

Cartagena de Indias, D. T y C. 31 de marzo de 2014

Señor
José López Amarís
Gerente de Transcaribe
E.S.D

TRANSCARIBE S.A.
NIT. 806.014.088-5
Rad. Int. _____

000. : 002 - 009

Respuesta: 08-11040-14

000479
14 MAR 2014

Fecha y Hora: 10:10
Folios: 1/5 Anexos: 04 Folios
RECIBIDO PARA REVISIÓN
NO IMPLICA ACEPTACIÓN

REF: DERECHO DE PETICIÓN.

DANIEL ANTONIO RICO GARCÍA mayor de edad, identificado con la cédula de ciudadanía que aparece bajo mi firma, y domiciliado en la ciudad de Cartagena, en ejercicio del Derecho Fundamental de Petición consagrado en el artículo 23 de la Constitución Política y con el lleno de los requisitos relacionados en el artículo 16 de la ley 1437 de 2014, Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, respetuosamente a través del presente escrito me dirijo a usted con el objeto de solicitar a la entidad que usted representa la modificación de los parámetros considerados para pagarme por la desvinculación y desintegración del vehículo del cual soy propietario, dentro de los trámites de implantación del Sistema Transcaribe. Para el estudio de mi petición, solicito que se tengan en cuenta los principios de igualdad, de imparcialidad, de Moralidad, de Participación, de Responsabilidad, de Publicidad, de Coordinación y de Economía, consignados en el artículo 209 de la Constitución Nacional, así como en el artículo 3° de la ley 1437 de 2011 y demás normas concordantes. Mi petición la elevo basado en los siguientes,

HECHOS

PRIMERO: Con fecha 15 de marzo de 2011 se expidió el decreto 0334, por medio del cual se adopta y establece el parque automotor de vehículos de transporte público de colectivos de pasajeros de la ciudad de Cartagena de Indias D.T y C. En fecha posterior, se emite por parte de la autoridad de Tránsito, el decreto 1252 de 2011, por medio del cual se dice actualizar el parque automotor de vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de la ciudad de Cartagena de Indias D. T. y C, adoptado mediante el decreto no. 0334 de Marzo 15 de 2011, relativo a los pliegos de la operación del sistema de transporte masivo "Transcaribe" y se dictan otras disposiciones.

SEGUNDO: A través de los anteriores actos administrativos, La Administración Pública pretendió establecer la dimensión real del parque automotor en Cartagena. Sin embargo, los datos recaudados no cuentan con el suficiente fundamento estadístico, ni constataciones de campo, y por ello es difícil establecer el origen efectivo de las cifras obtenidas. Para agravar la anterior condición, las cantidades utilizadas se encuentran cada vez más desactualizadas, por lo que representan una realidad disonante con las circunstancias del año 2014. La falta de exactitud en lo que debería ser la representación actualizada del parque automotor, puede constatarse de varias formas, por ejemplo, si se revisa las características específicas de los vehículos que perdieron su vida útil, durante la licitación de Transcaribe, nos daremos cuenta que muchos de ellos vienen siendo reemplazados por otro tipo de carros. Por ejemplo se cambiaron busetones por busetas, y los datos del parque provistos por el DATT no registran dicho cambio, lo que altera los valores a pagar en caso de desintegración. En efecto, porque se podría estar pagando una buseta, por lo que cuesta un busetón y con ello se cancelarían entre diez y diecisiete millones más de lo que corresponde, poniendo en claro las finanzas públicas destinadas para ese propósito. Otro ejemplo de la inexactitud del censo automotor o "*TABLA DE VALORES PARA VENTA DE VEHÍCULOS DEL TRÁNSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE LA CIUDAD DE CARTAGENA DE INDIAS D.T. Y C*", es sin duda la inclusión de un vehículo que ni siquiera fue matriculado o radicado, el identificado con la placa WHL- 247 (buseta modelo 2005), el cual terminaría pagándose por valor de ciento cincuenta y nueve

