de Provisión con los Prestamistas, las sumas adeudadas por TMSA (o hasta el monto acordado entre el Concesionario de Provisión y los Prestamistas) serán entregados a los Prestamistas. La Fiduciaria tiene el deber de vigilar que esta destinación se cumpla, siempre que haya verificado la existencia del acuerdo entre el Concesionario de Provisión y los Prestamistas.</p> <p>19.4.5 Sumas a Cargo del Concesionario de Provisión: Cuando de las fórmulas establecidas en la Sección 19.3 anterior surja la obligación de pago a cargo del Concesionario de Provisión y a favor de TMSA, el Concesionario de Provisión pagará esta obligación con los saldos disponibles de la Cuenta Concesionario de Provisión. Si esos saldos no son suficientes, el Concesionario de Provisión tendrá un plazo de quinientos cuarenta (540) Días para pagar el remanente, contados desde el Día Hábil siguiente a la fecha en que se suscriba el Acta de Liquidación del Contrato. Durante este período se causarán intereses remuneratorios a la misma tasa reconocida por TMSA. Vencido ese plazo se causarán intereses de mora conforme lo previsto en la Sección 7.4. TMSA dará la destinación que corresponda a los recursos pagados por el Concesionario de Provisión, de conformidad con la Ley Aplicable."</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que no se acoge la observación. Adicionalmente, TMSA se permite aclarar que en el Numeral 19.7.4 de la Minuta de Provisión se establece: "En cualquier caso de pago directo al Concesionario de Provisión, en virtud de la terminación anticipada del Contrato, TMSA tendrá un plazo de dieciocho (18) meses para pagar el cincuenta por ciento (50%) del monto correspondiente, y un Año adicional para el pago del saldo remanente sin intereses." y el Numeral 19.7.5 establece: "Cuando surja la obligación de pago a cargo del Concesionario de Provisión y a favor de TMSA en virtud de la terminación anticipada del Contrato, el Concesionario de Provisión pagará esta obligación con los saldos disponibles en el Patrimonio Autónomo del SITP que administra centralizadamente los recursos del Sistema."
103	Pliegos Definitivos (Adenda 1)	5.2.11 numeral e)	<p>En el literal (e) de la Sección 5.2.11 se menciona lo siguiente:</p> <p>"(e) Los proponentes deberán acreditar estos recursos de deuda, salvo que cuenten con un inmueble con las características mínimas establecidas en el Anexo 6 de la Minuta del Contrato (Anexo 1.1 o 1.2 a estos Pliegos, según corresponda) para la Infraestructura de Soporte Disponible para Operación, en cuyo caso deberán completar el Formato 8 de estos Pliegos - Disponibilidad de Inmueble para Infraestructura de Soporte. "</p> <p>Sobre lo anterior entendemos que no será necesario acreditar Recursos de Deuda en el evento de que el Proponente acredite la disponibilidad de un inmueble/lote en donde pueda funcionar su Infraestructura de Soporte y donde se puedan realizar las adecuaciones/acometidas indicadas en el Anexo 6. Es decir, que el anterior requisito se cumple con la mera acreditación de la disponibilidad del respectivo lote pero no necesariamente con la obtención de un lote que de entrada cumpla con todas las especificaciones del numeral 4.1.2.1 del Anexo 6.2 (e.g. instalación de oficinas, pista de lavado, zona de acceso, red contra incendios, que ya tenga una estructura de pavimento que no permita el desprendimiento de material particulado etc).</p> <p>Le agradecemos a la entidad confirmar si nuestro anterior entendimiento es correcto.</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA confirma su entendimiento.
104	Respuestas a las observaciones de los prepliegos	Pregunta 726 y Sección 6.2.3.11 de la Minuta de Contrato Modalidad A	<p>Llamamos la atención sobre el hecho de que la respuesta de TMSA a la pregunta 726 formulada por Gomez Pinzón Abogados S.A.S. contradijo lo indicado en las respuestas a las preguntas 269 y 300 formuladas por Transdev Colombia S.A.S.</p> <p>Por tanto, agradecemos a la entidad confirmar si, en efecto, es posible que antes de que la Flota sea entregada a TMSA es posible que el Concesionario de Provisión parquee la Flota en cualquier lote, toda vez que el lote donde funcionará la Infraestructura de Soporte se va a encontrar en etapa de construcción y el hecho de parquear la Flota en dicho lugar pondría en riesgo la integridad de la Flota.</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	<p>TMSA se permite manifestar que ajustó el numeral 6.2.3.11. de la Minuta del Contrato en sus dos modalidades conforme a la respuesta dada a la observación 300 de los prepliegos, el cual quedó de la siguiente manera:</p> <p>6.2.3.11. Será responsabilidad del Concesionario de Provisión el estacionamiento de la Flota desde el ingreso a Colombia del chasis (o del Bus completo según corresponda) o fabricación de estos en Colombia hasta su entrega a TMSA y consecuentemente al Concesionario de Operación, salvo que dicho riesgo sea asumido por el Fabricante, caso en el cual la obligación del Concesionario de Provisión iniciará desde el momento de entrega del Fabricante hasta la entrega a TMSA. Dado que mientras la Flota no esté entregada a TMSA no está destinada a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, el lugar de estacionamiento podrá ser el inmueble de Infraestructura de Soporte el cual para el momento de recepción de la flota por parte de TMSA ya debe de estar terminado y entregado a TMSA. El Concesionario de Provisión deberá coordinar y asumir el costo de la logística y logística de traslado del personal y equipos del concesionario SIRC y de las interventorías, para la realización de las actividades relacionadas con el alistamiento de la flota. Es entendido que esta limitación geográfica no es aplicable durante el proceso de Fabricación del Bus.</p> <p>Para el alistamiento de los equipos SIRC, el Concesionario de Provisión deberá llevar los vehículos al lugar que el Concesionario del SIRC disponga tal como se contempla en el Protocolo de Articulación. No obstante, si entre el Concesionario de Provisión y el Concesionario del SIRC acuerdan realizar esta intervención en un lugar diferente, los costos de la logística de traslado del personal y equipos del Concesionario SIRC deberán ser asumidos por el Concesionario de Provisión.</p>

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
105	Pliegos Definitivos (Adenda 1)	<p>5.2.10 El pliego de condiciones indica lo siguiente en cuanto a las Garantías y/o Stand By, respecto de la acreditación de la capacidad financiera:</p> <p>"...(c) Carta de Crédito Stand-By o Garantía Bancaria</p> <p>(i) Tanto la Garantía Bancaria como la Carta de Crédito Stand-By deberán ser irrevocables, incondicionales y a primera demanda y deberán ser emitidas por un Banco Aceptable. La Carta de Crédito Stand-By deberá además cumplir con las normas relativas al crédito documentario UCP 600 o la versión más reciente que haya sido aprobada por la Comisión Bancaria de la Cámara de Comercio Internacional que esté vigente al momento de la emisión de la correspondiente Carta de Crédito Stand-By. La Carta de Crédito Stand-By deberá indicar la norma UCP bajo la cual se rige.</p> <p>(ii) Condiciones Específicas: 5) Vigencia mínima: un (1) año contado a partir de la fecha de la presentación de la Oferta, prorrogable por períodos sucesivos de un (1) año hasta que el Concesionario efectúe la totalidad de los Aportes de Capital y Capacidad Financiera total previstos en el Contrato de Concesión. (negrilla fuera de texto)...."</p>	<p>Considerando que las Stand By en muchos casos son emitidas por banco extranjeros y modificaciones simples (como por ejemplo un cambio de fecha) pueden tomar tiempo importantes, solicitamos que se establezca que la vigencia mínima sea de <u>UN AÑO A PARTIR DEL 10 DE NOVIEMBRE DE 2020</u> (fecha actual de presentación de las ofertas).</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que realizará la revisión correspondiente y en dado caso se hará modificación mediante Adenda.
106	Pliegos Definitivos (Adenda 1)	General	<p>En relación con los requisitos asociados a la Acreditación de Personal Mínimo, solicitamos amablemente a TMSA aclarar las siguientes dudas:</p> <p>A) ¿Es posible que el Personal que no haga parte de la Estructura Organizacional de Personal Mínimo (ver sección 5.7) pueda ser compartido entre Unidades Funcionales?</p> <p>B) Es posible que un Concesionario de Provisión y Operación acoplado, cuyos accionistas son los mismos puedan compartir el personal de la Estructura Organizacional de Personal Mínimo? Por ejemplo, que el Gerente y/o el Director Administrativo designado sea el mismo para el Concesionario de Provisión y el Concesionario de Operación sobre la misma Unidad Funcional adjudicada.</p> <p>C) Si a un Proponente Acoplado se le adjudican dos o tres Unidades Funcionales, ¿Es posible compartir personal de la Estructura Organizacional de Personal Mínimo entre las UFOs? Por ejemplo, que se comparta el Director de Asuntos Legales o el Director Administrativo, teniendo en cuenta que dichos cargos están enfocados en dar una visión estratégica para las sociedades?</p> <p>D) Para el personal que no hace parte de la Estructura Organizacional de Personal Mínimo, ¿Este puede ser compartido entre: a) Concesionarios Acoplados y b) UFOs distintas?</p> <p>E) ¿Es posible que un Proponente Acoplado que tenga diferentes accionistas en provision y operacion pueda compartir el personal mínimo requerido?</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	<p>A) TMSA se permite informar que en el numeral 18.4 de las minutas del contrato se establece "El Concesionario de Provisión se obliga a contratar, asumiendo los costos, todo el personal idóneo y calificado que sea necesario para el normal desarrollo del Contrato, de conformidad con lo previsto en éste. A menos que TMSA, expresamente y por escrito autorice lo contrario, todo el personal deberá ser vinculado de manera directa por el Concesionario de Provisión mediante contrato de trabajo sometido a legislación laboral Colombiana".</p> <p>B) TMSA se permite informar que se tiene dispuesto que para garantizar la correcta ejecución del contrato y la independencia del mismo, no se puede encargar el mismo personal mínimo de las obligaciones de más de un contrato de concesión.</p> <p>C) TMSA se permite informar que se tiene dispuesto que para garantizar la correcta ejecución del contrato y la independencia del mismo, no se puede encargar el mismo personal mínimo de las obligaciones de más de un contrato de concesión.</p> <p>D) TMSA se permite informar que en el numeral 18.4 de las minutas del contrato se establece "El Concesionario de Provisión se obliga a contratar, asumiendo los costos, todo el personal idóneo y calificado que sea necesario para el normal desarrollo del Contrato, de conformidad con lo previsto en éste. A menos que TMSA, expresamente y por escrito autorice lo contrario, todo el personal deberá ser vinculado de manera directa por el Concesionario de Provisión mediante contrato de trabajo sometido a legislación laboral Colombiana".</p> <p>E) TMSA se permite informar que se tiene dispuesto que para garantizar la correcta ejecución del contrato y la independencia del mismo, no se puede encargar el mismo personal mínimo de las obligaciones de más de un contrato de concesión.</p>
107	Respuestas a las observaciones en los prepliegos de Operación	Respuesta 180	<p>En la respuesta de TMSA a la pregunta 180 de las observaciones de los prepliegos de la Licitación de Operación, TMSA indicó que el Concesionario de Operación en la fecha de entrega de la Infraestructura de Soporte debe entregar esta con los paz y salvos de acueducto y alcantarillado.</p> <p>Al respecto, solicitamos a TMSA que teniendo en cuenta lo demorado que pueden ser los procesos de obtención de paz y salvos, se permita obviar la entrega de dichos paz y salvo en la fecha de entrega de la Infraestructura de Soporte y que, en ese sentido, se otorgue un plazo más amplio para la entrega de los mismos.</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA acoge la observación y se modificará en el numeral 4.1.2.1, de los Anexos 6. Infraestructura Soporte a la Operación; el ítem correspondiente a los tiempos de la presentación del paz y salvo de los servicios públicos.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
108	Anexo 6.2	Infraestructura de Soporte	<p>Entendemos que para la fecha de entrega de la Infraestructura de Soporte al Concesionario de Operación y a TMSA, no se requiere entregar todos los paz y salvos de las distintas entidades Distritales / Nacionales (Ejemplo: IDU, SDA, Bomberos, ICANH, SDM, SDP)?</p> <p>Lo anterior, bajo el entendido de que usualmente dichos permisos pueden llegar a tomar hasta 1 año luego de que se construya la Infraestructura de Soporte y que el hecho de que se postergue el cumplimiento de la entrega de dichos paz y salvos no releva la responsabilidad del Concesionario de Provisión de obtenerlos sino que le da un plazo razonable para obtenerlos sin afectar el cumplimiento del Contrato de Concesión.</p> <p>Le agradecemos a la entidad confirmar si nuestro anterior entendimiento es correcto y, en el evento de que confirme que sí, incluya un plazo razonable para la entrega de los respectivos paz y salvo.</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA confirma su entendimiento. Respecto a la presentación de paz y salvos de servicios públicos a la fecha de la firma del Acta de entrega del patio, TMSA acoge la observación, adelantando las respectivas modificaciones en los Anexos 6. Infraestructura Soporte.
