

Bogotá, 28 de Febrero de 2014

**Señores:
TRANSCARIBE
Oficina Asesora Jurídica
Cartagena**

REF: OBSERVACIONES PLIEGO DE CONDICIONES Licitación No. TC-LPN-004 de 2013

Estimados Señores:

De acuerdo a lo establecido en el numeral 2.4 del Pliego de condiciones del proceso en referencia, adjuntamos las siguientes observaciones como asesores financieros de SOTRAMAC SAS, compañía interesada en el Proyecto:

Pliego de Condiciones:

1. Pliego de Condiciones Sección 4.2.1.2. Capacidad Financiera en función del Capital Mínimo para el Proyecto: Amablemente solicitamos reducir los valores incluidos para acreditar el capital mínimo por las siguientes razones:

- Los valores están muy por encima de las capacidades financieras de los transportadores locales y con esto se está amenazando la participación de estos en la licitación
- La acreditación de estos recursos implicará conseguir un cupo de crédito irrevocable con anterioridad a la presentación de las propuestas, el cual es poco viable de conseguir dado el desinterés mostrado por las diferentes entidades financieras en financiar el proyecto. Después de hablar con varias de ellas e invitarlas a participar en el proceso de financiación, nos han manifestado que estarían dispuestos a analizar la financiación pero con posterioridad a la adjudicación del contrato de concesión y no con anticipación ya que debido a lo ocurrido en los otros Sistemas de Transporte Masivo del país, solo participarían después de realizar un due diligence riguroso de los riesgos del proyecto y no dedicarán esfuerzos y personal para esto con antelación a la adjudicación de los contratos de concesión. De esta forma, esta alternativa de acreditar el capital mínimo con un cupo de crédito irrevocable es prácticamente imposible de conseguir.

2. **Pliego de Condiciones Sección 2.11.1. Orden de Elegibilidad:** Amablemente solicitamos reevaluar el esquema de orden de elegibilidad propuesto ya que con el que está propuesto es bastante posible que pueda llegar a haber una concesión que quede desierta inclusive en el caso de presentarse tres ofertas en la Licitación. En la medida que solo es posible presentar una oferta subsidiaria, un posible oferente que potencialmente llegare a estar interesado en obtener solo una concesión pero cualquiera de las tres concesiones le pareciera interesante, tendría que decidirse por hacer una oferta principal por una y una subsidiaria por otra. En caso que en las dos concesiones donde presentó sus ofertas principal y subsidiaria, otros proponentes hubieran tenido mayor puntaje, este operador no podría aspirar por obtener la otra concesión disponible que le parece atractiva, inclusive en el caso que nadie hubiera presentado oferta por dicha concesión con lo que se declararía desierta esta operación. Creemos que por el mismo beneficio del proyecto y así poder cumplir con los cronogramas de entrada de operación que se ha planteado el Distrito, vale la pena abrir la posibilidad de presentar una oferta principal y dos subsidiarias con orden de preferencia de forma tal que una misma oferta pueda ser elegible para cualquiera de las tres concesiones. Este esquema se utilizó en la licitación del SITP en Bogotá y así se minimizaron las posibilidades de que se quedaran desiertas las concesiones.

3. **Pliego de Condiciones Sección 2.11.1. Orden de Elegibilidad** De igual forma, solicitamos que para efectos de las ofertas subsidiarias no se tenga que duplicar los criterios de elegibilidad dado que el operador puede estar interesado en presentar una oferta subsidiaria como alternativa en caso de no recibir adjudicación de la oferta principal y no simplemente con el interés de recibir adjudicación en las dos propuestas, principal y subsidiaria. Para esto, una posibilidad puede ser la de habilitar la posibilidad de presentar una oferta subsidiaria que esté condicionada a la no adjudicación de la oferta principal.

Contrato de Concesión:

4. **Contrato de Concesión, Cláusula 8 - Cierre Financiero de los Concesionarios:** Amablemente solicitamos ajustar la forma en que se está solicitando los compromisos de crédito en cuanto a la exigencia de que estos sean irrevocables y en firme ya que en la práctica esto es imposible de conseguir. Los cierres financieros se hacen con la suscripción de contratos de crédito que comprometen a los bancos a realizar los desembolsos de crédito a los operadores pero estos contratos si bien obligan a los bancos incluyen condicionamientos típicos como por ejemplo condicionamientos de capitalización, condicionamientos de eventos de fuerza mayor, de efectos materiales adversos, entre otros, que hacen que estos no puedan denominarse compromisos “irrevocables”.