millones treinta y tres mil ochenta pesos (\$159,033.080.00), cuando no cumple con los requisitos correspondientes. También podemos citar los errores cometidos en relación con el vehículo identificado con la placa UAE-142 (modelo 1981) de combustible diesel, el cual cumplió 30 años de vida útil al momento de realizado el censo, cuando la norma dice que no debería ser un lapso mayor a veinte años. Y los vehículos modelo noventa (para la época del censo tenían veintiún años de vida útil) TTA-170, UAH-347, UVN-765, TUH-211 y UVN-320, que no debieron ser incluidos nunca en las cuentas del DATT. En relación con el mismo caso debemos añadir, el decreto 1252 resolvió establecer la cantidad definitiva de carros contenidos en el parque automotor de Cartagena, a partir del diez (10) de junio de 2011. Sin embargo, encontramos los vehículos con placas TTA-090, UVO-277, TTA-035, TTA-047, TTA-048, XVH-001 y TTA-090, cuya vida útil había expirado meses antes de la fecha que dice establecer el parque automotor, y aun así se incluyeron en el censo.

TERCERO: Otro error que se comete para establecer el monto a pagar por los vehículos de servicio público, es contar la vida útil de los mismos, a partir del modelo y no desde la fecha de matrícula inicial. Efectivamente, por simple lógica se puede inferir que un vehículo por ejemplo, pudo haber sido manufacturado en el año 2000, haber entrado en el país el mismo año, pero matriculado en el 2002. Ese carro pudo haber pasado mucho tiempo en la aduana y en el concesionario, y por consiguiente su modelo será 2000 pero su fecha de matrícula inicial será en el 2002. Por lo antes dicho, consideramos que esa parte del censo debe cambiarse, y en consecuencia deberá tenerse como punto de partida de la vida útil la matrícula inicial y no su modelo.

CUARTO: En el decreto 1252 de 2011, se cita lo normado por la ley 105 en su artículo 6°, para disponer que los propietarios al término de veinte años deben sustituir obligatoriamente su vehículo automotor. Es decir que, de acuerdo con lo mencionado, nos están obligando a reponer el vehículo, pero éste es pagado de forma distinta, a cómo se ha establecido para otros propietarios todos somos transportadores y gozamos de los mismos derechos y nos imponen los mismo deberes a cumplir. Esto quiere decir que a aquellos propietarios que reemplazaron sus carros en cumplimiento de una imposición unilateral del Estado, se les va a desconocer lo correspondiente al valor real comercial del automotor y omitirá además, el pago de la indemnización del perjuicio que se ocasiona cuando a un ciudadano se le crea una expectativa fallida de ingreso futuro. Dicho en otros términos, se pagará menos dinero al transportador que cumple cabalmente con su deber.

QUINTO: La prueba de la injusticia que se comete al aplicar el esquema de desvinculación y desintegración actual, es el quebrantamiento de los acuerdos hechos en las audiencias de las licitaciones previas. Claramente en las reuniones señaladas se acordó que se pagarían todos y absolutamente todos los carros en condiciones uniformes y equitativas, pero a pesar de ello se estableció una desigualdad con la expedición del decreto 0232, el cual conlleva a que los únicos vehículos y propietarios beneficiados con el pago justo fueran aquellos que se incluyeron en el emplaque del Decreto 1252 de 2011. Todos vehículos de la ciudad deben ser pagados a su justo valor y no estableciendo categorías, como si el gremio de transportadores estuviera conformado por propietarios, unos de primera y otros de segunda clase. Consideramos que se deben pagar de maneja justa, los vehículos que fueron objeto de reposición después del emplaque de 2011, dado que estos se encontrarán operando en el servicio público de la misma forma que los demás, para cuando empiece a funcionar el Sistema Transcribe. El sistema, tal y como está diseñado, perjudica especialmente a aquellas personas que repusieron su vehículo, porque serán ellos quienes deberán salir primero del mercado de trabajo. Teniendo que escoger entre dos opciones nefastas que establece la Resolución 0232, la primera es aceptar el pago del vehículo viejo depreciado totalmente, y como segunda opción, aceptar el precio que ofrece Fasecolda, el cual desconoce el valor comercial real del vehículo, el valor del cupo y la indemnización por la expectativa de ingreso futuro.

