

Cartagena de Indias D.T y C, 14 de febrero de 2014 *Por un futuro mejor.*

TRANSCARIBE S.A.  
NIT. 806 000044  
Rad. Int. \_\_\_\_\_

14 FEB 2014

Fecha y Hora: 09:05 am  
Folios: 4 Anexos: NO  
RECIBIDO PARA REVISIÓN  
NO IMPLICA ACEPTACIÓN

Señores  
**TRANSCARIBE S.A.**  
**DR. JOSE LOPEZ AMARIS**  
**Gerente**  
**LICITACION PUBLICA No. TC-LPN-004 DE 2013**  
Crespo, Carrera 5ª Calle 67 No. 66-91. Edificio Eliana  
Cartagena, Bolívar  
Colombia  
Fax: 6664429, 6664568  
Correo Electrónico: [licitacionoperacion@transcaribe.gov.co](mailto:licitacionoperacion@transcaribe.gov.co)

**Ref.: Objeciones prepliegos No. TC-LPN-004 DE 2013**

1. Cuáles fueron los criterios tenidos en cuenta para que se redujera el precio del kilómetro licitado para los buses articulados y los Padrones?
2. Porque se redujo el número de buses articulados en un 33% en relación con el proceso anterior?
3. Porque se redujo el ingreso esperado en la concesión No.1 pasando de \$965.019.000 a \$827.000.000?
4. Si la inversión en la concesión No.2 es mayor a la que se debe hacer en la concesión No.3 a que se debe la inferioridad en el Ingreso esperado de esta con relación a la Concesión No.3?
5. Con fundamento en que se desconoce de plano lo señalado por la Ley 105 de 1993, Ley 688 de 2002 y toda una serie de normas reglamentarias, al cercenar, acorde con lo señalado en la proforma 7, los derechos de reposición y renovación para los propietarios que habiéndoseles vencido la vida útil de su automotor, no recibirán reconocimiento y pago, luego de haber realizado una considerable inversión, como consecuencia de no haberse definido por la entidad la situación de los modelos 1993, y haberse dilatado por acción u omisión de la misma el proceso de desintegración y pago de tales automotores.
6. Recomendamos, que TRANSCARIBE expida un documento mediante al cual autorice a los propietarios de vehículos modelos 1993, y 1994 hacer la chatarrización de estos automotores, teniendo en cuenta el protocolo de chatarrización publicado en los pre pliegos, y que esta resolución se convierta en un título valor para su poseedor, el cual hará efectivo, cuando se hagan las respectivas

APROBUSCAR



adjudicaciones de contratos *Por un futuro mejor.* de operación, con el fin de evitar que se siga renovándose el actual parque automotor.

7. Exigimos la inclusión de al menos 200 propietarios como requisitos habilitantes en la alternativa No.1, para dar cumplimiento a los documentos Compes previamente creados para proteger la industria del transporte local y fomentar la democratización.
8. Proponemos la instalación de las mesas de trabajo con el fin de aclarar todas las dudas y posibles inconsistencias que puedan tener los pre pliegos, en esta etapa del proyecto a fin de avanzar con mayor celeridad en la etapa de Pliegos.
9. El conocido marco de lo relativo, nos permite colegir que algunos negocios, a pesar de su pésima estructuración, pueden ser atractivos para algunas personas, verdaderamente adineradas, que pueden soportar cualquier pérdida en cualquier plazo, porque ello incluso les representa alivio tributario por la generación de ingresos en otras actividades empresariales, sin embargo, para el pequeño transportador, que desea continuar perteneciendo a su actividad, la primera recapitalización, lo deja por fuera del negocio, o al menos disminuye considerablemente sus sueños y expectativas. Esa sin lugar a dudas es una forma de desplazamiento menos pública pero igual de cruel.
10. Con el fin de evitar pérdidas exageradas, en los primeros dos años de operación y como consecuencia flujos de caja negativos que pondrían en riesgo la operación y por ende el normal funcionamiento del sistema, recomendamos excluir de la tarifa técnica del sistema durante este periodo, los rubros de infraestructura y el porcentaje correspondiente al ente gestor, hasta el momento en que la demanda permita su inclusión, sin que se afecte el normal funcionamiento del sistema.

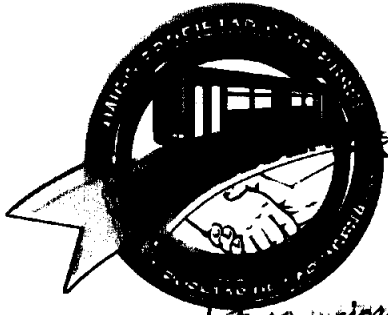
Permitiéndonos agregar que la exclusión del rubro de infraestructura incluido en la tarifa, es un tema más que superado, totalmente resuelto en otros sistemas, y que tercamente se mantiene en este cual dinosaurio prehistórico.