109	Minuta del Contrato de Provisión	General	<p>En cuanto a la remuneración de la Flota solicitamos a TMSA precisar lo siguiente en la Minuta de Contrato:</p> <p>1. Los Vehículos que integran la remuneración por el componente TMVIZ siempre serán los vehículos ofertados por el proponente adjudicatario y solamente se podrá descontar del componente TMVIZ los Buses Desvinculados bajo la única condición de que su desvinculación ocurra por una causa imputable al Concesionario de Provisión.</p> <p>2. Los Vehículos que integran la remuneración por el componente TMVAZ siempre serán los vehículos ofertados por el proponente adjudicatario y solo se podrán descontar del componente TMVAZ los Buses no disponibles bajo la única condición de que su indisponibilidad ocurra por una causa imputable al Concesionario de Provisión.</p> <p>Lo anterior, dado que un vehículo puede estar no disponible o desvinculado por causas diferentes a daños de la flota ocasionados por defectos de fábrica. Por ejemplo, es posible que un bus salga de servicio por un accidente, por una falla en vía producto de una mala operación del conductor, o por un mal arreglo mecánico del Concesionario de Operación. Es decir, son situaciones que pueden darse en el día a día de la ejecución del Contrato de Concesión pero sobre los cuales el Concesionario de Provisión no puede tener ningún tipo de control o mitigación del riesgo.</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	<p>TMSA informa respetuosamente que no acoge la observación.</p> <p>Así mismo, TMSA se permite aclarar que de acuerdo con lo establecido en Numeral 10.1.7 de la Minuta Modalidad B, la participación de la remuneración asociada a la TMVIZ que se gira directamente a la Cuenta Financiador, no está afectada por la disponibilidad de los vehículos, mientras que la participación del Concesionario de Provisión si está afectada por la disponibilidad de los vehículos así como la remuneración asociada a la TMVAZ.</p> <p>Por otro lado, en la Modalidad A, la remuneración del concesionario de Provisión, no se encuentra afectada en ningún caso por disponibilidad, puesto que, en el acuerdo entre privados los Concesionarios de Provisión y Operación acoplados deberán definir el mecanismo de solución de conflictos que registrá su relación contractual. En todo caso, deberán fijar un mecanismo de solución de conflictos que dirima las disputas que surjan en torno a los descuentos en la remuneración del Concesionario de Operación por indisponibilidad de Flota.</p> <p>Adicionalmente, se debe tener en cuenta la definición del Numeral 3.70 de la Minuta de Provisión en relación con "Desvinculación o Desvinculación de Flota", Consiste en el retiro definitivo de un Bus que no se encuentre disponible para continuar operando o prestando el servicio público de transporte. La Desvinculación se realizará cuando se presente alguno de los siguientes casos: (i) el Bus haya superado la vida útil indicada por el fabricante o por la finalización de la Etapa de Operación y Mantenimiento del Concesionario de Provisión; (ii) el Bus presente siniestros, accidentes graves o eventos que deriven en la pérdida total del Bus o por hurto del Bus; (iii) el Bus presente riesgos para la seguridad de los pasajeros; (iv) el Bus presente deficiencias que tengan incidencia directa o indirecta en una contaminación sonora o del aire, superior a los límites previstos en el presente Contrato, sus Anexos y Apéndices, o en la Ley Aplicable; (v) el Bus presente modificaciones técnicas o mecánicas respecto de su tipología y/o tecnología inicial y de las cuales no exista previo aval y/o autorización escrita por parte del Concesionario de Provisión y que no hayan sido notificadas previamente a TMSA; (vi) por decisión judicial o administrativa; (vii) por solicitud expresa del Concesionario de Operación o del Concesionario de Provisión aprobada por TMSA. La Desvinculación de la Flota incluye: la desvinculación del Sistema, la cancelación de la matrícula y su desintegración física (en los casos en que ella aplique).</p>
110	Minuta del Contrato de Provisión	Remuneración	<p>Entendemos que en relación con los montos que ingresen a cada Cuenta del Patrimonio Autónomo del Concesionario correspondiente a los coeficientes COEFF y COEFI, es posible que sus respectivos excedentes mensuales o semanales de las distintas cuentas puedan ser ser redistribuidos libremente por el Concesionario de Provisión entre dichas cuentas y que este asunto podrá regularse en el procedimiento operativo del manejo del Patrimonio Autónomo.</p> <p>Al respecto, le agradecemos a la entidad confirmar que nuestro anterior entendimiento es correcto.</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	<p>TMSA se permite aclarar que en los Números 5.3.1.3.3 y 5.3.1.3.4 de la Minuta de Provisión se establece:</p> <p>"5.3.1.3.3 El Concesionario de Provisión deberá establecer conjuntamente con los Financiadores de Flota el esquema de pagos y manejo de esta cuenta y consignarlo en los manuales o reglamentos operativos del Patrimonio Autónomo. Las disposiciones acordadas deberán poderse ejecutar directamente por la Fiduciaria sin que medie aprobación o visto bueno previo del Concesionario de Provisión.</p> <p>5.3.1.3.4 Los remanentes o excedentes que queden en esta cuenta luego del cumplimiento de las obligaciones con los Financiadores de Flota serán transferidos nuevamente a la Cuenta Concesionario de Provisión. Se entenderá que existen remanentes o excedentes en esta Cuenta Financiador – Flota, cuando no existe una obligación de pago con cargo a los mismos."</p>
111	Minuta del Contrato de Provisión	6.2.3.9	<p>Entendemos que el Prototipo de Vehículo a ser entregado 3 meses antes de la fecha de entrega de la flota, no requiere tener instalados ni los equipos SIRCI ni los STS no Sirci ni el sistema STDI, así como tampoco debe tener toda la señalética definitiva. Le agradecemos a la entidad confirmar que nuestro anterior entendimiento es correcto.</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA se permite informar que su entendimiento correcto, sin embargo, es recomendable que el vehículo cuente con los equipos ITS y STS exigidos en el Anexo 3 con el fin de validar conexiones y afectaciones en la carrocería por la instalación de estos equipos, así mismo, sobre este vehículo se definirá la señalética interna y externa.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
112	Anexo 6.2	General	<p>Uno de los temas más complejos para un privado es que las Entidades Distritales y Nacionales aprueben las solicitudes de permisos de cara a las intervenciones de construcción de patio, y más aún, que las empresas de servicios públicos otorguen los avales para lograr contar con el suministro de los mismos. Cuando inició el SITP, el Distrito en conjunto con TMSA nombraron una persona quién ejercería la gerencia de patios y era quien ayudaba en la gestión Distrital para que tuvieran prioridad las solicitudes de los concesionarios, entendiendo que se trataba de garantizar la prestación de un servicio público esencial.</p> <p>Al respecto, le solicitamos amablemente a TMSA comprometerse con crear esta figura y tenerla disponible desde el acta de inicio de los Contratos de Concesión.</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA acoge la observación incluyendo en el Anexo 6. Infraestructura Soporte que TMSA prestará un acompañamiento en la gestión de los trámites necesarios para la implementación de los patios, ante las entidades distritales.
113	Anexo 8 Cronograma de entregas	General	Solicitamos amablemente a TMSA permitir que a solicitud del Concesionario de Provisión, se permita correr la fecha de entrega de la Infraestructura de Soporte hasta la fecha de entrega de la flota de parte de TMSA al Concesionario de Operación, siempre y cuando (i) se cuente con la autorización del Concesionario de Operación y (ii) el Concesionario de Provisión garantice la entrega de la flota a TMSA y al Concesionario de Operación en el predio donde se encuentre la Infraestructura de Soporte.	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA informa respetuosamente que la observación no puede ser acogida, por cuanto la entrega de la Infraestructura Soporte está programada con aprox. 1 mes de antelación a la entrega de la flota y entrada en operación, con el fin de que el Concesionario de Operación, cumpla con sus obligaciones de la etapa Preoperativa, respecto a la Infraestructura Soporte.
114	Anexo 8 Cronograma de entregas	Infraestructura soporte (patios) disponible para operación	Dado que se extendió en un mes el inicio previsto para la suscripción del Contrato de Concesión se estaría perdiendo el mismo mes ya otorgado para contar con el patio y la flota. Por lo tanto, se solicita a TMSA que en la medida en que el tiempo adicionado era requerido para lograr tener la Infraestructura de Soporte y la Flota se modifique el Anexo 8, otorgando 1 mes adicional para la entrega de la Infraestructura de Soporte.	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA informa respetuosamente que la observación no puede ser acogida, por cuanto las fechas establecidas para el inicio de la etapa de operación y mantenimiento corresponden a las necesidades del sistema.
115	MIN_ANEXOS 6.1. y 6.2. Infraestructura Soporte a la Operación - Patios	Proceso de gestión predial	<p>En la respuesta de TMSA a la observación 314, TMSA confirmó nuestro entendimiento en el sentido que "La solicitud de pre-aval se podrá realizar inmediatamente después de la firma del Acta de Inicio".</p> <p>Al respecto, le solicitamos a TMSA aclarar ¿Qué sucede si, una vez acreditada en el Formato 8 la disponibilidad de un inmueble para la implementación de la infraestructura de Soporte, TMSA no otorga el pre-aval al mismo?</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	<p>TMSA se permite informar que esta entidad emite el preaval de localización del patio con base en los conceptos favorables emitidos por las entidades distritales. Al respecto, al momento de la presentación de la propuesta con la acreditación de disponibilidad de inmueble relacionado en el Formato 8, se deberá presentar un predio opcional desde los componentes técnico y predial para la implementación de la Infraestructura Soporte - patio, adjuntando los radicados de solicitud de conceptos ante las entidades distritales, entre otros.</p> <p>En el caso de que el predio presentado en la propuesta, se concluya que su viabilidad está condicionada o no es viable desde los conceptos emitidos por las entidades distritales, TMSA no podrá emitir el preaval de localización para el patio, por lo que el Concesionario de Provisión deberá ajustar la propuesta a un nuevo predio.</p>
116	MIN_ANEXOS 6.1. y 6.2. Infraestructura Soporte a la Operación - Patios	General	<p>TMSA ha manifestado en repetidas ocasiones que todo lo relativo a la obtención de licencias y permisos y demás trámites es responsabilidad del Concesionario de Provisión. No obstante, dados los cortos tiempos de implementación, amablemente les solicitamos recordar a las entidades del Distrito que este es un proyecto de carácter estratégico para la ciudad.</p> <p>Así mismo, de manera atenta solicitamos que se nos confirme si, de ser requerido un trámite de nombrar una vía como Corredor de Transporte por motivos del PMT, contaremos con el apoyo de TMSA para ello, siguiendo la metodología planteada en la Resolución 483 de 2019.</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA se permite informar que en los Anexos 6. Infraestructura Soporte se incluirá que TMSA prestará un acompañamiento en la gestión de los trámites necesarios para la implementación de los patios, ante las entidades distritales.