SEXTO: Al momento de entrar a operar el servicio de Transcribe, lo cual se prevé, será en el año 2015 se pagará por indemnización a carros cuya vida útil ha finalizado, y que no han

realizado reposición. Es decir que se está creando una situación injusta e inequitativa para aquellos que hayan cumplido la Ley, y se genera al mismo tiempo un doble discurso ante los propietarios que contradice abiertamente la transparencia, la buena fe y sobre todo, el cumplimiento del deber del planeación que corresponde al Estado cuando se encuentra desarrollando proyectos como el que nos ocupa.

PRETENSIONES

1. Solicitamos respetuosamente que el Sistema Transcaribe pague el justo valor, por todos los vehículos que se encuentren operando en la ciudad, o en su defecto, se pague lo justo por todas resoluciones que se encuentren habilitadas por el DATT al momento de la adjudicación de la licitación TC-LPN 004 - 2013, como dice en el Decreto 1252 de 2011.

2. En relación con el numeral anterior, aclaramos que cuando nos referimos al justo valor, estamos pidiendo que se incluya en los montos de nuestros pagos una cantidad que reconozca el valor comercial del vehículo, el valor del cupo y la indemnización por la expectativa de ganancia futura que se dejará de percibir con la introducción del sistema Transcaribe.

3. De conformidad y en los mismos términos del numeral anterior, pedimos que se organice el presupuesto asignado para el pago del parque automotor de Cartagena de Indias fijado en doscientos veintiséis mil novecientos ocho millones novecientos setenta y un mil pesos (\$226.908,971.000.00), más lo correspondiente al pago máximo según la tabla Fasecolda. Dicha organización consistirá en que el presupuesto deberá alcanzar para todos los propietarios de automotores, y éste deberá mantenerse estable en cantidades y proporciones, sin importar el tiempo que se demore la implantación definitiva del sistema Transcaribe. Para tal fin, nos hemos permitido diseñar una solución al problema, la cual ponemos a su disposición con todo respeto en los anexos del presente escrito. Lo anterior, busca proteger el patrimonio público, evitando tener que incurrir en adiciones presupuestales producto de la improvisación.

FUNDAMENTO JURÍDICO

La ley 80 de 1993, modificada por la ley 1150 de 2007 y reglamentada por el Decreto 1510 de 2013, han consagrado que en lo concerniente a la Contratación del Estado, es necesario que ésta se vea precedida por el desarrollo de los estudios, análisis, diseños que permitan definir con la mayor certeza posible, las condiciones del contrato a celebrar y del proceso de selección que se lleve en curso. Lo anterior, permite que la necesidad situada al origen de la contratación sea resuelta en el menor plazo, con la mayor calidad y al mejor precio posible.

SI LOS OTROS SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO EN EL PAÍS HAN FRACASADO POR LA FALTA DE PLANEACIÓN ¿POR QUÉ COMETER LOS MISMOS ERRORES QUE ELLOS?

A nuestro juicio, los sistemas han fracasado por no tener en cuenta que las posibilidades del negocio son más sólidas si se cuenta con el apoyo del conocimiento y la experiencia de los propietarios de los vehículos que prestan el servicio público de transporte. Nosotros como transportadores estamos buscando la protección de nuestros derechos y no nos sentimos egoístas porque sabemos que nuestras peticiones van en el mismo sentido de las necesidades del transporte de la ciudad.

Para fundamentar lo dicho anteriormente, basta con citar las normas que regulan la función pública y la prestación de los servicios públicos. En efecto, El nuevo Código de Procedimiento

Administrativo y de lo Contencioso Administrativo- ley 1437 de 2011-, conservando muchas de las instituciones jurídicas del decreto 01 de 1984, establece con claridad que los funcionarios públicos deben actuar motivados por la búsqueda de la justicia y la satisfacción del interés general. Así, se rompe el paradigma de la aplicación ciega de la ley, haciendo obligatorio para el Poder Público, el cumplimiento de reglas que protegen al débil frente al fuerte.

