



ANEXO No. 5 RIESGOS PREVISIBLES EN LA EJECUCIÓN DEL CONTRATO

1. CONDICIONES DE TIPIFICACIÓN Y ASIGNACIÓN DE LOS RIESGOS

La distribución de riesgos está fundamentada en lo dispuesto en la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007, así como en la política estatal sobre el manejo de los riesgos previsibles del contrato estatal contenidos en el documento CONPES 3714 de 2011.

Teniendo en cuenta lo dispuesto en las normas anteriores, las siguientes son las condiciones de tipificación y asignación de los riesgos involucrados en el desarrollo y ejecución del contrato de concesión que se pretende celebrar, que podrían alterar el equilibrio financiero del mismo:

1. EL CONCESIONARIO, con las condiciones de experiencia y capacidad acreditadas en su propuesta, debe contar con la capacidad requerida para manejar y mitigar los riesgos del negocio y por ello, a partir de la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, asume los efectos derivados de los riesgos previsibles que le sean contractualmente asumibles, además de aquellos que se desprenden de las cláusulas o estipulaciones del Contrato de Concesión y/o que se derivan de la naturaleza del Contrato de Concesión.

2. Para todos los efectos legales, se entenderán incluidos dentro de los riesgos propios del negocio del CONCESIONARIO todos aquellos que no estén expresamente asignados a TRANSCARIBE S.A. También le corresponden los riesgos que no estén explícitamente excluidos de la órbita de responsabilidad del CONCESIONARIO según las cláusulas del contrato.

3. EL CONCESIONARIO como profesional de la actividad de operación de sistemas de transporte, y de las condiciones de experiencia acreditadas, declarará en el contrato conocer los beneficios y riesgos de la misma y por ello acepta que la contraprestación que recibirá de acuerdo con las condiciones establecidas en el Pliego de Condiciones y en el Contrato de Concesión es suficiente para asumir los riesgos a que está expuesto.

Por lo tanto, no procederán reclamaciones del CONCESIONARIO basadas en el acaecimiento de alguno de los riesgos previsibles que fueron asumidos por EL CONCESIONARIO y, consecuentemente, TRANSCARIBE S.A. no hará reconocimiento alguno, ni se entenderá que ofrece garantía alguna al Concesionario que permita eliminar o mitigar los efectos causados por la ocurrencia de alguno de estos riesgos, salvo que dicho reconocimiento o garantía se encuentre expresamente pactados en el contrato.

Mediante la suscripción del Contrato de Concesión del que hace parte el presente **ANEXO No. 5. ASIGNACIÓN DE RIESGOS**, EL CONCESIONARIO y Transcaribe S.A. asumen expresamente los riesgos propios de la actividad económica que se propone adelantar, los cuales se relacionan a continuación:

Concesión para la Operación del Sistema Transcaribe del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.-

Análisis de riesgos: tipificación, valoración y asignación

La valoración de los riesgos del contrato se realizará de acuerdo con los siguientes índices, en los cuales se tiene en cuenta la probabilidad de ocurrencia del evento y el impacto que éste podría tener en la ejecución del contrato:

ÍNDICES

PROBABILIDAD	VALOR	IMPACTO	RANGO
BAJA	1	ALTO	3
MEDIA	2	MEDIO	2
ALTA	3	BAJO	1

IMPACTO				
PROBABILIDAD		1	2	3
	1	1	2	3
	2	2	4	6
	3	3	6	9



A. RIESGO DE DEMANDA. ASIGNACIÓN AL CONCESIONARIO Y TRANSCARIBE SEGÚN EVENTO						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
Es la contingencia que consiste en la eventual disminución o aumento en el número de los viajes que constituyen pago en el Sistema TRANSCARIBE frente a los que fueron estimados por el CONCESIONARIO, al momento de estructurar su propuesta económica dentro de la Licitación Pública convocada por TRANSCARIBE S.A.	Adecuada evaluación y estimación de la demanda a fin de obtener certeza sobre el margen de variación de la misma. Realizar estudios previos de demanda y actualizar los estudios de demanda existentes.	Inadecuada estimación de la demanda por parte del concesionario.	El concesionario como profesional de la actividad de transporte y de las condiciones de experiencia acreditadas en su propuesta, debe apoyarse en su experiencia, en profesionales especializados en la materia y efectuar un estudio serio que arroje sus propias estimaciones sobre la demanda y sobre las condiciones del negocio.	BAJA	ALTO	3
Es la contingencia a cargo del CONCESIONARIO que consiste en que por cualquier razón ordinaria o extraordinaria, se llegue a generar un menor valor de ingresos respecto de lo presupuestado por los proponentes adjudicatarios del proceso licitatorio por causas atribuibles al CONCESIONARIO.		Variación de la demanda por externalidades relacionadas con las preferencias del consumidor por condiciones relacionadas con modificación de rutas asignadas por parte del CONCESIONARIO. o por la competencia que puede representar el transporte colectivo al	Adecuada atención por parte del CONCESIONARIO de las rutas asignadas, así como de los plazos previstos para el proceso de desvinculación y desintegración, sin que este mecanismo de manejo se confunda con el cumplimiento de obligaciones contractuales previstas en el contrato de concesión.	BAJA	ALTO	3



A. <u>RIESGO DE DEMANDA</u> . ASIGNACIÓN AL CONCESIONARIO Y TRANSCARIBE SEGÚN EVENTO						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECÍFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
		masivo por ausencia de promoción de acciones afirmativas tendientes a la desvinculación y desintegración de vehículos dentro de los plazos previstos por TRANSCARIBE, por parte del CONCESIONARIO de operación				
		Variación de la demanda por externalidades relacionadas con las preferencias del consumidor por condiciones relacionadas con la disponibilidad del medio de pago, red de venta, información al usuario	Adecuada supervisión y control por parte de TRANSCARIBE S.A. sobre el contrato de recaudo, para efectos de que el Sistema cuente con la disponibilidad eficiente del medio de pago y control de acceso a los vehículos.	BAJA	BAJO	1
		Impacto en la demanda por medios de transporte alternativo informal o no regulado cuyo techo sea el 25% de demanda capturada por el medio de transporte informal.	El concesionario debe efectuar sus propias estudios y estimaciones sobre la demanda y el negocio teniendo de presente la actual estimación de demanda capturada por el transporte informal. El riesgo de transporte	MEDIA	ALTO	6



A. <u>RIESGO DE DEMANDA</u> . ASIGNACIÓN AL CONCESIONARIO Y TRANSCARIBE SEGÚN EVENTO						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
			informal que supere el techo previsible del 25% con el que actualmente se tiene castigada la demanda del Sistema, será un riesgo imprevisible.			



B. <u>RIESGO FINANCIERO</u> . ASIGNACIÓN AL CONCESIONARIO						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECÍFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
Es la contingencia que surge de la movilidad previsible en el costo de la operación o de la financiación del CONCESIONARIO como resultado de la posible variación de las tasas de interés, de la tasa de cambio o de cualquier otro factor, respecto de los márgenes estimados por EL CONCESIONARIO al momento de presentar su propuesta.	Adecuada asesoría financiera para la evaluación y estimación del mercado de divisas.	Aumento en los costos de consecución de los recursos para acreditar el cierre financiero	El concesionario debe efectuar los estudios y análisis que correspondan para conocer las condiciones del negocio, establecer planes de acción internos para reajustar sus proyecciones y definir y ejecutar las medidas frente a este tipo de contingencias.	Bajo	Alto	3



B. <u>RIESGO FINANCIERO</u> . ASIGNACIÓN AL CONCESIONARIO						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
		Costos de financiación diferentes al previsto	El concesionario debe efectuar los estudios y análisis que correspondan para conocer las condiciones del negocio, establecer planes de acción internos para reajustar sus proyecciones y definir y ejecutar las medidas frente a este tipo de contingencias.	Bajo	Alto	3