117	Anexo 4 - Protocolo de Articulación	2.3.1.	Según el protocolo de articulación entre concesionarios y el SIRCI, este último deberá poner las barreras de control de acceso. Se le solicita a la entidad suministrar una foto, la marca, la referencia y el modelo del Torniquete o barrera que instalará el SIRCI en los buses.	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA, se permite aclarar que el interesado debe remitirse al Anexo 2 del contrato de concesión 001 de 2011, en donde se establecen las definiciones de las características generales para las barreras de control de acceso a bordo de los buses zonales. Este anexo está disponible para consulta en el Cuarto de datos de la licitación.
118	Anexo 4 - Protocolo de Articulación	2.3.1.	Si el concesionario no estuviera de acuerdo con el torniquete puesto por el SIRCI, el concesionario podrá cambiarlo previo a su instalación y asumir a su costo el diferencial de mayor costo entre el seleccionado y el puesto por el SIRCI?	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que el concesionario podrá presentar propuesta de cambio de barrera de control de acceso (torniquete) junto con EL CONCESIONARIO SIRCI, según como lo establece la cláusula 15.10 del contrato 001 de 2011. Ahora bien, es importante precisar que para materializar y formalizar el objeto de la oferta, es necesario contar con la aprobación y el aval previo y por escrito del Ente Gestor. Así mismo, se aclara que los costos deben ser asumidos por el concesionario.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
119	Respuestas a las observaciones de los prepliegos	Respuesta 919. En la respuesta 919 de TMSA para la etapa de prepliegos, la entidad indicó que la autonomía de los vehículos se medirá conforme al Protocolo de Pruebas establecido para tal fin.	<p>En ese sentido, le solicitamos amablemente a TMSA que publique como parte de los documentos que hacen parte del proceso de selección, el mencionado Protocolo de Pruebas. Esto por cuanto al ser la autonomía un factor que potencialmente puede excluir vehículos del sistema y, en ese sentido, podría afectar materialmente el flujo de ingresos de la concesión de provisión, es necesario que el proceso de medición sea totalmente conocido, claro y libre de posibles subjetividades en la evaluación por parte de terceros o dependiente de las condiciones de medición, de forma que haya tranquilidad por parte de las entidades financiera de los criterios respecto a que no hay espacio a interpretación.</p> <p>Adicionalmente, se le solicita a la entidad responder las siguientes inquietudes:</p> <p>1- ¿Se toma en promedio de días hábiles del último mes?</p> <p>2- ¿Se toma el promedio de todos los días del mes? ¿Qué pasa en el caso de una falla puntual en una batería?</p> <p>3- En caso que haya una falla puntual, ¿Cuál será el tiempo de rectificación?</p> <p>4- ¿Cómo y quién va a hacer la selección de los vehículos que entran a prueba?</p> <p><u>Continúa en la siguiente.</u></p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	<p>1- y 2- TMSA se permite informar que en caso de evidenciar el no cumplimiento de la autonomía en un vehículo se informará al Concesionario de Provisión de la anomalía y se realizará el seguimiento al vehículo en operación para verificar el cumplimiento del requisito; si se evidencia nuevamente que no cumple con la autonomía mínima requerida se solicitará la corrección de manera inmediata y se procederá con la inmovilización del vehículo hasta que se corrija la novedad presentada.</p> <p>3- TMSA se permite informar que cuando un vehículo presente una falla será inmovilizado y el concesionario contará con un periodo de cura para recuperar el vehículo, el cual será definido en el protocolo de desvinculación y exclusión para el Sistema. En este sentido, una vez se adjudiquen los actuales contratos TMSA procederá actualizar el correspondiente acto administrativo (Resolución) con el fin de incluir en el mismo las consideraciones puntuales del actual proceso (desvinculación y exclusión) y definir claramente los tiempos y plazos de cura establecidos para la inoperatividad de la flota derivada de los diferentes factores que la puedan generar.</p> <p>4- Inicialmente el vehículo que es presentado por el Concesionario de Provisión como vehículo prototipo es sobre el cual se le realizarán la totalidad de las pruebas establecidas en el Protocolo de Pruebas, por otra parte, es importante aclarar que TMSA tiene la facultad de requerir al concesionario en cualquier momento la presentación de cualquier vehículo con el fin de validar la permanencia de las condiciones técnicas establecidas en el Anexo de Especificaciones Técnicas de los Vehículos.</p>
119.1	Respuestas a las observaciones de los prepliegos	Respuesta 919. En la respuesta 919 de TMSA para la etapa de prepliegos, la entidad indicó que la autonomía de los vehículos se medirá conforme al Protocolo de Pruebas establecido para tal fin.	<p>5-¿Con qué frecuencia se harán las mediciones?</p> <p>6- ¿Se promedia el kilometraje de la flota?</p> <p>7-Los vehículos operan durante el día con carga de pasajeros que es variable lo cual tienen incidencia en el rendimiento. Entonces: ¿las pruebas se harán con carga simulada o considerando los rendimientos del día en operación comercial?</p> <p>8- ¿Qué pasa en el caso de las zonas con pendientes grandes en sus vías?</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	<p>5- TMSA se permite informar que el seguimiento de las condiciones de autonomía de los vehículos se realiza todos los días.</p> <p>6- TMSA se permite informar que, conforme a lo mencionado anteriormente, la autonomía mínima requerida es medida para cada vehículo, por lo cual se realiza el seguimiento a la totalidad de los vehículos y no se emplearán promedios para tal fin.</p> <p>7- TMSA se permite informar que las pruebas se realizan con carga simulada.</p> <p>8- TMSA se permite informar que el fabricante debe conocer las condiciones topográficas de la Ciudad, por lo tanto, el producto ofertado debe operar con la capacidad de carga total sin ninguna complicación en zonas con pendientes elevadas, en caso de evidenciar dificultades en la operación, los vehículos serán retirados del servicio y podrán ser desvinculados en caso tal que la novedad no sea corregida.</p>
120	ANEXO 11. CONDICIONES MÍNIMAS DEL PLAN DE CAPACITACIÓN PROVISION	General	<p>Le solicitamos amablemente a la entidad que disminuya la cantidad de horas solicitadas en este anexo (en total 120 horas). Puntualmente, consideramos que esta cantidad de horas es excesiva para el inicio de operación. Vale la pena mencionar que en ninguna de las licitaciones que dieron origen a los Contratos de Concesión de Operación vigentes del SITP se pidió este número de horas y que, a su vez se adicionan horas requeridas bajo la Minuta del Contrato de Operación.</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	<p>TMSA manifiesta respetuosamente que no acoge la observación, sin embargo, aclara que la capacitación podrá impartirse en diferentes modalidades, por lo tanto, será el fabricante quien las evalúe y presente junto con el plan de capacitación al personal técnico.</p>
121	ANEXO 11. CONDICIONES MÍNIMAS DEL PLAN DE CAPACITACIÓN PROVISION	General	<p>Entendemos que las 120 horas de Capacitación que diseñe el Concesionario de Provisión para los técnicos e Ingenieros de mantenimiento del Concesionario de Operación y al personal del Ente Gestor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - No aplica para Conductores del concesionario de Operación - Lo diseña el Concesionario de Provisión y lo entrega al Ente Gestor y al Concesionario de Operación para que cada uno de ellos lo dicte - No lo dicta el Concesionario de Provisión - En el evento de que lo deba dictar el Concesionario de Provisión éste no requiere estar certificado como capacitador por TMSA - En el evento de que lo deba dictar el Concesionario de Provisión dicho plan de capacitación se adelantará en una sesión definida por éste donde podrán estar juntos el Ente Gestor y el Concesionario de Operación. - El lugar de la capacitación lo define el Concesionario de Provisión. En caso de que no ¿Quién? - Los costos de material y del lugar y ayudas audio visuales si los hubiere los asume Ente Gestor o el Concesionario de Operación según el número de personas. <p>Al respecto, le solicitamos amablemente a la entidad confirmar que nuestro anterior entendimiento es correcto.</p>	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	<p>TMSA se permite aclarar:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. El plan de capacitación al que hace referencia el Anexo 11, esta dirigido especialmente al personal técnico de TMSA y del Concesionario de Operación. ii, iii y vii. Su entendimiento no es correcto, de conformidad con lo establecido en el Capítulo 8 de la Minuta del Contrato, el Concesionario de Provisión en conjunto con el Concesionario de Operación o el Operador designado por TMSA, deberán estructurar e implementar bajo su costo, el mencionado plan de capacitación, el cual debe cumplir con los requisitos mínimos establecidos en el Anexo 11. iv. Se informa que el capacitador no se debe certificado por TMSA, sin embargo, se entiende que al tratarse de una capacitación técnica acerca de la tecnología del vehículo, deberá ser el fabricante quien avale a los capacitadores. v. El mencionado plan podrá ser impartido conjuntamente al personal de TMSA y del Concesionario de Operación. vi. El lugar de capacitación será en las instalaciones que el Concesionario de Provisión defina para tal fin.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
122	PROGRAMA DE CAPACITACIÓN DE CONDUCTORES DEL COMPONENTE ZONAL (RUTAS ALIMENTADORAS – URBANAS – COMPLEMENTARIAS – ESPECIALES)	1.2. CONTENIDO DEL PROGRAMA DE CAPACITACION. Tabla 2. Cursos de capacitación para ingreso de conductores	Amablemente solicitamos a TMSA se sirvan aclarar lo siguiente sobre el Modulo 7: "MODULO 7: MANEJO PREVENTIVO Y ACCIDENTALIDAD Manejo en alta pendiente, operación normal y en contingencias frente a novedades en los en los sistemas básicos del vehículo (neumático, hidráulico, eléctrico, motorización, transmisión), y condiciones adversas de operación" En relación con este modulo se establece que son 15 Horas de capacitación. Sin embargo, embargo, en el encabezado del módulo dice que son 13 horas. Es decir, si se suman dichas horas de capacitación, en total estaríamos hablando de 28 horas, lo cual es absolutamente exagerado para sólo este módulo.	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que el Módulo 7 del plan de capacitación de ingreso para operadores es de un total de 27 horas y está conformado por dos submódulos que se componen de la siguiente manera: Submódulo 1: que busca desarrollar en el conductor las habilidades y el conocimiento necesario para ejecutar diferentes maniobras en diversas condiciones de la vía y de la infraestructura existente en el sistema de transporte TRANSMILENIO, para lograr una operación segura y libre de incidentes, accidentes y percances, este módulo tiene una duración de 13 horas (10 horas teóricas y 3 horas prácticas). Submódulo 2: que busca desarrollar habilidades en el conductor que le permitan sortear la operación normal y en contingencia en la zonas de alta pendiente, el cual tiene una duración de 14 horas (4 teóricas y 10 horas prácticas). Así mismo, es pertinente aclarar que el plan de capacitación dirigido a operadores es el que actualmente se encuentra vigente para el Sistema en su componente zonal, no se han ampliado los requisitos o intensidades para el actual proceso.