En el presente asunto se nos está violando el derecho a la igualdad, y los funcionarios están incumpliendo el deber que les impone el principio de igualdad. En virtud de este principio, las autoridades deben dar el mismo trato y protección a las personas e instituciones que intervengan en las actuaciones bajo su conocimiento. Es más, añade la norma 1437 que serán objeto de trato y protección especial las personas que por su condición económica se encuentren en abierta desventaja.

El sistema de pago nuestros vehículos que se nos está imponiendo, es injusto. Y lo es porque no hay justificación para que los acuerdos hechos con nosotros en las audiencias de las licitaciones previas, hayan sido rotos. Es que en las reuniones donde se discutió la forma en que se pagarían todos y absolutamente todos los carros, se planteó siempre condiciones equitativas sin privilegios. No es justo que los únicos vehículos y propietarios beneficiados con el pago justo fueran aquellos que se incluyeron en el empaque del Decreto 1252 de 2011.

Como hemos dicho antes, al momento de entrar a operar el servicio de Transcaribe en el año 2015 se pagará por indemnización a carros cuya vida útil ha finalizado, y que no han realizado reposición. Entonces se castigará al propietario cumplido.

La igualdad ante la ley es un principio y un derecho de cada ciudadano. Éste tiene dos perspectivas: igualdad ante la ley e igualdad de trato por parte de las autoridades. Se impone por ello, un deber a todo el aparato estatal, que consiste en materializar el trato igual. Por lo tanto, en el ejercicio de la administración pública, debe observarse la práctica de este principio, y ello se materializa a la hora de proferir decisiones Administrativas, dado que estas son el eje clave para la satisfacción de las necesidades de un Servicio Público como el Transporte. En congruencia, cada vez que se presente una misma situación de hecho y de derecho, se acudirá a ella para darle solución a los casos iguales en derecho y en justicia. Si no se respeta lo anterior, se crean conflictos sociales, como los que se han presentado, incluso violentamente en Sistemas de Transporte Masivo como el de Cali.

En Licitaciones como Transcaribe, los funcionarios tienen un amplio margen de discrecionalidad frente a la ocurrencia de situaciones que ponen en riesgo la prestación del servicio. Por supuesto, si un funcionario encargado de un proceso de contratación puede prever el surgimiento de un conflicto que pone en peligro la subsistencia del Sistema de Transporte y puede hacer colapsar la ciudad, debe procurar solucionar la dificultad antes que ella ocurra. Para eso debe usarse el poder de la autoridad y no para imponer por la fuerza normas desproporcionadas.

Lo que queremos decir con profundo respeto es que en el caso que nos ocupa deben protegerse los valores fundantes de nuestra organización política y jurídica, tales como, la igualdad y un orden justo (Preámbulo) y de derechos fundamentales de las personas. Igualmente, debe hacer vigente el principio de la primacía del derecho sustancial sobre las formas y proyectarse en armonía con la finalidad del servicio público. La fórmula que anexamos al presente derecho de petición, busca evitar la ineficiencia y la ineficacia en el proceso licitatorio que se está desarrollando.

Consideramos que la potestad unilateral de la Administración Pública debe ejercerse dentro de los límites constitucionales, por lo que a los funcionarios les corresponde garantizar al máximo, que la libertad de configuración que tienen no sea arbitraria, sino que debe desarrollarse conforme a los límites morales que impone el ejercicio de la función Administrativa. Todo lo anterior, viene claramente establecido en la Ley 80 de 1993 de