C. <u>RIESGO IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA</u> . ASIGNACIÓN AL CONCESIONARIO O A TRANSCARIBE SEGÚN EVENTO						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
<p>Es la contingencia que consiste en el impacto que en los costos, en el costo de oportunidad y en el retorno de la inversión previstos por EL CONCESIONARIO puedan tener factores internos o externos al Sistema TRANSCARIBE que dificulten, retrasen o dilaten el proceso de implantación o puesta en marcha del mismo.</p> <p>El riesgo de la flota lo asume TRANSCARIBE S.A., en el evento en que se pida la flota y esta no pueda empezar a operar por causas no imputables al CONCESIONARIO.</p>	<p>Este riesgo tiene su esquema de mitigación en la planeación y coordinación de todos los elementos que hacen parte del Sistema Transcaribe, de las gestiones necesarias para la toma decisiones gubernamentales, para la celebración de convenios Inter administrativos, para la elaboración y preparación de documentos que instrumenten las decisiones de las autoridades competentes de tránsito relacionadas con rutas, parque automotor, obras, contratación, etc.</p>	<p>Que el sistema tenga sobrecostos por factores externos al concesionario de operación, como la falta de disponibilidad del patio, falta de acuerdo con las condiciones de operación que ha previsto TRANSCARIBE, la demora del concesionario de recaudo para la instalación de los equipos, red de venta, información al usuario, orden de entrada de las rutas. Sera asumido por TRANSCARIBE.</p>	<p>Adecuado seguimiento e interventoría por parte de Transcaribe S.A., a los contratos de operación y demás componentes del sistema, en particular, al contrato de recaudo, al contrato para la construcción del patio y del tramo Bazurto.</p> <p>Coordinación de los cronogramas de avance de los diferentes elementos. Informes de interventoría son puestos a disposición para conocimiento. Informar sobre el cierre financiero, del concesionario de operación.</p> <p>En la estructuración financiera se ha previsto la inclusión de una variable que permita costear el valor que podría llegar a asumir el CONCESIONARIO para la ubicación de la flota correspondiente a la Fase 3, por fuera del patio actualmente construido.</p> <p>Fondo de Operadores se estructura como la cesión por parte del Ente Gestor de su participación en la tarifa durante el período de mayor riesgo: implementación del Sistema y desvinculación del transporte masivo y, en todo caso, sólo hasta el retiro de la tarifa del componente destinado al pago de la infraestructura correspondiente al patio – taller.</p>	BAJO	ALTO	3
				BAJO	ALTO	3



D. <u>RIESGO POR OBLIGACIONES AMBIENTALES</u> . ASIGNACIÓN AL CONCESIONARIO						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
Es la contingencia derivada de las modificaciones de las obligaciones ambientales existentes al momento de la suscripción del contrato.	Asesoría adecuada y necesaria para la obtención de las licencias y permisos que se requieran.-			Bajo	Alto	3

NOTA 1: En caso de requerirse modificaciones de las licencias ambientales por solicitud del Concesionario, el costo será asumido por él.



E. <u>RIESGO CAMBIARIO</u> . ASIGNACIÓN AL CONCESIONARIO						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
Es la contingencia que surge de la movilidad de la tasa de cambio de la eventual devaluación o revaluación del peso colombiano frente al dólar o cualquier otra moneda, sin importar si esa situación coincide o no con cualquier pre cálculo efectuado por los proponentes adjudicatarios.	Adecuada asesoría financiera para la evaluación y estimación del mercado de divisas.	Riesgo cambiario en compra de equipos y en general insumos provenientes del exterior.	El concesionario debe efectuar los estudios y análisis que correspondan para conocer las condiciones del negocio, establecer planes de acción internos para reajustar sus proyecciones y definir y ejecutar las medidas frente a este tipo de contingencias.	Medio	Alto	6
		Variación en la tasa de cambio en caso de traer capital del exterior para el cumplimiento de sus obligaciones.	El concesionario debe efectuar los estudios y análisis que correspondan para conocer las condiciones del negocio, establecer planes de acción internos para reajustar sus proyecciones y definir y ejecutar las medidas frente a este tipo de contingencias.	Medio	Alto	6