123	PROGRAMA DE CAPACITACIÓN DE CONDUCTORES DEL COMPONENTE ZONAL (RUTAS ALIMENTADORAS – URBANAS – COMPLEMENTARIAS – ESPECIALES)	1.1. REQUISITOS PARA AVAL DE INSTRUCTORES O CAPACITADORES	Le solicitamos amablemente a la entidad revisar la experiencia específica que se requiere para los capacitadores (12 meses de experiencia específica en las funciones de capacitación). Las personas que ocupan hoy los cargos de capacitadores tienen una amplia experiencia en funciones propias de la conducción y la operación, no obstante, dichas personas no cuentan con la experiencia en capacitación en los términos establecidos en esta sección del Programa de Capacitación.	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que los requisitos establecidos para el aval de los capacitadores corresponden a los que actualmente maneja el Sistema para el componente zonal, no se han ampliado los requisitos para el actual proceso.
124	PROGRAMA DE CAPACITACIÓN DE CONDUCTORES DEL COMPONENTE ZONAL (RUTAS ALIMENTADORAS – URBANAS – COMPLEMENTARIAS – ESPECIALES)	CURSOS DE CAPACITACION PARA INGRESO DE CONDUCTORES (BUSES ALIMENTADORES Y CONVENCIONALES)	Amablemente solicitamos a TMSA, aclarar lo siguiente: -¿Cuando esta sección del Programa de Capacitación habla de "buses convencionales", se refieren a Padrones y Busetones? -¿Qué se debe entender por "buses convencionales"?	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que el plan de capacitación cargado en el Cuarto de datos es el requerido para ser impartido a los conductores del componente zonal, en el cual es indiferente la tipología autorizada para operar, por tal motivo, el plan de capacitación aplica para los conductores a ser vinculados para manejar un padrón o un buseton.
125	PROGRAMA DE CAPACITACIÓN DE CONDUCTORES DEL COMPONENTE ZONAL (RUTAS ALIMENTADORAS – URBANAS – COMPLEMENTARIAS – ESPECIALES)	Tabla 1. Formación y experiencia mínima de capacitadores. Página 3 y 4	Algunos de los requisitos establecidos sobre el requisito de formación de los capacitadores son los siguientes: MANUAL DE OPERACIONES SITP - 1. Formación como técnico o tecnólogo en logística, gestión del transporte CONDUCCIÓN DE BUSES 1. Certificado como instructor del Ministerio de Transporte - Según la categoría. MANEJO PREVENTIVO Y ACCIDENTALIDAD: 1. Técnico o tecnólogo en tránsito y seguridad vial. - Certificado cursos de manejo preventivo y accidentalidad con intensidad mínima de 120 H CONDUCCIÓN PARA REDUCIR EMISIONES CONTAMINANTES: 1. Certificado cursos de conducción eficiente y reducción de emisiones contaminantes con intensidad mínima de 40 H teniendo en cuenta que estos requisitos no responden a la realidad de la operación. Teniendo en cuenta que estos requisitos no responden a la realidad de la experiencia con la que cuentan este tipo de capacitadores y que, a su vez, en ninguna de las licitaciones que dio origen a las concesiones de operación vigentes del SITP se solicitaron estos requisitos tan altos, le solicitamos amablemente a la entidad que reduzca los requisitos actualmente establecidos ya que esto limita que personas que tienen amplia experiencia en la conducción y en funciones propias de la operación puedan aplicar para este cargo.	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que los requisitos establecidos para el aval de los capacitadores corresponden a los que actualmente maneja el Sistema para el componente zonal, no se han ampliado los requisitos para el actual proceso.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
126	ITS ANEXO 3	General La sección 3.5.49 del Pliego de Condiciones Definitivo y la Sección 3.80 de la Minuta del Contrato de concesión, contiene los siguientes apartes que se transcriben a continuación, respectivamente: 3.5.49 "Equipos Adicionales". Son, conjuntamente, los Equipos SIRCI a Bordo y los Equipos del ITS no SIRCI (ta como estos términos se definen en el Contrato de Concesión). 3.80 "Equipos Adicionales" o "Sistemas Adicionales" Son los equipos y/o sistemas adicionales que representan nuevos servicios de valor agregado ya sean para peatones, el Ente Gestor, los usuarios de la Flota, u otros usuarios y que pueden tomar de base la información del STS, STDI u otro información combinada de otros sensores o sistemas que posee o no el bus. Esta oferta de servicios deberá articularse a los esquemas de modelo de negocio que defina El Ente Gestor si así este lo dispusiese."	En relación con los apartados resaltados y en general con los requerimientos de equipos ITS, se solicita a TMSA confirmar que no habrá lugar al requerimiento de equipos adicionales o aditamentos sobre los equipos que se encuentran descritos en el Anexo 3-ITS-. La anterior claridad resulta necesaria teniendo en cuenta: (i) la ambigüedad que genera la redacción resaltada en la Sección 3.80, habida cuenta que la oferta a ser presentada tiene en cuenta un componente tecnológico acorde con los requerimientos del Pliego Definitivo del Contrato, no siendo posible calcular costos adicionales que surjan de requerimientos unilaterales de TMSA, y (ii) la estructura interna de los buses a ser entregados en el marco del contrato de concesión esta configurada para adaptarse a los equipos contenidos en el Anexo 3, cualquier equipo adicional o aditamento supondría afectar la arquitectura del vehículo con los consiguientes sobrecostos y potenciales afectaciones en la operación del bus. Considerando lo anterior, se solicita a TMSA eliminar la defición de equipos adicionales, así como confirmar que no habrá lugar a la solicitud de equipos adicionales o aditamentos a los equipos contemplados en el Anexo 3-ITS-, consecuentemente ajustar los apartes pertinentes para hacer claridad que los servicios adicionales en ningún caso podrán implicar la solicitud de equipos adicionales, sin perjuicio, que TMSA solicite una cotización al concesionario para su implementación previo pago de la respectiva contraprestación.	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que los equipos adicionales o sistemas adicionales son elementos que se instalan en el momento de carrozado del vehículo o a posteriori de la fabricación del bus y estos, tienen por objeto satisfacer servicios ITS asociados a los sistemas tecnológicos que requiere el ente gestor para la prestación de su servicio tales como Sistema Integrado de Recaudo, control de flota e Información al usuario, Recaudo y los subsistemas asociados al STS y al STDI (sistema de videovigilancia - CCTV, telemetría y difusión de contenidos, etc), de conformidad con las especificaciones técnicas establecidas para el caso de SIRCI en el contrato de concesión 001 de 2011 y para el caso de los equipos ITS NO SIRCI, las establecidas en el anexo 3 de ITS. Adicionalmente se aclara que en caso de que el concesionario desee proponer servicios de valor agregado, se debe contar con la debida autorización del ente gestor sin que esto genere costos adicionales para su desarrollo y puesta en operación del servicio de valor agregado presentado para ente gestor.
127	ITS ANEXO 3	3.3.9	En relación con el requerimiento descrito en el numeral 3.3.9, en virtud del cual se requiere la implementación de puertos USB, se sugiere respetuosamente a TMSA considerar la vulnerabilidad de este tipo de equipos para efectos de calcular los indicadores de disponibilidad y ANS asociados a estos equipos. Lo anterior, considerando que estos equipos son altamente vulnerables al mal uso de los usuarios, e incluso vandalismo, por lo que independientemente de los sistemas de protección eléctrica o los calculos realizados por el Operador para garantizar su mantenimiento, es previsible que este tipo de equipos sea objeto de frecuentes daños. Atendiendo a esta circunstancia se solicita amablemente a TMSA que el porcentaje de disponibilidad referenciado para el Sistema STDI en la sección 11.11.7 (el incluiría los puertos usb) sea ajustado a un porcentaje de disponibilidad del 85% para efectos de medir el ANS relacionado con estos equipos.	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que de acuerdo con el "Anexo 3. ITS" numeral 3.3.9, los puertos USB deben contar con un sistema de protección eléctrica independiente y estos podrán ser activados o desactivados desde un switch central, a fin de evitar posibles inconvenientes. Adicionalmente, los ANS se mantienen en su porcentaje definido debido a que esto atiende a las necesidades del usuario, por lo tanto, respetuosamente no se acepta la observación. Sin embargo, los puertos USB puede ser categorizado en su nivel de fallo bajo para el cual corresponde un tiempo de solución de 48 horas que se considera suficiente para mantener el servicio al usuario.
128	ITS ANEXO 3	General	Se solicita respetuosamente a TMSA ampliar el plazo para la puesta a punto de los STS y su integración con el centro de gestión al menos a 6 meses, en el mismo sentido aclarar que la medición de los indicadores relacionados con la gestión de ITS serán medidos más no generarán descuentos bajo la fórmula de remuneración del contrato de concesión. Lo anterior considerando las experiencias previas en materia de estructuración y aprobación por parte del Ente Gestor de la infraestructura ITS de los buses, así como los procesos de integración, los cuales necesariamente requieren el acompañamiento de multiples actores con sus propios plazos y tiempos de respuesta.	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que la integración e interoperabilidad con el Centro de Gestión se debe iniciar por lo menos con 3 meses de antelación a la vinculación de la flota con el escenario funcional establecido en el numeral "3.3.12 Requisitos de Forma Transversal" del Anexo 3-ITS: <i>"Desde el punto de vista de despliegue de equipos, el Concesionario de Provisión con aras de presentar y evidenciar lo que está instalando en la flota, deberá generar y presentar al Ente Gestor un escenario funcional de operación de los equipos de ITS o lo que haga sus veces, por fuera del bus, con todos los elementos y servicios que serán instalados al interior del bus y con sus cableados y alimentación respectiva, todo esto, en aras de esquematizar el escenario funcional y de pruebas que se tendrán al momento de instalar todos estos equipos. Los equipos utilizados en el escenario funcional podrán ser utilizados en algún bus, pero a posteriori de mostrar toda su interoperabilidad con el Centro de Gestión del Ente Gestor."</i> Así mismo, se contemplan 3 meses más de estabilización de la flota una vez se encuentre ésta en operación, numeral "7. Validación del Sistema", "Nota 2", Anexo 3-ITS. Por lo tanto, los indicadores ITS serán exigidos una vez finalizado este periodo de estabilización. Teniendo en cuenta lo anterior, TMSA se permite manifestar que no acoge la observación.