#### RAZONES QUE AFECTAN LA AUTOSOSTENIBILIDAD DEL PROYECTO

A los inversionistas privado responsables de la Operación del sistema se les está cargando responsabilidades que les corresponde al Distrito y el gobierno Nacional

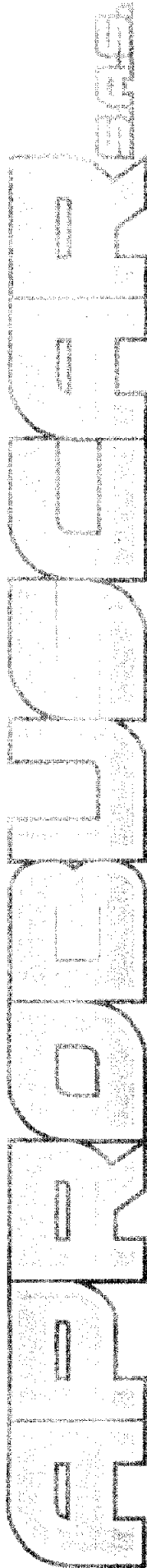
1. La compra del parque automotor existente para chatarrizarlo (\$230.000.000)
2. La participación en la tarifa Técnica del sistema de agentes (comisiones) que se apoderan de más de un 30% de los ingresos proyectados, los cuales no existen en el transporte actual.

APROBUCAR



3. El componente social *que debe llevar el proyecto*, compuesto por la eficiencia en la prestación del servicio, esto es, que se asignan unas frecuencias las cuales deben cumplir los operadores, so pena de ser sancionados, hecho que los obliga a recorrer las rutas asignadas, en los horarios establecidos, aunque la demanda de pasajeros no se esté cumpliendo de acuerdo con las estimaciones proyectadas.
4. La carga de asumir al menos el 10% de la demanda actual representada en los transbordos debido a que la tarifa es integrada, es decir, un ciudadano que hoy vive en la Boquilla y trabaja en Mamonal, debe pagar 4 pasajes; mientras que en el nuevo sistema este mismo ciudadano solo pagara 2.
5. La tarifa del usuario se mantendrá al mismo precio del transporte actual, pues ya está establecido que para el 2015, año que se presume se iniciara la operación del SITM en la ciudad, la tarifa de transporte colectivo costara \$1.800, lo cual coincide con la tarifa que tendrá el nuevo sistema al inicio de las operaciones.
6. La demanda de pasajeros en el transporte urbano en la ciudad, que en los últimos años ha mostrado una tasa de decrecimiento que supera el 2% anual, hecho que es atribuible a múltiples factores, y en nuestro caso el más significativo de estos es el transporte ilegal, lo cual hace que invertir en el nuevo sistema se vuelva muy riesgoso, si no se diseñan y ejecutan planes de mitigación concretas, que permita estabilizar esta variable, que según nuestra modesta apreciación, es la columna vertebral del macro proyecto.  
La adecuada combinación de estas variables podría dar como resultado la autosostenibilidad que se pretende alcanzar en el proyecto, si no se logra, le corresponde al estado contribuir económicamente con el proyecto para que este cumpla los objetivos propuestos.

Como el nuevo sistema tendrá una mejor organización se deduce que el desarrollo operacional será más eficiente, con vehículo amables con el medio ambiente, lo cual generara beneficios presentes y futuros para la sociedad Cartagenera, hecho que también es catalogado como beneficios sociales, pero para que todo esto sea posible se requiere de la participación económica del estado y el Distrito, toda vez que además de tener el compromiso de garantizar bienestar social a la comunidad, también serán grandes beneficiados del proyecto, teniendo en cuenta que el primero (la Nación) es socio con una participación de los posibles Beneficios económicos que genera el nuevo proyecto en un 33% de la utilidad operacional y el distrito en un 0.005% de los ingresos que se generan en la operación del mismo, lo anterior debido a que los nuevos Operadores serán





*Por un futuro mejor.*  
contribuyentes de impuestos de renta y complementarios e industria y comercio respectivamente; por tal motivo proponemos:

- 1- Que el Estado Apalanque el proyecto en lo relacionado con el componente social mencionado anteriormente (10%) y una proporción de la compra de los vehículos actuales que deben ser chat arrizados.

Por último, queremos aprovechar este espacio, para ratificar lo que de alguna u otra forma hemos mencionado, que todos los que de alguna u otra forma estamos involucrados en este proceso, tenemos una responsabilidad mas allá de nuestros vicios o individualidades, que no juguemos con el futuro de una ciudad, de toda una comunidad, con la dignidad, la vida y la existencia pacífica de más de un millón de personas.

No se trata solo entonces, de no dejarse enredar por el interés de uno u otro proponente, no se trata de establecer, previa batalla, quien es el más hábil o el mas “avisado” para utilizar una palabra muy nuestra, el mas “vivo”; está en juego Cartagena y su destino.

Con el establecimiento de la figura del ingreso esperado, se creo una regla básica que imposibilita la generación de riqueza desaforada o injusta, con fundamento en esa regla, mirémonos a la cara y trabajemos juntos por el bien del proyecto.

Nosotros estamos dispuestos, ponemos libremente a disposición la experiencia ineludible y necesaria del colectivo y todo lo que esté a nuestro alcance, de forma abierta, franca y sin reservas para que conjuntamente y con las manos extendidas hagamos el proyecto más cercano a lo excelente.

La otra parte la ponen ustedes, la ciudad se los agradecerá por siempre.

Cordialmente.

Pablo E. Julio Blanco.  
Representante Legal.

*Por un futuro mejor.*