F. <u>RIESGO DE VARIACIÓN DE LAS TARIFAS. ASIGNACIÓN A TRANSCARIBE</u>						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECÍFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
Es la contingencia que consiste en el detrimento que en los ingresos del Sistema TRANSCARIBE pueda causar una modificación en la tarifa al usuario o la no actualización de la tarifa al usuario, provocada por un acto de autoridad.	Acuerdo de respaldo suscrito entre Transcaribe SA., el Distrito de Cartagena (Alcaldía, DATT, Secretaría de Hacienda, Gerencia de Espacio público movilidad y transporte)	Establecimiento de una tarifa poco competitiva	Implementación de una adecuada política de control que procure la competitividad de la tarifa con respecto a otros medios de transporte. Acciones permanentes de fortalecimiento institucional. Cumplimiento del acuerdo de respaldo suscrito entre las autoridades del Distrito de Cartagena	BAJA	ALTO	3
		Adopción de decisiones de carácter administrativo que le resten atractivo a la tarifa del transporte masivo				



F. <u>RIESGO DE VARIACIÓN DE LAS TARIFAS. ASIGNACIÓN A TRANSCARIBE</u>						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
		Sobrecostos por externalidades: Incremento de la tarifa por inconvenientes con los contratos, diferentes a los de operación, que dependan directamente de la tarifa.	Implementación de una adecuada política de control que procure que los inconvenientes que puedan llegar a presentarse con otros contratos cuyo ingreso depende de la tarifa del sistema de transporte masivo, no afecte la tarifa hasta el punto de hacerla poco competitiva.	BAJA	ALTO	3
		Aplicación de tarifas diferenciales	Adopción de mecanismos que garanticen el ingreso para el sistema de la totalidad de la tarifa, sin perjuicio de la implementación de tarifas diferenciales. La diferencia será asumida por Transcaribe o la autoridad local que tome la decisión de	BAJA	ALTO	3



F. <u>RIESGO DE VARIACIÓN DE LAS TARIFAS. ASIGNACIÓN A TRANSCRIBE</u>						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
			aplicar tarifas diferenciales en el Sistema			



G. <u>RIESGO ESTADOS DE CONMOCIÓN INTERIOR O DE HUELGAS Y PROTESTAS</u> . ASIGNACIÓN CONCESIONARIO Y TRANSCARIBE						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
<p>El lucro cesante derivado de las huelgas internas, nacionales o regionales, en las cuales no participe directamente EL CONCESIONARIO ni sean promovidas por éste o sus empleados de dirección, manejo o confianza, es un riesgo a cargo de Transcaribe. El restablecimiento se dará hasta el punto de no pérdida en tanto corresponde a un hecho que, aunque previsible, no depende de la voluntad de ninguna de las partes.</p> <p>El daño emergente derivado de las huelgas internas, nacionales o regionales, en las cuales no participe directamente EL CONCESIONARIO ni sean promovidas por éste o sus empleados de dirección, manejo o confianza, es un riesgo a cargo del Concesionario.</p>				Baja	alta	3



H. <u>RIESGO SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE</u> . ASIGNACIÓN CONCESIONARIO						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
<p>Refiere a la contingencia que puede impactar la prestación del servicio derivada del desabastecimiento y variación en el precio del gas natural vehicular en la ciudad de Cartagena. Configurada la imprevisibilidad, esto es, que se produzca un desabastecimiento con posterioridad al vencimiento de los catorce años incluidos en el Decreto Distrital, contados a partir de la fecha de expedición del mencionado acto administrativo que adoptó la medida, el restablecimiento se produce hasta el punto de no pérdida, en tanto corresponde a un evento que no es atribuible a las partes contractuales. La decisión de usar tecnología a gas es de la autoridad Distrital, respecto de la cual TRANSCARIBE sólo está en posición de acatarla en tanto puso de presente las consideraciones que se debían tener en cuenta previo a adoptar esa medida.</p>	<p>Establecer acuerdos comerciales estructurados de tal manera que permitan contar con un marco contractual que garantice las condiciones de abastecimiento y precio del combustible en el mediano y largo plazo</p>	<p>Consecución del proveedor para el abastecimiento del combustible. Así como a la variación en el precio inicialmente pactado.</p>	<p>Establecer acuerdos comerciales estructurados de tal manera que permitan contar con un marco contractual que garantice las condiciones de precio del combustible en el mediano y largo plazo</p>	<p>Baja</p>	<p>alta</p>	<p>3</p>