129	ITS ANEXO 3	Introducción	En esta sección se menciona lo siguiente: <i>"Las fichas técnicas de toda la solución ITS NO SIRCI en un término no mayor a los cuarenta (40) días hábiles siguientes a la firma del acta de inicio. <u>Estas fichas técnicas serán revisadas y aprobadas por el Ente Gestor, por tanto se recomienda al Concesionario de Provisión no comprar el equipamiento ITS antes de que el Ente Gestor lo apruebe.</u> En caso contrario estas adquisiciones son a costos y riesgo del Concesionario de Provisión."</i> Se solicita a TMSA confirmar que la evaluación y consecuente aprobación de los equipos ITS serán las especificaciones técnicas estipuladas en el Anexo 3 ITS, así como las normas técnicas colombianas. Por lo anterior, no habrá lugar a rechazo de los equipos que cumplan con dichas especificaciones mínimas so pretexto de preferencias de cualquier otra índole (fabricante, tipo de solución, diseño, etc.)	Transdev Colombia S.A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que el equipo técnico de la entidad, son quienes revisan las fichas técnicas y tienen la expertiz y autonomía para validar el cumplimiento de las especificaciones técnicas establecidas contractualmente, bajo un enfoque de neutralidad tecnológica sin preferencia alguna por marcas, fabricante, tipo de solución o diseño, entre otros factores. Adicionalmente, la evaluación que realiza el Ente Gestor es completamente objetiva y auditable por los Entes de Control a lugar.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
130	ITS ANEXO 3	Interfaz del conductor	<p>En esta sección se menciona lo siguiente:</p> <p><i>"Igualmente, el STS debe implementar un módulo para realizar los cálculos de la forma de conducción y activación de mecanismos de control a bordo. Por lo anterior, se deja a discreción del Concesionario de Provisión u Operación, según corresponda contractualmente, la instalación de un módulo de hardware/software que apoye exclusivamente estos procesos, aunque esto puede realizarse también de acuerdo con las características de hardware/software del STS. No obstante, por ningún motivo se debe dejar de cumplir un esquema de diccionario de datos común, independientemente de lo que sea instalado y de su forma de operación."</i></p> <p>Se solicita respetuosamente a TMSA confirmar si los mecanismos de control tendrán como objeto la supervisión exclusivamente de las Conductas Operacionales.</p>	Transdev Colombia S. A.	11/09/2020	TMSA informa que se hace referencia a la implementación de un recurso tecnológico que permita establecer la forma de conducción y la correcta operación de sistema STS. Por lo anterior, se resalta que el sistema está diseñado y estructurado para un control integral del funcionamiento de la operación abordado del vehículo y su apropiado manejo por parte del personal a cargo de los Concesionarios.
131	ITS ANEXO 3	Interfaz de comunicación	<p>En esta sección se menciona lo siguiente:</p> <p><i>"La interfaz debe poseer un esquema de descarga de los videos del sistema de video vigilancia en el momento que el vehiculo lleve a alguno de <u>ellos puntos</u> autorizados por el Ente Gestor (...) Por último, el STS deberá contar con un esquema de transmisión en tiempo real cuando exista alguna alarma de video analítica sobre la cámara que apunta al conductor."</i></p> <p>Atendiendo a la respuesta dada por TMSA (No.245) a la observación presentada en el proyecto de pliego de condiciones y que en las licitaciones No.TMSA-LP-03-2020 y No.TMSA-LP-04-2020 no se incluyeron los términos definidos "Pacios Definitivos" y "Pacios Temporales", se solicita respetuosamente a la entidad aclarar que la descarga de videos del sistema de video vigilancia se realizará exclusivamente en el patio de operación que hace parte de la Infraestructura de Soporte entregada en virtud del contrato de concesión. Lo anterior, considerando que los equipos y sistemas necesarios para la descarga de los videos serán instalados en dicho patio de operación, no siendo estos susceptibles a ser trasladados sin incurrir en sobrecostos sustanciales y afectación misma de la funcionalidad de los equipos.</p>	Transdev Colombia S. A.	11/09/2020	TMSA se permite manifestar que no acoge la observación, ya que independientemente del lugar de estacionamiento que autorice el Ente Gestor, el concesionario debe estar en la capacidad de desplegar la infraestructura necesaria para el esquema de descarga de videos tal como se estipula en el Anexo 3 de ITS en el numeral 9. Adicionalmente se resalta que los lugares de estacionamiento son entendidos como puntos autorizados por el ente gestor para llevar a cabo la funcionalidad esperada para la solución ITS. Igualmente, se resalta que esto puede darse en pacios definitivos o temporales como se estipule desde el ente gestor, para el caso de esto último, se requerirá que se presente la propuesta de despliegue de equipos para este fin y no deben generarse costos asociados al respectivo.
132	ITS ANEXO 3	Cámara para el Conductor	<p>En esta sección se menciona lo siguiente:</p> <p><i>"RNFS001: La cámara del conductor debe tener un tiempo medio entre fallas (MTBF) igual o superior a sesenta mil (60.000) horas."</i></p> <p>En relación con el requerimiento de tiempo medio entre fallas y habiendo realizado un sondeo de las soluciones tecnologicas disponibles en el mercado, se solicita respetuosamente a TMSA ajustar el MTBF a 40.000 horas, habida cuenta que este es el estandar de los equipos disponibles en el mercado y que cumple con los requerimientos para una operación como la del presente contrato de concesión, circunstancia que ha sido validada por el Ente Gestor al requerir este estandar en anteriores procesos de selección.</p>	Transdev Colombia S. A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que el MTBF es un parámetro fundamental para determinar las fallas de los equipos y las 60.000 mil horas expuestas, son también completamente normales para estos equipos, de hecho, genera mayor estabilidad en las mismas y menores fallas lo que facilita los procesos de garantía y mantenimiento de equipos. El criterio elegido también da apertura a ofertas de muchos fabricantes que tienen estos rangos de MTBF y afianza la calidad en los componentes técnicos que se eligen para la flota.
133	ITS ANEXO 3	Sistema Tecnológico para la divulgación de información (STDI)	<p>Se solicita confirmar a TMSA que no existe ningún impedimento legal y contractual para visualizar todas las imágenes captadas por las cámaras del bus en la pantalla informativa en el marco de lo dispuesto por la Ley 1581 de 2012, teniendo cuenta la responsabilidad del operador en relación con la protección de datos personales y las siguientes redacciones:</p> <p><i>"RNFS002: Realizar el tratamiento de los datos personales evitando ponerlos en riesgo de divulgación y acceso no autorizado, uso para fines no previstos en la política de tratamiento establecida y no autorizados, dando cumplimiento a la Ley 1581 de 2012, decretos reglamentarios y a la Resolución 393 de 2013 de la Alcaldía de Bogotá por medio de la cual se adoptan políticas y procedimientos en materia de protección de datos personales para El Ente Gestor. En cualquier caso, la responsabilidad frente a terceros es exclusiva del Concesionario de Operación u Operador designado por TMSA."</i></p> <p><i>RNFS003: Se debe cifrar la información crítica del sistema (videos del sistema de vigilancia) en los ambientes de producción, ambientes de respaldo y/o de replicación de dicha información y a su archivo histórico."</i></p>	Transdev Colombia S. A.	11/09/2020	TMSA se permite informar que dará aplicación a lo establecido en el parágrafo 2º del artículo 146 de la Ley 1801 de 2016, el cual establece el deber de implementar cámaras de vigilancia dentro de los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros, so pena de incurrir en multa e inmovilización del vehículo. Lo anterior, en concordancia con lo expuesto por la Corte Constitucional en sentencia C-94 de 2020.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
134	ITS ANEXO 3	Sistema de Video vigilancia	La cámara trasera o también llamada cámara de reversa debe capturar las actividades de la parte posterior exterior del autobús y tener un ángulo de visión amplia de mínimo de 170° (FOV). Esta cámara en conjunto con los sensores de reversa, actuaran de apoyo a la conducción cuando el conductor active el cambio de reversa para generar alguna maniobra con el vehículo. Sobre este requisito, quisiéramos comentarle que es impráctico solicitar una cámara que haga las veces de cámara trasera y de reversa con un lente gran angular, debido a las siguientes razones: 1. Es poco común en el mercado las cámaras que cumplan con las especificaciones de uso automotriz y anti vandálicos con dicho ángulo de visión. Incluso, a pesar de que cumpla con especificaciones como IP56 y IK8, no garantiza el funcionamiento duradero en un ambiente de alta vibración como la automotriz. 2. Esto mismo implica que las cámaras que cumple con este criterio resultan excesivamente costosas, inclusive mucho más que dos cámaras por separado. 3. Una cámara gran angular de 180 grados con tecnología IP, utiliza generalmente dos lentes cruzados o un lente hemisférico, que utiliza una herramienta de corrección de distorsión por software para simular una imagen normal. Este proceso hace que al usarse como cámara de reversa, se inserten algunos 'delays' o retardos en la imagen, que puede causar un efecto adverso en las maniobras de reversa. Por tanto se solicita modificar este requerimiento por dos cámaras independientes, (1) una <u>cámara trasera</u> con un ángulo de visión de 130 grados (FV) igual que la frontal, y (2), una <u>cámara de reversa</u> , preferiblemente análoga para evitar retardos en la imagen, donde el ángulo de ataque sea mayor y que este apuntando más hacia el piso para facilitar la maniobra de reversa.	Transdev Colombia S. A.	11/09/2020	TMSA atiende la observación y se realizará el ajuste en el "ANEXO 3. ITS", con la respectiva adenda.
135	Anexo 1.2 Minuta Provisión Modelos A y B.	1. Capítulo 5 – Constitución del PA y funcionamiento, numeral 5.3, Subcuenta Garantía Líquida de Mantenimiento – Cuenta Financiador Flota y – Cuenta Financiador Infraestructura de Soporte.	Ninguna de estas cuentas y/o subcuentas establece cuál es el destino y/o propietario de los rendimientos que se puedan generar por la inversión temporal de los recursos allí administrados. Favor aclarar, especificar, asignar su destino o uso.	SOCIEDAD FIDUCIARIA DE OCCIDENTE S. A.	11/09/2020	TMSA informa respetuosamente que no se acoge la observación.
136	Anexo 1.2 Minuta Provisión Modelos A y B.	2. Numeral 5.3.2.7. – Varios, literal e) Agradecemos especificar el alcance definido como el papel activo a cargo del administrador fiduciario en el control del uso de los recursos del PA para evitar la destinación de los recursos a fines diferentes previstos en el contrato.	Sobre el particular, amablemente solicitamos delimitar el alcance de esta obligación, en consideración a que la fiduciaria que se encargue de la administración de los recursos, no puede ni debe tener a su cargo labores propias de interventoría y supervisión del cumplimiento de las obligaciones a cargo de los concesionarios, ni de verificar si las actividades a su cargo cumplen o no con los requerimientos exigidos por la entidad concedente. Reiteramos esta inquietud porque en respuestas al proyecto de pliegos persiste la inquietud presentada, la respuesta no es aclaratoria.	SOCIEDAD FIDUCIARIA DE OCCIDENTE S. A.	11/09/2020	TMSA informa respetuosamente que no se acoge la observación y se permite aclarar que se mantiene lo estipulado en el numeral 5.3.2.1.
