

En Barcelona, a 6 de Marzo de 2014

DOCUMENTO OBSERVACIONES A DOCUMENTACIÓN FINAL

LICITACIÓN PÚBLICA Nº TC – LPN – 004 – 2013

CUYO OBJETO ES SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS – TRANSCARIBE

OBSERVACIÓN 1

Todo el riesgo y responsabilidad de financiación recae en los operadores del sistema y la viabilidad de la operación depende absolutamente del cumplimiento de la curva de demanda y de la tarifa al usuario, cuando una gran parte de los riesgos y de las necesidades de financiación no tienen relación con la propia operación.

En concreto, se hace recaer sobre los operadores la financiación de la desvinculación de los vehículos. Parecería más razonable hacer recaer esta inversión en Transcaribe, aunque la recuperación de la inversión se hiciera por la vía de la tarifa al usuario. De esta forma se mitigaría el riesgo de los operadores, a la vez que se podría disminuir el coste de dicha financiación por las mejores condiciones de financiación externa que con toda probabilidad podría obtener Transcaribe.

OBSERVACIÓN 2

La duración del contrato de concesión está determinado bien por un periodo máximo de 19 años y 5 meses bien por alcanzar el Ingreso Esperado de Operación (IEDO), lo que ocurra primero. Sin embargo, en el clausulado de la minuta de contrato, cláusula 74, puntos 74.2.1 y 74.4, se determina una vida útil de 1.100.000 Km para los vehículos articulados y padrones, y de 880.000 Km para los vehículos busetones, determinándose la obligación del concesionario de desvincular dichos vehículos al alcanzar la vida útil definida. Teniendo en cuenta los vehículos definidos en el pliego y los kilómetros a recorrer previstos, sería éste factor y no los anteriores, el que terminaría determinando el fin del contrato, puesto que el nivel de kilómetros máximo definido por la minuta de contrato se alcanzaría aproximadamente en el año 16 o 17 de operación regular. Este hecho incrementa de forma considerable el riesgo de la operación y de no alcanzar los ingresos mínimos necesarios para hacer viable la operación, lo cual incide asimismo en la posibilidad de obtener la imprescindible financiación externa de la operación.

OBSERVACIÓN 3

Un aspecto clave y fundamental de la viabilidad de la operación es el cumplimiento de las previsiones de demanda. Todo el proyecto se sustenta en el cumplimiento de las previsiones de pasajeros pagos del sistema, es decir, se trata de proyecto 100% riesgo de demanda, asumida totalmente por los operadores del sistema. Dicho esto, los estudios y experiencias en otras ciudades indican que el cumplimiento de estas previsiones tiene una correlación directa con el establecimiento y cumplimiento de un calendario de desvinculación de la flota existente. En los documentos de los pliegos finales dicho calendario no está claramente definido, incrementando la incertidumbre a la hora de poder hacer previsiones fiables de la curva de demanda del sistema a lo largo del tiempo y de alcanzar las previsiones que se determinan en los estudios de viabilidad. Este hecho incrementa de forma considerable el riesgo de la operación y de no generar los ingresos de operación previstos, pudiendo hacer inviable la operación, a la vez que incide en la posibilidad de obtener la imprescindible financiación externa de la operación.

OBSERVACIÓN 4

La remuneración de los concesionarios de la operación se define como un pago por kilómetro recorrido por la flota vehicular, sin embargo los fondos para el pago de esta remuneración provienen de los pasajeros pagos transportados. En la documentación de licitación no se establece ningún índice entre kilómetros recorridos y pasajeros pago transportados, IPK, de forma que se asegure un correcto equilibrio entre los ingresos generados y los pagos a realizar a los operadores concesionarios y los costes de operación. Con las cifras que se mencionan en los distintos documentos de licitación, demanda esperada, flota a vincular y kilómetros a recorrer, se obtendría un IPK de aproximadamente 3,4 pasajeros por kilómetro, claramente inferior al de sistemas similares en otras ciudades, que se establece alrededor de 7 pasajeros por kilómetro. Entendemos que el establecimiento de una cierta garantía de un IPK mínimo que permita un equilibrio entre ingresos y pagos del sistema es fundamental para la viabilidad de la operación y la obtención de la imprescindible financiación externa de la operación.

OBSERVACIÓN 5

La tarifa al usuario inicialmente prevista es de 1,800 pesos. Pensamos que el nivel de tarifa inicial podría ser algo mayor, en torno a los 1,900 pesos de diciembre 2014, teniendo en cuenta el valor añadido de la nueva oferta de transporte en comparación con el sistema actual y sus tarifas, así como que el tiempo transcurrido desde que se definió esta tarifa, por lo que sería posible una actualización por la inflación. Esto ayudaría a mitigar en parte los riesgos asociados a la demanda que se han mencionado anteriormente y facilitar la posibilidad de obtener la necesaria financiación externa de la operación.

En resumen, en las condiciones actuales de riesgos y niveles de inversión se hace muy difícil la obtención de financiación externa para un proyecto de estas características, a la vez que la viabilidad económica del mismo está seriamente comprometida.

Agradeciéndoles de antemano su atención y esperando que nuestras observaciones sean de su interés, le expresamos nuestra absoluta disposición de poder participar en este importante proyecto para la ciudad de Cartagena de Indias en unas condiciones mínimas de viabilidad y financiables.

Cordialmente,

A large, stylized handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jordi Cabanas Faura'.

JORDI CABANAS FAURA

DIRECTOR DESARROLLO DE NEGOCIO