H. <u>RIESGO SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE</u> . ASIGNACIÓN CONCESIONARIO						
DESCRIPCIÓN	MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN	EVENTOS	MECANISMO ESPECIFICO DE MANEJO	VALORACIÓN		
				PROBABILIDAD	IMPACTO	VALOR
		Continuidad en el abastecimiento para la prestación del servicio de transporte público por los próximos 14 años contados a partir de la expedición del Decreto 862 de 2013, de acuerdo con la expectativa de reservas de gas natural en Colombia para este periodo de tiempo, señalada en las comunicaciones que sustentaron la adopción de la decisión distrital.	<p>Establecer acuerdos comerciales estructurados de tal manera que permitan contar con un marco contractual que garantice las condiciones de abastecimiento del combustible en el mediano y largo plazo</p> <p>Realizar monitoreo constante sobre las reservas de gas natural se modo que se puedan adoptar las medidas de mitigación oportunas.</p>	baja	alta	3

2. PROCEDIMIENTO PARA LA APLICACIÓN DEL MECANISMO GENERAL DE MITIGACIÓN DE LOS EFECTOS DERIVADOS DE LA OCURRENCIA DE LOS EVENTOS DE RIESGO ASIGNADOS A TRANSCARIBE S.A.

El procedimiento para la aplicación del mecanismo general de mitigación de los efectos derivados de la ocurrencia de los eventos de riesgo asignados a Transcaribe S.A., deberá ser iniciado por el CONCESIONARIO.

a. Procedimiento

Ante la ocurrencia de uno o varios de los eventos de riesgo asignados a Transcaribe S.A. en el presente Anexo del Contrato de Concesión, el CONCESIONARIO deberá radicar en la oficinas de Transcaribe S.A., en los diez (10) días hábiles siguientes a la ocurrencia de los hechos considerados como siniestro consecuencia del evento de riesgo, escrito donde soliciten formalmente la aplicación del mecanismo general de mitigación de los efectos derivados de la ocurrencia de los eventos de riesgo asignados a Transcaribe S.A.

En dicho documento deberá hacerse una relación detallada de los hechos causa del evento, las consecuencias que ha traído consigo el siniestro sobre la ejecución del contrato y la prestación efectiva del servicio, la relación de causalidad entre la causa y el efecto, y las pruebas que demuestran su ocurrencia. Así mismo, una tasación de los perjuicios que pretende le sean mitigados, debidamente fundamentados técnica y financieramente.-

Una vez radicado el oficio de solicitud, TRANSCARIBE S.A., dentro de los quince (15) días hábiles siguientes, evaluará la existencia del perjuicio, la tasación del mismo y su fundamento técnico y financiero.

Vencido el plazo, TRANSCARIBE S.A. proferirá acto administrativo motivado, evaluando la solicitud del CONCESIONARIO. Este acto administrativo puede conceder, negar o conceder parcialmente las pretensiones del Concesionario. Dicho acto se notificará al CONCESIONARIO y al garante o asegurador, de acuerdo con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo..-

Si dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación del acto administrativo en las dependencias del CONCESIONARIO, no hubiere objeción por escrito dirigida a TRANSCARIBE S.A., se entenderá tal silencio como una señal de aceptación por parte del CONCESIONARIO del contenido del acto administrativo.

Si hubiere objeción escrita por parte del CONCESIONARIO dentro de los términos señalados en el párrafo anterior, ésta deberá dirigirse a TRANSCARIBE S.A. mediante comunicación escrita, en la cual expondrá las razones por las cuales se encuentra en desacuerdo con la decisión. Esta objeción surte los efectos de recurso de reposición en vía gubernativa.

Resueltas las objeciones presentadas por el CONCESIONARIO o ante silencio del mismo, el acto administrativo proferido quedara en firme, y será notificado personalmente al CONCESIONARIO y al garante o asegurador.

FIN DEL DOCUMENTO