

Fax: 6665217
6583332

Bogotá D.C. Mayo 06 de 2014.

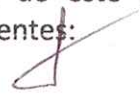
Señores
TRANSCARIBE S.A.
Atn. JOSÉ LÓPEZ AMARÍS
Cartagena D.TC

Asunto: Solicitud de suspensión del proceso licitatorio No. TC-LPN-004-2013.

Cordial saludo;

Estimados señores, de la manera más cordial me permito solicitar la suspensión del proceso licitatorio, por espacio de 15 días, con el fin que durante dicho plazo se revalúe los conceptos de remuneración del negocio de concesión en el componente relacionado con la desintegración de los actuales buses del transporte colectivo que circulan en la ciudad de Cartagena. Las razones que sustentan nuestra solicitud se describen a continuación:

1. **Un objeto con dos componentes o líneas de negocio:** El proceso contiene dos componentes para los cuales se define claramente y de manera independiente el valor de la inversión, la fuente de remuneración y el ingreso límite a percibir por cada línea de negocio, en una línea de tiempo máxima de 19.5 años.
 - a. El primer componente, lo asumimos como el central y corresponde a la operación. Las variables principales de este negocio, tomando como ejemplo la concesión No.1 son las siguientes:



INVERSIONES / GASTOS	INGRESOS
Inversiones (Flota, adecuaciones, puesta a punto, pólizas, cumplimiento de protocolo técnico, legal y financiero, equipos y legalización del contrato): 120.000 Millones COP aproximadamente.	Límite de ingresos (IEDO): \$893.500 Millones COP. No se permite su indexación.
Costo Operativo	Remuneración por Valor por kilómetro (VEK) semanal, tomado de la tarifa pagada por el usuario. Indexada anualmente
Costo financiero	Toma del Fondo de Operadores que constituye el concesionario para cubrir los faltantes de las tarifas técnicas, limitado a \$10.600 Millones COP.
Costo administrativo	Participación por Desintegración (VEFU), cuando esta haya cubierto el Ingreso Esperado del Fondo Unificado (IEFU)
Costo impositivo	El IEDO se debe reducir en (0,0008%) semanal durante 780 semanas, si se habilita un patio adicional. Además por multas y sanciones.
Sujeto a riesgo comercial y financiero	Sujeto a riesgo de demanda e informalidad

- b. El segundo componente, lo identificamos como complementario, corresponde a la desintegración y constitución del fondo para cubrir la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa fijada al usuario (FO). Las variables principales de este negocio, tomando como ejemplo la misma concesión son las siguientes:

INVERSIONES / GASTOS	INGRESOS
Inversión FD: \$90.100 Millones COP	Límite de ingresos (IEFU): \$142.500 Millones COP. No se permite su indexación.
Inversión FO: \$10.600	Remuneración (VEFU) semanal, tomado de la tarifa pagada por el usuario. Indexado anualmente y con tres incrementos adicionales en los meses 36, 48 y 63 de operación.
Costo financiero	Sujeto a riesgo de demanda e informalidad
Compromete capacidad de endeudamiento del interesado y sujeto a riesgo de financiación	

2: Financiación: Como se puede observar en el punto anterior, se trata de dos componentes que tienen su propia estructura de negocio.

- a. En el componente de operación el concesionario deberá asumir una serie de riesgos, principalmente los de demanda e informalidad, sin ser menos gravoso el de financiabilidad, dado el historial de los SITM del país frente a la banca, lo que hace que las tasas de financiación sean más elevadas para los nuevos proyectos, sin considerar aquellos bancos que por política comercial ya no cuenta con esta línea de financiación.
- b. El componente del Fondo Unificado para la Desintegración operación, que en su conjunto se llama FUDO, sin duda alguna compromete la rentabilidad de la línea de negocio principal (operación), debido a que además de exigir un esfuerzo financiero adicional al concesionario, no cubre los intereses en que debe incurrir el concesionario para apoyar el proceso de desintegración y lo que es peor ni siquiera cubre el valor invertido, como se puede ver a continuación.