137			3. Para la consecución de recursos de deuda para el desarrollo de los proyectos de provisión y operación, manifestamos a Transmilenio la necesidad de incluir de manera expresa en las secciones correspondientes al desarrollo de estructuras financieras de la minuta del contrato de concesión y en los demás documentos del proceso a que haya lugar, la posibilidad constituir por parte del contratista que resulte seleccionado un patrimonio autónomo adicional al cual se transfieran activos que sirvan de garantía y pago del servicio de la deuda, incluyendo derechos de crédito derivados de la retribución y de otras sumas de dinero necesarias para el pago de los recursos de deuda que deban ser obtenidos por el contratista para la compra y entrega de la flota.	SOCIEDAD FIDUCIARIA DE OCCIDENTE S. A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que en el Numeral 6.2.26 literal (j) de la Minuta de Provisión: "Desarrollo de Estructuras Financieras: El Concesionario de Provisión podrá estructurar o utilizar para su financiamiento las estructuras financieras que considere adecuadas. Entre ellas, podrá utilizar la figura especial de cesión de los flujos de la Remuneración. El Concesionario de Provisión podrá estructurar emisiones de valores para colocarlas en el mercado de capitales colombiano y/o extranjero utilizando como respaldo el Contrato y en particular los flujos de la Remuneración. El Concesionario de Provisión o la Fiduciaria podrán desarrollar cualesquiera otros esquemas financieros, tales como titularización, emisión de bonos y sindicaciones, entre otros. Para estos efectos, los derechos económicos a favor del Concesionario de Provisión, derivados de este Contrato, podrán ser incondicionalmente cedidos a los Financiadores. Así mismo, aunque afectos a la prestación del servicio público de transporte y consecuentemente adquiridos o intensidades para el actual proceso. blemente a la entidad confirmar que nuestro anterior entendimiento es correcto. sionario SIRCI y de las interventorías, para la realización de las actividades relacionadas con el alistamiento de la flota. Es entendido que esta limitación geográfica no
138			4. De acuerdo con nuestra experiencia en concesiones de similar naturaleza, sugerimos establecer de manera expresa la posibilidad consistente en que los concesionarios de provisión y operación, tengan la facultad de ceder los derechos económicos (activos o de cobro) derivados de la retribución a que tengan derecho. Dicha cesión tendría por finalidad la consecución por parte de los concesionarios de recursos por parte de financiadores, teniendo en cuenta que dentro de las condiciones que dichas entidades han solicitado para el financiamiento de este tipo de proyectos, se encuentra la cesión de los derechos económicos antes citados en los términos de los artículos 1959 y siguientes del Código Civil. Lo anterior con el propósito de asegurar que la entidad concedente transfiera al patrimonio autónomo que resulte cesionario de tales derechos, todos los recursos a los que tenga derecho el concesionario, necesarios para el pago del servicio de la deuda.	SOCIEDAD FIDUCIARIA DE OCCIDENTE S. A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que en el Numeral 6.2.26 literal (j) de la Minuta de Provisión: "Desarrollo de Estructuras Financieras: El Concesionario de Provisión podrá estructurar o utilizar para su financiamiento las estructuras financieras que considere adecuadas. Entre ellas, podrá utilizar la figura especial de cesión de los flujos de la Remuneración. El Concesionario de Provisión podrá estructurar emisiones de valores para colocarlas en el mercado de capitales colombiano y/o extranjero utilizando como respaldo el Contrato y en particular los flujos de la Remuneración. El Concesionario de Provisión o la Fiduciaria podrán desarrollar cualesquiera otros esquemas financieros, tales como titularización, emisión de bonos y sindicaciones, entre otros. Para estos efectos, los derechos económicos a favor del Concesionario de Provisión, derivados de este Contrato, podrán ser incondicionalmente cedidos a los Financiadores. Así mismo, aunque afectos a la prestación del servicio público de transporte y consecuentemente amara gran angular de 180 grados con tecnología IP, utiliza generalmente dos lentes cruzados o un lente hemisférico, que utiliza una herramienta de corrección de distorsión por software para simular una imagen normal. Este proceso hace que al usarse como cámara de reversa, se inserten algunos 'delays'

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
139			<p>5. <u>No constitución de vigencias futuras para el pago de la Retribución a favor de los concesionarios</u>: De acuerdo con nuestra experiencia en concesiones de similar naturaleza, les manifestamos que por regla general, los financiadores han decidido desembolsar créditos para el desarrollo de este tipo de proyectos, en consideración a que las entidades concedentes han adquirido compromisos presupuestales tales como la autorización de vigencias futuras, para el pago de la retribución a que tengan derecho, blindando de esta manera el compromiso de la administración de pagar las actividades efectivamente ejecutadas por los concesionarios, con independencia de factores externos o difíciles de prever tales como asonadas, motines o comportamiento negativos en el recaudo del sistema, entre otros factores.</p> <p>En virtud de todo lo anterior, agradecemos sus consideraciones frente a las razones por las cuales Transmilenio decidió no tener un esquema de vigencias futuras para el desarrollo los contratos de concesión.</p>	SOCIEDAD FIDUCIARIA DE OCCIDENTE S.A.	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que, el CONFIS Distrital en sesión No.15 celebrada el 24 de agosto de 2020, en concordancia con lo establecido en el Artículo 5 del Decreto 662 de 2018, otorgó aval fiscal referente a las necesidades de recursos externos del Sistema Integrado de Transporte Público, derivadas del diferencial tarifario en las diferentes fases de implementación del sistema, incluida la Fase V, la modificación de las condiciones financieras de los contratos de concesión de la Fase III del SITP, la entrada en operación de la primera línea del metro y sus troncales alimentadoras, y los ingresos adicionales para su financiación, principalmente los de Sector Movilidad, lo anterior, teniendo en cuenta que el escenario en el que se incorporan todas las fuentes de recursos es compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Adicionalmente, TMSA se permite informar que, no se van a expedir vigencias futuras que respalden la retribución del concesionario, toda vez que la remuneración de los contratos de concesión para gran angular de 180 grados con tecnología IP, utiliza generalmente dos lentes cruzados o un lente hemisférico, que utiliza una herramienta de corrección de distorsión por software para simular una imagen normal. Este proceso hace que al usarse como cámara de reversa, se inserten algunos 'delays' o retardos en la imagen, que puede causar un efecto adverso en las maniobras de reversa. Por tanto se solicita modificar este requerimiento por dos cámaras independientes, (1) una cámara trasera con un ángulo de visión de 130 grados (FV) igual que la frontal, y (2), una cámara de reversa, preferiblemente análoga para evitar retardos en la imagen, donde el ángulo de ataque sea m
140	Plegios definitivos	5.4.3	Se solicita eliminar la exigencia contenida en la sección 5.4.3, respecto a que el personal mínimo requerido sea de dedicación exclusiva. Lo anterior en la medida en que para los interesados es posible generar economía de escala si la Entidad permite que, en caso de resultar adjudicatarios en más de una Unidad Funcional (lote) se permita utilizar el mismo personal para la ejecución del proyecto. Lo anterior se traduciría en una propuesta mucho más competitiva para la Entidad.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA se permite informar que no es posible acoger la observación, en la medida en que la misma fue dispuesta para garantizar la correcta ejecución del Contrato y la independencia del mismo.
141	Anexo 7	3.2 (Anexo 7)	Entendemos que, de acuerdo con lo establecido en la sección 3.2 del Anexo 7 que dispone que "TMSA podrá entregarle la operación al Concesionario de Provisión". En este sentido entendemos que TMSA podrá decidir si entrega o no la operación al concesionario de Provisión. Es decir que no será automática la entrega de dicha operación al Concesionario de Provisión. Les solicitamos de manera respetuosa confirmar que nuestro entendimiento es correcto.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA se permite informar que el entendimiento es correcto, dependerá única y exclusivamente de TMSA la determinación de quién debe operar la Flota.
142	Anexo 1.1 y Anexo 7	7.2.33 (Anexo 1.1) y 3.2 (Anexo 7)	De ser correcta nuestra interpretación de la pregunta anterior, les solicitamos se aclare esta situación en la sección 7.2.33 del PDEF, ANEXO 1.1. Minuta de Provisión MOD. A donde se establece que es una obligación del Concesionario de Provisión "operar la Flota, en las mismas condiciones del Contrato de Concesión de Operación"; generando así una contradicción en la redacción. Por lo tanto, solicitamos a la entidad aclare que el Concesionario de Provisión podrá (potestativo y no obligatorio) operar la flota tras un Proceso de Retoma pero que esto no es en sí una obligación sino una posibilidad que se prevé en el contrato.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA se permite informar que no es posible acoger su observación. El Concesionario de Provisión sí se encuentra en la obligación de operar la Flota "[...] en caso de TMSA requerirlo de acuerdo con el Anexo 7 ". Por lo anterior, es claro que NO es potestativo para el Concesionario. Sin embargo, tal y como fue expresado en la respuesta anterior, si es potestativo para TMSA, es decir, el Ente Gestor podrá disponer que otro sea el Operador de la Flota.
143	Anexo 1.1	23.10.4	De acuerdo con la sección 23.10.4 del Anexo 1, las medidas de Exclusión de Flota que sean adoptadas por el Ente Gestor, generarán la no remuneración de los vehículos excluidos tanto al Concesionario de Provisión como al Concesionario de Operación salvo por el componente de remuneración asociado al Financiador (COEFINVI) de acuerdo con la fórmula establecida en la Sección 10.1.7. Teniendo esto en cuenta, se solicita que se aclare qué ocurre cuando la causa de la Exclusión no sea atribuida al Concesionario de Provisión.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA informa respetuosamente que no acoge la observación. Así mismo, TMSA se permite aclarar que de acuerdo con lo establecido en Numeral 10.1.7 de la Minuta Modalidad B, la participación de la remuneración asociada a la TMVIZ que se gira directamente a la Cuenta Financiador, no está afectada por la disponibilidad de los vehículos, mientras que la participación del Concesionario de Provisión sí está afectada por la disponibilidad de los vehículos así como la remuneración asociada a la TMVAZ. Por otro lado, en la Modalidad A, la remuneración del concesionario de Provisión, no se encuentra afectada en ningún caso por disponibilidad, puesto que, en el acuerdo entre privados los Concesionarios de Provisión y Operación acoplados deberán definir el mecanismo de solución de conflictos que registrará su relación contractual. En todo caso, deberán fijar un mecanismo de solución de conflictos que dirima las disputas que surjan en torno a los descuentos en la remuneración del Concesionario de Operación por indisponibilidad de Flota.
144	Anexo 1.1	3.94 y 23.10.4	De acuerdo con la sección 23.10.4 del Anexo 1, las medidas de Exclusión de Flota que sean adoptadas por el Ente Gestor, generarán la no remuneración de los vehículos excluidos tanto al Concesionario de Provisión como al Concesionario de Operación salvo por el componente de remuneración asociado al Financiador (COEFINVI) de acuerdo con la fórmula establecida en la Sección 10.1.7 . Sin embargo, en la definición de "Exclusión de Flota" de la sección 3.94 la parte en negrilla no se incluye. Por esta razón, se solicita que se añada con el fin de guardar coherencia en el documento.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA se permite aclarar que realizará la revisión correspondiente y en dado caso se hará modificación mediante Adenda.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
145	Anexo 1.1	23.10.2, 23.10.3 y 23.10.4	Teniendo en cuenta que según la sección 23.10.4 la Exclusión de Flota tendrá lugar a la no remuneración de los vehículos tanto al Concesionario de Provisión como al Concesionario de Operación, solicitamos que en las causales de Exclusión (23.10.2 y 23.10.3) se establezca que éstas solo aplicarán cuando las causas sean imputables al Concesionario de Provisión.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA informa respetuosamente que no acoge la observación. Así mismo, TMSA se permite aclarar que de acuerdo con lo establecido en Numeral 10.1.7 de la Minuta Modalidad B, la participación de la remuneración asociada a la TMVIZ que se gira directamente a la Cuenta Financiador, no está afectada por la disponibilidad de los vehículos, mientras que la participación del Concesionario de Provisión si está afectada por la disponibilidad de los vehículos así como la remuneración asociada a la TMVAZ. Por otro lado, en la Modalidad A, la remuneración del concesionario de Provisión, no se encuentra afectada en ningún caso por disponibilidad, puesto que, en el acuerdo entre privados los Concesionarios de Provisión y Operación acoplados deberán definir el mecanismo de solución de conflictos que regirá su relación contractual. En todo caso, deberán fijar un mecanismo de solución de conflictos que dirima las disputas que surjan en torno a los descuentos en la remuneración del Concesionario de Operación por indisponibilidad de Flota.