contratación estatal, la cual tiene como fin “la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines”. Los propietarios somos colaboradores de la Administración Pública en lo que tiene que ver con el Transporte. El legislador dispuso que las actuaciones contractuales de las entidades estatales deben supeditarse al cumplimiento de los principios de la contratación estatal. El principio de transparencia dispone que la selección de los contratistas debe “edificarse sobre las bases de i) la igualdad respecto de todos los interesados; ii) la objetividad, neutralidad y claridad de la reglas o condiciones impuestas para la presentación de las ofertas; iii) la garantía del derecho de contradicción; iv) la publicidad de las actuaciones de la administración; v) la motivación expresa, precisa y detallada del informe de evaluación, del acto de adjudicación o de la declaratoria de desierta; vi) la escogencia objetiva del contratista idóneo que ofrezca la oferta más favorable para los intereses de la administración”. Con el objetivo de limitar la discrecionalidad del administrador público, se impone el cumplimiento de los principios prescritos en la ley 1437, que garantizan el recto cumplimiento de las finalidades constitucionales del Estado.

En ese orden de ideas, la suscripción de un contrato como la concesión de Transcaribe debe estar precedida, de acuerdo con la letra del artículo 24 de la Ley 80 de 1993 de un proceso de licitación o concurso público amparado por el principio de transparencia que impone la obligación de realizar los procesos de licitación, “sin tener en consideración favores o factores de afecto o de interés” Lo anterior, con el objetivo de garantizar el derecho a la igualdad entre los oferentes y evitar el favorecimiento indebido de unos ciudadanos por encima de otros.

ANEXOS

- 1.- Tabla que proponemos como sistema para pagar el justo valor de los vehículos que integran el parque automotor de la ciudad de Cartagena de Indias.
2. Fotocopia autenticada de mi documento de identidad.

NOTIFICACIONES

Recibo notificaciones en esta ciudad, Barrio Urbanización Villa Sandra, Manzana C, lote 13.
Y a la Dirección E-mail : danielricogarcia@yahoo.es

Atentamente,


DANIEL ANTONIO RICO GARCÍA
C.C. 3805776 de Cartagena

tel 30040 37264.

TRANSCARIBE S.A.

NIT. 806.014.488-5

Rad. Int.

000479

14 ABR 2014

Fecha y Hora:

10:18

Folios 5/5 Anexos 04 Folios

RECIBIDO PARA REVISION
NO IMPLICA ACEPTACION



NOTARIA QUINTA DE CARTAGENA
La suscrita Notaria da fé que esta fotocopia coincide con el original que ha tenido a la vista.

11 ABR. 2014



INDICE DERECHO

FECHA DE NACIMIENTO 18-OCT-1979
TIBU
(NORTE DE SANTANDER)
LUGAR DE NACIMIENTO
1.72 O+ M
ESTATURA G.S. RH SEXO
19-NOV-1997 CARTAGENA
FECHA Y LUGAR DE EXPEDICION

Almab
REGISTRADORA NACIONAL
ALMABEATRIZ RENGIFO LOPEZ



A-0500108-32152883-M-0003805776-20061101 0715306304N:02 218455860

TRANSPORTADORES UNIDOS DE CARTAGENA Y ASOCIADOS

TRANSUCAR

1589 \$ 251.000.000.000

Resolución	40.000.000	BUSETON		
Valor Vehículo	165.000.000	8.250.000		
Indemnización	4.536.350	20		
Año	Valor Vehículo	Valor de Inde.	Cupo	Total
2014	165.000.000	90.727.005	40.000.000	295.727.005
2013	156.750.000	86.190.655	40.000.000	282.940.655
2012	148.500.000	81.654.304	40.000.000	270.154.304
2011	140.250.000	77.117.954	40.000.000	257.367.954
2010	132.000.000	72.581.604	40.000.000	244.581.604
2009	123.750.000	68.045.254	40.000.000	231.795.254
2008	115.500.000	63.508.903	40.000.000	219.008.903
2007	107.250.000	58.972.553	40.000.000	206.222.553
2006	99.000.000	54.436.203	40.000.000	193.436.203
2005	90.750.000	49.899.853	40.000.000	180.649.853
2004	82.500.000	45.363.502	40.000.000	167.863.502
2003	74.250.000	40.827.152	40.000.000	155.077.152
2002	66.000.000	36.290.802	40.000.000	142.290.802
2001	57.750.000	31.754.452	40.000.000	129.504.452
2000	49.500.000	27.218.101	40.000.000	116.718.101
1999	41.250.000	22.681.751	40.000.000	103.931.751
1998	33.000.000	18.145.401	40.000.000	91.145.401
1997	24.750.000	13.609.051	40.000.000	78.359.051
1996	16.500.000	9.072.700	40.000.000	65.572.700
1995	8.250.000	4.536.350	40.000.000	52.786.350
1994	-	-	40.000.000	40.000.000
1993	-	-	40.000.000	40.000.000
1992	-	-	40.000.000	40.000.000
1991	-	-	40.000.000	40.000.000