Balance Fondo de Desintegración

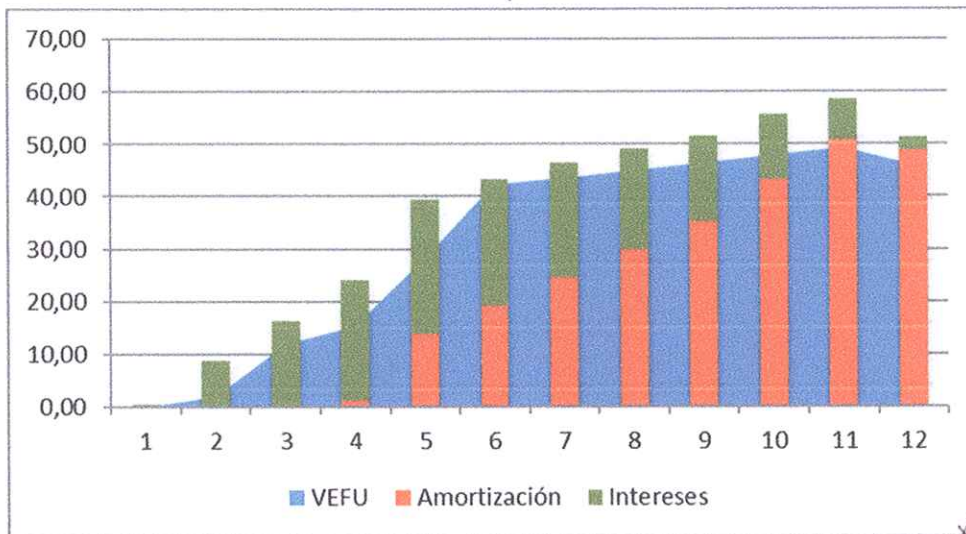
(Millones de pesos diciembre de 2013)	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3	Total
Valor a aportar al fondo (FUDO)	100,700	84,400	81,700	266,800
Ingreso Esperado Por Desintegración (IEFU)	142,500	119,400	115,600	377,500

A pesar de que la concesión se plantea a 19.5 años, utilizando la información suministrada en el proceso licitatorio y la audiencia de riesgos, donde se plantea una demanda cercana a 450 mil pasajeros por día hábil y un proceso de implementación que va de 3 a 4 años, en condiciones ideales de riesgos controlados, la concesión alcanza el Ingreso Esperado de Operación, IEDO, en el año 12. Por lo cual, asumiendo el mejor de los escenarios el Ingreso máximo esperado por desintegración corresponde al valor presente de los recursos a recibir por concepto de VEFU durante el mismo periodo.

En conclusión los \$377.500 millones de pesos que en su conjunto suman los recursos con los que el ente Gestor plantea reponer los \$266.800 millones aportados por los tres concesionarios, representan a valor presente \$153.020 millones con una tasa de descuento del 12%.


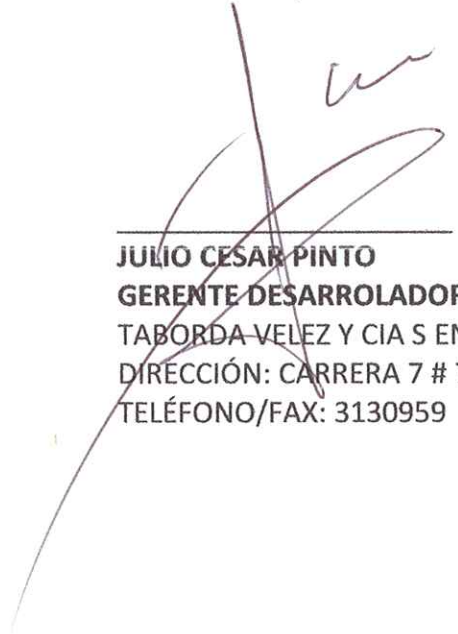
Es decir, que la participación asignada por el ente gestor por concepto de VEFU no cubre los recursos requeridos a los concesionarios para acometer el proceso de desintegración, lo que representa una pérdida de \$113.780 millones sobre la cual no se plantea mecanismos o alternativas de compensación, como futuros excedentes del sistema, ingresos colaterales, entre otras alternativas que permitan al concesionario, recuperar por lo menos el valor invertido.

El grafico que se presenta a continuación se constituye en un claro descriptivo de la situación planteada, en condiciones ideales y generando un marco de financiación ajustado totalmente al flujo del VEFU, de manera que se pueda reducir al mínimo el impacto por concepto de financiación:



En aquellos casos, en que los concesionarios son constituidos exclusivamente por transportadores locales, estos obtienen ingresos por la venta de buses al concesionario y con ello reducen la necesidad de financiación. Sin embargo, para otros interesados que se acogen a condiciones generadas por el ente gestor, el valor de la flota a desintegrar, con los costos establecidos en el apéndice 5, se constituye en un factor que impacta fuertemente el flujo de la operación, generando un riesgo alto de default ello considerando que la concesión se desarrolla en condiciones ideales, sin la materialización de los riesgos distribuidos al oferente.

Cordialmente,

JULIO CESAR PINTO
GERENTE DESARROLADOR DE PROYECTOS
TABORDA VELEZ Y CIA S EN C
DIRECCIÓN: CARRERA 7 # 74-56. BOGOTÁ D.C.
TELÉFONO/FAX: 3130959