146	Anexo 1.1	23.10.3 (ii)	Es una causal de Exclusión de Flota que "los vehículos que no operen 1200 kilómetros operativos o más por mes durante tres (3) meses consecutivos". Solicitamos que se aclare Solicitamos que se aclare que en el caso de que esta causal se materialice por causas imputables a TMSA, el Concesionario de Provisión no sufrirá afectación alguna en la ejecución de su contrato y, por ende, en su remuneración. Solicitamos que igual aplique en Solicitamos que igual aplique en aquellos casos en que la materialización de la causal sea por razones imputables al Concesionario de Operación, en la medida en que en estas situaciones la Remuneración del Concesionario de Provisión no se debe ver afectada.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA aclara que: - Para la modalidad A: De conformidad con el numeral 10.1.7 de la minuta del contrato, la exclusión de flota no es causal de afectación a la remuneración por concepto de tarifa TMVIZ. Así mismo, se informa que si se llega a desvinculación del vehículo esta situación si afecta la remuneración de la TMVIZ. - Para la modalidad B: solo el 20% de la tarifa TMVIZ será afectada por la disponibilidad del vehículo independiente de las razones que generen su no disponibilidad.
147	Anexo 1.1	23.10.3 (iii)	Es una causal de Exclusión de Flota "la decisión judicial o administrativa". Se solicita que se aclare que la decisión judicial se refiere a disponibilidad del vehículo y no al contrato de operación.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA se manifiesta respetuosamente que no acoge la observación, ya que cualquier decisión jurídica que afecte la operación del vehículo ya sea por procesos judiciales sobre el mismo o por restricciones sobre la ejecución de los contratos de provisión y/u operación, podrá ser causal de exclusión del vehículo.
148	Anexo 1.1	23.10.3 (iv)	Es una causal de Exclusión de Flota por "inmovilización mayor a un (1) mes en Patios por las autoridades ambientales o autoridades de tránsito y transporte". Solicitamos que se aclare que dicha inmovilización no podrá estar relacionada con accidentes o temas relacionados con la operación de la Flota. De esta manera, en si esta causal fuera imputable al Concesionario de Operación; necesario aclarar que no le será afectada la retribución al Concesionario de Provisión.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA aclara que: - Para la modalidad A: De conformidad con el numeral 10.1.7 de la minuta del contrato, la exclusión de flota no es causal de afectación a la remuneración por concepto de tarifa TMVIZ. Así mismo, se informa que si se llega a desvinculación del vehículo esta situación si afecta la remuneración de la TMVIZ. - Para la modalidad B: solo el 20% de la tarifa TMVIZ será afectada por la disponibilidad del vehículo independiente de las razones que generen su no disponibilidad.
149	Anexo 1.1	23.10.3 (v)	Es una causal de Exclusión de Flota "la solicitud expresa del Concesionario de Operación o del Concesionario de Provisión aprobada por TMSA ". Solicitamos que dicha solicitud por parte del Concesionario de Operación tenga que ser aprobado solo por TMSA, sino por el Concesionario de Provisión.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA se permite aclarar que la solicitud de desvinculación debe ser realizada por ambos concesionarios, por lo tanto, se entiende que el Concesionario de Provisión ha autorizado la desvinculación del vehículo.
150	Anexo 1.1	7.2.31	De acuerdo con la sección 7.2.31, en caso de que se presente una situación de Desvinculación de la Flota por causas distintas al vencimiento de la vida útil de la misma, el Concesionario tendrá un plazo de cinco (5) meses para reemplazar el Bus desvinculado por uno nuevo que cumpla con los requerimientos establecidos en el Anexo 1- Especificaciones Técnicas de la Flota . Consideramos que el tiempo de 5 meses resulta insuficiente para hacer el reemplazo , por lo tanto solicitamos que se amplie este plazo.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA se permite informar que el plazo definido en el numeral 7.2.31 fue ampliado a seis meses.
151	Anexo 1.1	7.2.31.1 (c)	Son causales de Desvinculación de Flota que "el Bus presente riesgos para la seguridad de los pasajeros". Amablemente solicitamos que se aclare qué se entiende por "riesgos para la seguridad de los pasajeros".	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA se permite manifestar que una falla que genere riesgos a los usuarios, sin limitarse a ellas, son por ejemplo la ruptura del chasis, fallas irreparables en el sistema de frenos y/o dirección, baterías inestables o con posibilidad de incendio, entre otras.
152	Anexo 1.1	7.2.31.1 (c) y (d)	Son causales de Desvinculación de Flota que "el Bus presente riesgos para la seguridad de los pasajeros" y que "el Bus presente deficiencias que tengan incidencia directa o indirecta en una contaminación sonora o del aire , superior a los límites previstos en el presente Contrato, sus Anexos y Apéndices, o en la Ley Aplicable ". Solicitamos que estas dos causales contemplen un periodo de cura para resolver el riesgo de seguridad de los pasajeros o las deficiencias que tenga bus.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA se permite manifestar que antes de la desvinculación de la flota por alguna falla mecánica existe un periodo de cura para recuperar el vehículo, el cual será definido en el protocolo de desvinculación y exclusión para el Sistema que establece entre otros los términos y condiciones de la exclusión o desvinculación de la flota derivados de diferentes causas. En este sentido, una vez se adjudiquen los actuales contratos TMSA procederá actualizar el correspondiente acto administrativo (Resolución) con el fin de incluir en el mismo las consideraciones puntuales del actual proceso (desvinculación y exclusión) y definir claramente los tiempos y plazos de cura establecidos para la inoperatividad de la flota derivada de los diferentes factores que la puedan generar.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
153	Anexo 1.1	7.2.31.1 (c) y (d)	Son causales de Desvinculación de Flota que "el Bus presente riesgos para la seguridad de los pasajeros" y que "el Bus presente deficiencias que tengan incidencia directa o indirecta en una contaminación sonora o del aire , superior a los límites previstos en el presente Contrato , sus Anexos y Apéndices o en la Ley Aplicable ". Solicitamos que en caso de que estas causales sean imputables al concesionario de operación, sea éste quien asuma las consecuencias económicas de la Desvinculación.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA manifiesta respetuosamente que no acoge la observación, ya que es responsabilidad del Concesionario de Provisión realizar el seguimiento a la flota y poner las alertas correspondientes con el fin que no se presenten desvinculaciones de flota derivadas de una mala gestión de mantenimiento por parte del Concesionario de Operación.
154	Anexo 1.1	7.2.31.1 (e)	Es una causal de Desvinculación de Flota que "el Bus presente modificaciones técnicas o mecánicas respecto de su tipología y/o tecnología inicial y de las cuales no exista previo aval y/o autorización escrita por parte del Concesionario de Provisión y que no hayan sido notificadas previamente a TMSA ". Se solicita que esta causal contemple un periodo de cura para resolver la modificación al bus y que, además, solo afectará la retribución del Concesionario de Provisión si este es responsable de dichas modificaciones.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA se permite manifestar que antes de la desvinculación de la flota por alguna falla mecánica existe un periodo de cura para recuperar el vehículo, el cual será definido en el protocolo de desvinculación y exclusión para el Sistema que establece entre otros los términos y condiciones de la exclusión o desvinculación de la flota derivados de diferentes causas. En este sentido, una vez se adjudiquen los actuales contratos TMSA procederá actualizar el correspondiente acto administrativo (Resolución) con el fin de incluir en el mismo las consideraciones puntuales del actual proceso (desvinculación y exclusión) y definir claramente los tiempos y plazos de cura establecidos para la inoperatividad de la flota derivada de los diferentes factores que la puedan generar. Por otra parte, se reitera que es responsabilidad del Concesionario de Provisión realizar el seguimiento a la flota y poner las alertas correspondientes con el fin que no se presenten desvinculaciones de flota derivadas de una mala gestión de mantenimiento por parte del concesionario de operación.
155	Anexo 1.1	7.2.31.1 (f)	Es una causal de Desvinculación de Flota la "decisión judicial o administrativa". Se solicita que a quien le sea imputable la decisión judicial o administrativa (concesionario de provisión o concesionario de operación), asuma el riesgo por la Desvinculación.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA manifiesta respetuosamente que no acoge la observación, ya que en ningún caso TMSA remunerará vehículos que no se encuentren vinculados en el Sistema.
156	Anexo 1.1	7.2.31.1 (g)	Es una causal de Desvinculación de Flota que "por solicitud expresa del Concesionario de Operación o del Concesionario de Provisión aprobada por TMSA". Solicitamos que dicha solicitud por parte del Concesionario de Operación tenga que ser aprobado solo por TMSA, sino por el Concesionario de Provisión excepto cuando se solicita la exclusión por razones de seguridad.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA se permite aclarar que la solicitud de desvinculación debe ser realizada por ambos concesionarios, por lo tanto, se entiende que el Concesionario de Provisión ha autorizado la desvinculación del vehículo.
157	Anexo 1.1	12.3.1.2	Es un riesgo asignado a TMSA los "efectos desfavorables por desvinculación de Flota en la Etapa de Operación y Mantenimiento , cuando aún no ha sido completamente amortizada, de acuerdo con la vida útil establecida en el contrato , por razones no imputables al Concesionario de Provisión y por entrada de nuevos proyectos de transporte". Se solicita que se aclare la forma como será asumido este riesgo .	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA se permite aclarar que durante el periodo de la concesión se realiza una sola vinculación de flota al inicio del mismo y esta flota tiene una vida útil igual al periodo de la concesión, por lo anterior se realizará ajuste mediante adenda en la matriz de riesgos.
158	Anexo 12	Riesgo 16	Debido a la volatilidad reciente de la TRM por la pandemia por COVID-19 y a sus efectos negativos sobre la estructuración de las ofertas, se solicita que el riesgo cambiario sea asumido por TMSA o que, en su defecto, se adopte un mecanismo de actualización de la TRM por lo menos entre la oferta y la suscripción del contrato.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA se permite aclarar que se realizó ajuste mediante adenda publicada el 14 de septiembre de 2020. En el Numeral 8.4.14 Treceavo paso: Actualización Tarifa TMVIZ - Provisión. se establece: "(a) Se realizará la conversión de la tarifa TMVIZ (descrita en el Formato 1) de pesos a dólar con la TRM de la fecha de presentación de la oferta, y posterior conversión de Dólar a Pesos con la TRM de la fecha de adjudicación. Solo para fines de aclaración, esta actualización no se tendrá en cuenta durante el proceso de evaluación definido en el Capítulo 8, dado que para la evaluación se utilizará la TMVIZ descrita en el Formato 1 entregado por el Proponente. Esta actualización se verá reflejada en la Minuta de Contrato de Concesión de Provisión."
159	Anexo 12	Riesgos 17-23	Se solicita que los riesgos regulatorios sean asumidos por TMSA, especialmente el riesgo regulatorio por cambios en materia tributaria. Lo anterior, dado que siguiendo los lineamientos del Documento CONPES 3107, TMSA está mejor capacitado y facultado para asumir este riesgo.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida.
160	Anexo 1.1	3.125	Según la sección 3.125, el mantenimiento de la Infraestructura de Soporte Eléctrica es una obligación del concesionario de provisión. Solicitamos que esta sea una obligación asignada al concesionario de Operador, en tanto está mejor capacitado y facultado para asumir dicha obligación y sobre todo quien está en custodia de la misma.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA informa respetuosamente que la observación no puede ser acogida, por cuanto se prevé que el Concesionario de Provisión de la Infraestructura de Recarga eléctrica es quien mantiene relación directa con proveedores y fabricantes de este tipo de Infraestructura por tanto presenta un mayor conocimiento técnico para su mantenimiento.