	BUSETON	VIDA U	TOTAL VIDA UTIL	TOTAL A PAGAR
	-	20	0	-
	-	19	0	-
1	188.500.000	18	18	270.154.304
10	1.802.500.000	17	170	2.573.679.542
23	3.956.000.000	16	368	5.625.376.892
67	10.971.250.000	15	1.005	15.530.282.001
71	11.040.500.000	14	994	15.549.632.148
95	13.988.750.000	13	1.235	19.591.142.558
35	4.865.000.000	12	420	6.770.267.105
4	523.000.000	11	44	722.599.411
6	735.000.000	10	60	1.007.181.015
1	114.250.000	9	9	155.077.152
4	424.000.000	8	32	569.163.208
3	293.250.000	7	21	388.513.355
9	805.500.000	6	54	1.050.462.913
7	568.750.000	5	35	727.522.259
8	584.000.000	4	32	729.163.208
17	1.100.750.000	3	51	1.392.103.863
15	847.500.000	2	30	983.590.507
29	1.399.250.000	1	29	1.530.804.157
11	440.000.000			440.000.000
37	1.480.000.000			1.480.000.000
9	360.000.000			360.000.000
2	80.000.000			80.000.000
464	56.567.750.000		4.607	77.466.715.600

29,20 \$ 20.898.965.600

4.536.350

Resolución	40.000.000	BUSETA		
Valor Vehículo	157.000.000	7.850.000		
Indemnización	4.927.083	20		
Año	Valor Vehículo	Valor de Inde.	Cupo	Total
2014	157.000.000	98.541.657	40.000.000	295.541.657
2013	149.150.000	93.614.574	40.000.000	282.764.574
2012	141.300.000	88.687.491	40.000.000	269.987.491
2011	133.450.000	83.790.408	40.000.000	257.210.408
2010	125.600.000	78.833.325	40.000.000	244.433.325
2009	117.750.000	73.906.243	40.000.000	231.656.243
2008	109.900.000	68.979.160	40.000.000	218.879.160
2007	102.050.000	64.052.077	40.000.000	206.102.077
2006	94.200.000	59.124.994	40.000.000	193.324.994
2005	86.350.000	54.197.911	40.000.000	180.547.911
2004	78.500.000	49.270.828	40.000.000	167.770.828
2003	70.650.000	44.343.746	40.000.000	154.993.746
2002	62.800.000	39.416.663	40.000.000	142.216.663
2001	54.950.000	34.489.580	40.000.000	129.439.580
2000	47.100.000	29.562.497	40.000.000	116.662.497
1999	39.250.000	24.635.414	40.000.000	103.885.414
1998	31.400.000	19.708.331	40.000.000	91.108.331
1997	23.550.000	14.781.249	40.000.000	78.331.249
1996	15.700.000	9.854.166	40.000.000	65.554.166
1995	7.850.000	4.927.083	40.000.000	52.777.083
1994	-	-	40.000.000	40.000.000
1993			40.000.000	40.000.000
1992			40.000.000	40.000.000