5. **Contrato de Concesión, Cláusula 24 - Tarifa al Usuario:** La cláusula 24 de la minuta del Contrato de Concesión establece la fórmula de ajuste de la Tarifa al Usuario. Sin embargo,

la competencia para el ajuste de la Tarifa al Usuario tal como lo establece el mismo contrato en la cláusula 23, le corresponde al Alcalde. En los otros Sistemas de Transporte del país, exceptuando el Sistema TransMilenio de Bogotá, se ha visto como los Alcaldes han venido desconociendo el ajuste de la Tarifa al Usuario de acuerdo a las fórmulas incluidas en los contratos de concesión y los perjuicios causados a los concesionarios por este hecho no han sido posibles de cobrar sin tener que llegar a instaurar Tribunales de Arbitramento e inclusive ha habido casos en donde las administraciones distritales han desconocido estos perjuicios alegando toda clase de razones relacionadas con la elasticidad de la demanda para argumentar el no ajuste de la Tarifa al Usuario. Dado que el espíritu del Contrato de Concesión propuesto es que el ajuste de la Tarifa al Usuario se haga de acuerdo a las fórmulas contractuales incluidas y de acuerdo a la Tarifa Técnica, solicitamos que en esta cláusula de incluya un párrafo o un parágrafo donde quede claro y sin lugar a interpretaciones que en caso de no ajustarse la Tarifa al Usuario de acuerdo a la fórmula contractual, el Operador tendrá derecho a recibir un ingreso por parte de Transcaribe o del Distrito (de acuerdo con el Acuerdo de Respaldo suscrito) que compense la reducción de sus ingresos generada por no haberse realizado el ajuste de la Tarifa al Usuario de acuerdo a las fórmulas contractuales, el cual se calculará teniendo en cuenta los ingresos que este hubiera tenido si los ingresos del Sistema correspondieran a los pasajeros pagos reales del Sistema multiplicados por la Tarifa al Usuario que hubiera resultado del ajuste aplicado por las formulas contractuales, sin lugar a interpretaciones de potenciales reducciones por efectos de elasticidad en la demanda.

6. Contrato de Concesión, Cláusula 24 - Tarifa al Usuario: En la cláusula 24 del contrato de concesión se incluyen los siguientes párrafos:

- “Si los ingresos totales del Sistema en el período i-1 son menores que los Egresos Teóricos del Sistema calculados para el período i-1, previo a la fase 3, la tarifa al usuario se ajustará cada seis meses sin sobrepasar incrementos de cincuenta pesos”.
- “Si los ingresos totales del Sistema en el período i-1 son menores que los Egresos Teóricos del Sistema calculados para el período i-1, posterior a la fase 3, la tarifa al usuario se ajustará anualmente en múltiplos de 50 pesos”.

Entendemos que estos párrafos buscan establecer unos límites de ajuste a la tarifa al usuario para la etapa de implementación del Proyecto de forma que no se lleven a cabo ajustes que puedan resultar de desviaciones raras entre los Egresos del Sistema y los Pasajeros pagos propios del periodo de implementación.

Dado que de acuerdo con el Contrato de Concesión existe la posibilidad de que la Fase 3 no comience por no llegar a un 75% de la demanda referente de las rutas implementadas, solicitamos amablemente ajustar los párrafos anteriores para que las limitaciones de ajuste de la tarifa en incrementos máximos de \$50 semestrales apliquen hasta llegar a la

Fase 3 o hasta enero de 2017 (lo que primero ocurra), de forma que en caso de darse el escenario de no llegar a la fase 3 por efectos de la demanda, el ajuste de la Tarifa al Usuario de allí en adelante, ya no estando en una etapa de implementación, se realice de acuerdo a la tarifa técnica y su formulación contractual sin estar limitada al máximo de \$50 semestrales.

- 7. Contrato de Concesión, Cláusula 64 - Proceso de Desvinculación del Transporte Público Colectivo y Entrada en Operación de la Flota del Sistema Transcribe:** Solicitamos amablemente aclarar que en caso no activarse la Fase III, de todas formas se seguirá llevando a cabo el proceso de desintegración hasta haber chatarrizado el 100% de los buses del transporte público colectivo (literal a de la fase 3). Como está escrita actualmente la cláusula se da a entender que en si no hay Fase 3, no se culminaría el proceso de chatarrización y este se pararía con lo chatarrizado en la Fase 2.

- 8. Contrato de Concesión, Cláusula 16 - Valor del Contrato:** Solicitamos se revalúe el porcentaje del Ingreso Esperado de Operación (IEDO) que aplicaría en caso de que no se active la Fase 3 de operación. Con el valor del 60% propuesto actualmente, este escenario financiero no sería viable y pondría en riesgo la viabilidad financiera del Proyecto y por ende su financiación ya que seguramente los bancos analizarán este escenario y querrán estar seguros que inclusive en este escenario el proyecto sería financiable. Este porcentaje debe ser mayor al valor de la inversión realizada ya que el operador tiene gastos de inversión, costos y gastos que son fijos y por tanto no se van a reducir por el hecho de no activarse la fase 3 de operación. Proponemos un valor de 80%.

Agradecemos de antemano su amable atención a estas observaciones.

Cordialmente,



ANDRÉS VELASCO

Socio

BANICOL

www.banicol.com.co

Calle 100 # 8A - 49 / Torre B Of. 603-604

Edificio World Trade Center

Bogotá, Colombia

Tel: 571.747.0240

Fax: 571.691.4515