161	Pliegos definitivos	5.2.1/5.2.11	Solicitamos se retire el requisito de acreditar la Capacidad Financiera – Recursos de Deuda para el momento de presentación de la oferta. Este requisito encarece los costos del proyecto, además que contar con la deuda no es necesario para ese momento, teniendo en cuenta que se estructuran las necesidades de proyecto para que inicialmente sean cubiertas con los aportes del patrimonio del concesionario. Solicitamos que se tenga en cuenta que con la presentación de la garantía de seriedad de la oferta el concesionario está adquiriendo responsabilidades en caso de ser adjudicatario, incluyendo la financiación de todo el proyecto.	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA informa respetuosamente que no se acoge la observación.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
162	Anexo 1.1	7.2.31.1 (b)	Solicitamos que ante la ocurrencia de hechos como vandalismo, terrorismo, desastres naturales, entre otros, y durante el periodo en el que se se genere la desvinculación del bus y éste deba ser reemplazado por uno nuevo, no se afecte la remuneración del concesionario de Provisión TMVIZ y TMVAZ	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA manifiesta respetuosamente que no acoge la observación, ya que en ningún caso TMSA remunerará vehículos que no se encuentren vinculados en el Sistema.
163	Anexo 1.1	6.2.4	Teniendo en cuenta la complejidad de las adecuaciones que se deberán llevar a cabo para la infraestructura de soporte, solicitamos que se contemple una infraestructura mínima que deberá entrar en operación conjuntamente con los buses, así como unas adecuaciones que puedan entregarse con posterioridad, de manera tal que los tiempos sean suficientes para el cumplimiento de la obligación. Con los plazos actuales contemplados para la etapa preoperativa es poco probable la ejecución de la totalidad de las adecuaciones	Durán & Osorio Abogados Asociados Mercantil Colpatría	14/09/2020	TMSA atiende la observación, incluyendo en los anexos 6 Infraestructura de Soporte, las nuevas fases de implementación de los patios, los requerimientos de infraestructura para cada una y el tiempo interfases.
164	ANEXO 6.2 INFRAESTRUCTURA DE SOPORTE TECNOLOGIA ELECTRICA	En primer lugar, se debe resaltar la importancia de los Patios dentro del Sistema TransMilenio, toda vez que esta infraestructura es indispensable para garantizar la disponibilidad de la flota de manera oportuna y en condiciones adecuadas para la prestación del servicio. En este sentido, es necesario contar con la infraestructura necesaria con estándares de calidad y que sea desarrollada con las áreas de soporte donde se pueden realizar, entre otras, las siguientes actividades: <ul style="list-style-type: none"> •Parqueo de flota •Lavado de vehículos •Recarga de flota eléctrica •Mantenimiento preventivo y correctivo •Alistamiento •Capacitación a conductores <p>En segundo lugar, por la naturaleza del diseño operacional del Sistema se requiere que los Patios sean localizados en la periferia de la ciudad, próximos a los puntos donde inician las rutas su operación comercial, es decir, donde los pasajeros inician sus viajes, con el fin de facilitar la centralización y optimización de la operación desde el patio y reducir los kilómetros en vacío. En consecuencia, es necesario diseñar un mecanismo que permita adaptar las necesidades de los Patios en armonía con la morfología urbana del territorio. A fin de garantizar este objetivo, los Concesionarios de Provisión se encargarán de proveer la infraestructura de soporte a la operación o Patios, para lo cual deberán asumir los procesos de gestión de suelo para su implementación, diseño, construcción en consideración a la tecnología de flota eléctrica, lo anterior por cuenta y riesgo de los Concesionarios.</p>	OBSERVACION No esta facil la localizacion en las ubicaciones requeridas de los lotes de la cabida requerida. En una ciudad de permanente crecimiento donde la tierra se ha convertido en escasa y se busca para construcción vertical no hay una oferta privada de espacios para el uso propuesto. Por otro lado se genera un proceso especulativo con los precios de venta y/arriendo que afecta la tarifa dado que va directo a ella.	Carlos Vargas	14/09/2020	TMSA informa respetuosamente que la observación no puede ser acogida debido a que el presente proceso licitatorio, se decidió como obligación de suministrar la infraestructura de soporte (patios), al Concesionario de Provisión, donde se incluyen todas las actividades relacionadas con la etapa de gestión predial, diseño y construcción.
165			OBSERVACION La cantidad y la calidad de las gestiones preoperativas y prediales, así como la cantidad de entidades intervinientes en los procesos colocan al concesionario en una posición de Alto Riesgo de Incumplimiento con sus derivadas consecuencias.	Carlos Vargas	14/09/2020	TMSA informa respetuosamente que la observación no puede ser acogida debido a que el presente proceso licitatorio, se decidió como obligación de suministrar la infraestructura de soporte (patios), al Concesionario de Provisión, donde se incluyen todas las actividades relacionadas con la etapa de gestión predial, diseño y construcción.

Id	Documento al que se hace la observación	Párrafo/ Sección/ Tabla / Figura/página	Observación	Interesado	Fecha Radicación	Respuesta
166		REQUERIMIENTO Requiere la TMSA-LP-03-2020 que el Mantenimiento de la infraestructura de Cargue de los buses sea realizada por el concesionario de provision durante todo el period de concesion	OBSERVACION Por la naturaleza de sus actividades financieras y/o de inversion, los bancos, fondos de capital privado , las companias de Leasing y otras formas habilitables como proveedor de flota estan muy lejos de poder dedicar esfuerzos a EL MANTENIMIENTO DE UNA INFRAESTRUCTURA DE CARGA. SOLICITUD Se solicita muy comedidamente que tal cual el proveedor de flota entrega los buses para que el proveedor de operacion los mantenga ejerciendo el proveedor de flota la supervision del mantenimiento, se ejecute identica estrategia con la infraestructura de carga de los patios. El proveedor de operacion podra subcontratar tal especialidad con el proveedor de la infraestructura de cargue o ejecutarla directamente, en todo caso esta mas cerca esta actividad del centro de negocio de Operador que del proveedor de flota.	Carlos Vargas	14/09/2020	TMSA informa respetuosamente que la observación no puede ser acogida, por cuanto se prevé que el Concesionario de Provisión de la Infraestructura de Recarga eléctrica es quien mantiene relación directa con proveedores y fabricantes de este tipo de Infraestructura, por tanto presenta un mayor conocimiento técnico para su mantenimiento.
167	MIN_ANEXO 3. ITS	Sección 3.2.2 Sensores de cabina y motor - (Paginas 45 a la 47) Ítem B) Sensor	Se solicita hacer una adenda con la corrección establecida por Transmilenio, donde en esta licitación no se solicitan elementos de control de peso mencionados en el documento MIN_Anejo 3. ITS los siguientes: RF001 - RF002 - RF003 - RF004 - RF005 - RF006 - RNFS001 - RNFS002 ya que en el documento en el cual se dan las respuestas a las observaciones; 20200824_Observaciones Prepliegos Provisión TMSA-LP-03-2020 en el Id 17 el Sr. Carlos Vargas solicita eliminar el requisito para vehículos de 50 pasajeros, Transmilenio contesta: " TMSA se permite manifestar que para este proceso no es exigible un sistema de control de peso, por lo cual, se ajustaran los documentos de especificaciones técnicas de los vehículos." También con Id 418 de Superpolo S.A.S solicito aclaración referente a los indicadores luminosos, Transmilenio contesta: " TMSA se permite manifestar que para este proceso no es exigible un sistema de control de peso, por lo cual, se ajustaran los documentos de especificaciones técnicas de los vehículos."	Hyundai	11/09/2020	TMSA se permite aclarar que el Anexo 3-ITS, es transversal y aplica a toda tipología de flota, por lo tanto se precisa en este anexo que los sensores de peso solo se exigen para el componente de Alimentación.
168			Estamos muy interesados en la participación de la licitación TMSA-LP-03-2020 pero solo podemos contar en: 1-Sensores Contadores de pasajeros 2-Ruteros digitales 3-Cámaras CCTV y equipo a Bordo. Necesitamos saber especificamente , en que formato, podemos ofertar estos 3 subsistemas y si las ofertas se hacen a TRANSMILENIO Directamente y/o a cada operador y/o a los carroceros.	SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE DEVITECK SAS	9/09/2020	TMSA se permite aclarar que los Sistemas Inteligentes de Transporte- ITS requeridos en la Licitación TMSA-LP-03-2020 deben ser suministrados en su totalidad por el Concesionario de Provisión de Flota, adjudicatario de la Licitación, quien tendrá la autonomía de seleccionar su aliado tecnológico para desplegar a bordo de la flota todos los ITS con sus requerimientos funcionales y no funcionales conforme a lo estructurado en el Anexo 3-ITS, el cual hace parte integral del contrato de Concesión que se suscriba.
169		En desarrollo del derecho de petición, solicitamos una pronta aclaración y corrección al pliego de la licitación TMSA-LP-03-2020, por cuanto de la lectura de los mismos se observa una clara violación del derecho al trabajo y al objetivo de contar con ofertas plurales en los procesos licitatorios, al pretender inhabilitar a todo el sector de consultoría de infraestructura y transporte para participar directa e indirectamente en las mencionadas licitaciones y poner en riesgo la llegada de un numero plural de ofertas. Como se puede observar en los pliegos correspondientes, el numeral 3.16.1., dice lo siguiente: "Se entenderá por conflicto de interés toda situación que impida al Proponente ejecutar el Contrato de Concesión de manera imparcial, en caso de resultar Adjudicatario." Subrayado fuera del contexto Adicionalmente, el numeral 3.16.3 complementa: "...el Proponente deberá manifestar que él, sus directivos, asesores y el equipo de trabajo con el cual ejecutarán el Contrato, no se encuentran incurso en conflicto de intereses;"	<u>Ver documento Adjunto 1.</u> En ese sentido, en uso del derecho de petición y con el objeto que sea debidamente ajustado en el pliego de condiciones, solicitamos que las inhabilidades o los mal llamados conflictos de interés mencionados en el pliego, solo apliquen para la preparación de las ofertas y no para la ejecución de las concesiones, exceptuando el caso del literal (a) con el SIRCI. Y adicionalmente, se limite el entendimiento de la "estructuración del Contrato de Concesión de Provisión de Flota o del Contrato de Concesión de Operación", a los contratos que específicamente contienen dicho objeto, sin que sea ampliable o interpretable a documentos previos y lógicamente relacionados con la licitación como lo son los de política, regulación general sobre transporte e infraestructura, guías de transporte, infraestructura, ambientales y/o seguridad vial, etc, todos los cuáles habiendo sido contratados por Transmilenio S.A. sin anunciar una relación directa o indirecta con este proceso licitatorio, no podrían resultar de manera posterior en que el uso que de sus productos hiciera ese ente gestor, impida a los contratistas correspondientes asesorar o acompañar a empresas o personas interesadas en participar en el presente proceso licitatorio.	MARTHA GLORIA MONROY	11/09/2020	TMSA se permite informar que la observación no puede ser acogida, en la medida en que todas las disposiciones contenidas en los Pliegos de Condiciones del Proceso, relativas a la configuración de conflictos de intereses, atienden de manera directa al cumplimiento de los principios de contratación pública contenidos en la Ley 80 de 1993. Asimismo, se informa al interesado que no es cierta la afirmación según la cual el término "estructuración" contenido en el numeral 3.16.1 del Pliego de Condiciones, signifique que todo el sector de consultoría de infraestructura y transporte de la ciudad quede inhabilitado para apoyar a proveedores y operadores, toda vez que el equipo de "estructuración" del cada uno de los procesos de selección adelantados por la Entidad, se encuentra perfectamente delimitado.