	BUSETA	VIDA U	TOTAL VIDA UTIL	TOTAL A PAGAR
7	1.379.000.000	20	140	2.068.791.597
10	1.891.500.000	19	190	2.827.645.739
1	181.300.000	18	18	269.987.491
15	2.601.750.000	17	255	3.858.156.123
39	6.458.400.000	16	624	9.532.899.690
71	11.200.250.000	15	1.065	16.447.593.221
140	20.986.000.000	14	1.960	30.643.082.361
115	16.335.750.000	13	1.495	23.701.738.841
34	4.562.800.000	12	408	6.573.049.798
26	3.285.100.000	11	286	4.694.245.691
34	4.029.000.000	10	340	5.704.208.165
54	5.975.100.000	9	486	8.369.662.259
83	8.532.400.000	8	664	11.803.983.004
48	4.557.600.000	7	336	6.213.099.833
109	9.493.900.000	6	654	12.716.212.175
39	3.090.750.000	5	195	4.051.531.153
27	1.927.800.000	4	108	2.459.924.946
42	2.669.100.000	3	126	3.289.912.437
15	835.500.000	2	30	983.312.485
17	813.450.000	1	17	897.210.408
20	800.000.000			800.000.000
79	3.160.000.000			3.160.000.000
3	120.000.000			120.000.000
1.028	114.886.450.000		9.397	161.186.247.420

64,69

46.299.797.420

4.927.083

Resolución	40.000.000	MICRO		
Valor Vehículo	115.000.000	5.750.000		
Indemnización	6.131.854	20		
Año	Valor Vehículo	Valor de Inde.	Cupo	Total
2014	115.000.000	122.637.073	40.000.000	277.637.073
2013	109.250.000	116.505.219	40.000.000	265.755.219
2012	103.500.000	110.373.366	40.000.000	253.873.366
2011	97.750.000	104.241.512	40.000.000	241.991.512
2010	92.000.000	98.109.658	40.000.000	230.109.658
2009	86.250.000	91.977.805	40.000.000	218.227.805
2008	80.500.000	85.845.951	40.000.000	206.345.951
2007	74.750.000	79.714.087	40.000.000	194.464.087
2006	69.000.000	73.582.244	40.000.000	182.582.244
2005	63.250.000	67.450.390	40.000.000	170.700.390
2004	57.500.000	61.318.537	40.000.000	158.818.537
2003	51.750.000	55.186.683	40.000.000	146.936.683
2002	46.000.000	49.054.829	40.000.000	135.054.829
2001	40.250.000	42.922.976	40.000.000	123.172.976
2000	34.500.000	36.791.122	40.000.000	111.291.122
1999	28.750.000	30.659.268	40.000.000	99.409.268
1998	23.000.000	24.527.415	40.000.000	87.527.415
1997	17.250.000	18.395.561	40.000.000	75.645.561
1996	11.500.000	12.263.707	40.000.000	63.763.707
1995	5.750.000	6.131.854	40.000.000	51.881.854
1994	-	-	40.000.000	40.000.000
1993			40.000.000	40.000.000
1992			40.000.000	40.000.000
1991			40.000.000	40.000.000

	MICROBUS	VIDA U	TOTAL VIDA UTIL	TOTAL A PAGAR
	-	20	0	-
	-	19	0	-
	-	18	0	-
	-	17	0	-
	-	16	0	-
	-	15	0	-
	-	14	0	-
	-	13	0	-
2	218.000.000	12	24	365.164.488
1	103.250.000	11	11	170.700.390
5	487.500.000	10	50	794.092.683
20	1.835.000.000	9	180	2.938.733.657
31	2.666.000.000	8	248	4.186.699.706
4	321.000.000	7	28	492.691.902
11	819.500.000	6	66	1.224.202.341
17	1.168.750.000	5	85	1.689.957.560
3	189.000.000	4	12	262.582.244
2	114.500.000	3	6	151.291.122
1	51.500.000	2	2	63.763.707
	-	1	0	-
	-			-
	-			-
	-			-
	-			-
	-			-
97	7.974.000.000		712	12.339.879.800
6,10	\$ 4.365.879.800		6.131.854	

1.589	179.428.200.000	251.000.000.000	250.992.842.820
		179.428.200.000	
		<u>71.571.800.000</u>	