



SOCIEDAD OPERADORA DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA
“SOTRAMAC S.A.S”

NIT: 900298305 – 5

Cartagena de Indias, D.T. y C; Enero 14 de 2014

Señores:

TRANSCARIBE S.A

AM/198/14

Licitación Publica No. TC-LPN-004-2013

Crespo, Carrera 5ª Calle 67 No. 66-91. Edificio Eliana

Cartagena, Bolívar

Colombia

Tel. 6665217-6664568-6583334

Correo Electrónico: licitacionoperacion@transcaribe.gov.co

E.S.D.

REF: OBSERVACIONES LICITACIÓN PÚBLICA TC-LPN-004-2013 (2).

Riesgos asociados a la implementación:

Teniendo en cuenta las experiencias observadas en otros sistemas de transporte masivo de ciudades tales como Cali, Pereira, Bucaramanga y Barranquilla, se puede observar que todos estos sistemas han presentado graves problemas en sus procesos de implementación que han llevado a la materialización de riesgos que han afectado dramáticamente la situación financiera de los diferentes actores en cada sistema, especialmente para las concesionarios operadores de los vehículos.

Para el caso de Transcaribe, se observa del texto del contrato de concesión propuesto, que la estructura de concesión de los operadores de vehículos es básicamente la misma estructura utilizada en los otros sistemas de transporte masivo en Colombia, donde la remuneración de los operadores depende del disponible en la bolsa del Sistema, la cual se alimenta de los ingresos del Sistema.

Ante demoras en la implantación (demoras en la salida del Transporte Público Colectivo) o incumplimientos en el control del transporte informal o inclusive ante el incumplimiento en los ajustes de la Tarifa al Usuario, todos estos factores fuera del alcance del control de los operadores, los ingresos del Sistema se reducen sustancialmente y por ende los ingresos de los operadores, llegando en casos como en el caso de Cali a estar remunerándose únicamente el 50% de la tarifa por kilómetro licitada.

Ante este hecho que ha sido una realidad en la gran mayoría de los Sistemas de Transporte masivo del país, solicitamos modificar el esquema de remuneración de los operadores de forma tal que esta corresponda al número de kilómetros recorridos por la tarifa por kilómetro ajustada, sin limitar el pago a los recursos disponibles en el fondo general.



De esta forma, en caso de que los ingresos del fondo general no sean suficientes para remunerar los kilómetros recorridos por la Tarifa al Usuario, el Distrito tenga la obligación de suministrar los recursos faltantes para completar el pago a los operadores. Esta estructura es exactamente la misma que se utilizó en la estructuración financiera del SITP de Bogotá y tiene la ventaja de que no se requieren los recursos inmediatamente sino únicamente en el momento que se lleguen a requerir una vez esté operando el Sistema.

Por los altos riesgos de implementación se recomienda que el Sistema contemple una remuneración que ayude a reducir este efecto, incluyendo un componente fijo independiente de la demanda o bolsa del Sistema.

- Frente al riesgo de implementación y la eventualidad de no utilización de flota previamente solicitada por Transcaribe, se prevé un procedimiento frente al cual el concesionario debe demostrar el efecto que dicha situación tiene sobre su equilibrio contractual. Al respecto se señala que el procedimiento resulta engorroso y sujeto a discusión. Se considera más conveniente incluir desde ahora una fórmula de resarcimiento que no esté sujeta a discusiones o interpretaciones que pueden afectar una operación.

- Riesgo de Infraestructura: Los Sistemas de transporte masivo responden a una arquitectura de rutas específicas en las que la infraestructura juega un papel fundamental; el éxito de la operación, por tanto, se basa en buena medida en contar con todos y cada uno de los componentes que lo integran. Numerosos y fallidos han sido los intentos por iniciar operaciones sin contar con la infraestructura completa.

- Pereira y Bucaramanga, sin Portales e intercambiadores, lo que los llevó a improvisar operaciones sobre una arquitectura de rutas diferentes a la propuesta. Bogotá, sin patios y talleres para la totalidad de la flota, ha provocado no sólo el atraso en la implementación del Sistema, sino que ha generado un desequilibrio en el modelo financiero, pues los costos de adquisición, adecuación o arriendo han estado muy por encima de lo previsto en la estructuración y la carga ha sido entregada completamente a los operadores. Estas experiencias no pueden repetirse y claramente debe ser Transcaribe quien asegure la disponibilidad de la totalidad de la infraestructura necesaria para operar y además descargada de la tarifa técnica.

Riesgos asociados al Fondo Unificado de Desintegración y de Operadores:

Según los Pre-Pliegos del proceso licitatorio de Transcaribe, el Fondo Unificado de Desintegración y de Operadores debe administrar \$230.200 millones de pesos de 2012, que se destinarán al proceso de desintegración física de los vehículos del Transporte Colectivo actual, así como la administración de \$27.300 millones de pesos de 2012 del Fondo de operadores, para un total de \$257.500 millones de pesos de 2012.



SOCIEDAD OPERADORA DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA
“SOTRAMAC S.A.S”

NIT: 900298305 – 5

Este fondo deberá ser constituido con recursos provenientes de los concesionarios de operación, y aunque su remuneración se realizará con cargo a la tarifa, tiene grandes implicaciones para los concesionarios, el Sistema y el usuario:

- Debido al nivel de las inversiones requeridas, el capital requerido para la constitución del fondo así como los requisitos financieros habilitantes son demasiado altos para los proponentes interesados en el proceso, lo cual dificulta la preparación de la propuesta así como la posible ejecución del Contrato.
- Dado que su remuneración se realizará con una tarifa por pasajero pago del Sistema, los concesionarios de operación quedarían expuestos a un riesgo de demanda muy alto y cualquier retraso en la implementación (como ha sucedido en ciudades como Cali, Pereira, Bucaramanga y Barranquilla) pone en riesgo tanto el pago de las deudas del operador como la operación del Sistema. Así mismo, ante un retraso en la implementación, se requieren mayores capitalizaciones a las estimadas, diluyendo a los inversionistas que no cuenten con los recursos.
- Aunque la remuneración de estos recursos están sujetos a un Ingreso Esperado, demoras en la implementación (como ha sucedido en ciudades como Cali, Pereira, Bucaramanga y Barranquilla) y sus efectos en la demora del pago de la deuda, incrementan los costos financieros poniendo en riesgo el pago de la deuda y la operación del Sistema.

Es por esto que amablemente solicitamos que sea directamente Transcribire, el Distrito o el Gobierno Nacional el que asuma la consecución de los recursos necesarios de este fondo, así como la administración del fondo.

De esta forma, se pueden obtener grandes beneficios para el Sistema y el usuario, debido a las condiciones de crédito (tasa, plazo, periodo de gracia, entre otros) que el Gobierno Distrital o Nacional puede obtener a través de bancos de segundo piso (Findeter, Bancoldex, IFC, entre otros) que los concesionarios de operación no.

Cordialmente,

ALFONSO MENDOZA HENRIQUEZ
Representante Legal - Gerente

Elaboró/Heynis B.