

OBSERVACIONES A LOS PRE PLIEGOS Y SUS RESPUESTAS No. 3

PREGUNTAS FORMULADAS POR HECTOR BLANCO P. GERENTE Y REPRESENTANTE LEGAL DE CARTAGENA EXPRESS S.A., MEDIANTE ENTREGA FISICA EN LAS INSTALACIONES DE TRANSCARIBE EL 6 DE ENERO DE 2012, A LAS 2:20 P.M.

Atendiendo las reiteradas peticiones formuladas por los propietarios de vehículos de servicio colectivo urbano vinculados a las diferentes empresas de transporte que conforman Cartagena Express S.A., acudimos a su despacho, con el objeto de formular respetuosamente la siguiente petición relacionada con el proceso licitatorio para la escogencia de tres (3) operadores del sistema integrado de transporte masivo y el concomitante *esquema de chatarrización* establecido como mecanismo para la reducción de la oferta del actual sistema de transporte colectivo del Distrito T. y C. de Cartagena, señalando para tal efecto y como antecedentes los siguientes hechos:

1. Es plenamente notoria la afectación en el 100% de los propietarios transportadores actuales del sistema colectivo de pasajeros en razón de la puesta en marcha del sistema integrado de transporte masivo y en especial la aplicación del proceso de chatarrización del parque automotor existente.
2. También es cierto que el parque automotor actual es productivo y permite el digno sustento de miles de familias del Distrito.
3. No existe duda de la adecuada estructuración financiera del proyecto cuando la misma otorga confianza en la banca de inversión, hasta tal punto que se puede disponer de créditos sindicados que permitan agilizar el proceso de chatarrización con holgura, generando suficientes recursos que logren establecer mejores condiciones de compensación a quienes se ven afectados por la destrucción de su vehículo y la extinción de dicha actividad.
4. El proyecto tiene estimada una movilidad de 450 mil pasajeros diarios al tiempo de su total implementación lo que permite un óptimo flujo de recursos sobre todo si se tiene en cuenta la tarifa al usuario estimada para el año 2013 en \$1.800.

5. Una modelación de los ingresos teniendo en cuenta que el 14:22% se tienen destinados al fondo de chatarrización, nos permite inferir unos excedentes de recursos que facilitarían una mejor remuneración en el pago del automotor chatarrizado, en la compensación estimada en favor del propietario y en los rubros de participación en la tarifa por parte de los Operadores.

En ese orden de ideas, urgimos la revisión del sistema de remuneración establecido en torno a la chatarrización de los vehículos, con la finalidad de posibilitar el curso positivo a las siguientes peticiones:

1. Se aumente el valor compensatorio por vehículo o renta mensual asignada durante el tiempo de la concesión de la operación y sus prorrogas.
2. Se aumente el valor piso de la tabla indemnizatoria o compensatoria del valor de referencia para el pago del automotor chatarrizado.
3. Se aumente la participación en la tarifa para los concesionarios de Operación.

Atentamente,



HÉCTOR BLANCO PORTACCIO
Gerente y Representante Legal

TRANSCARIBE S.A.
NIT. 806 014 488-5
Rad. It. 000068

06 ENE 2012

Fecha y Hora 14:20
Folios 2/2 - Anexos 1/0
RECIBIDO PARA REVISIÓN
NO IMPLICA ACEPTACIÓN

PREGUNTAS FORMULADAS POR PABLO E. JULIO BLANCO REPRESENTANTE LEGAL DE APROBUSCAR S.A.S., MEDIANTE CORREO ELECTRONICO DE FECHA 6 DE ENERO DE 2012, A LAS 3:58 P.M.

RESPUESTA: Transcaribe ha realizado una adecuada revisión, tomando en cuenta las mejores prácticas llevadas a cabo en los demás sistemas de transporte masivo del país, para

garantizar un exitoso funcionamiento, que sea sostenible por medio de la tarifa al público pactada. Esta revisión ha demostrado que el valor asignado a cada vehículo es adecuado y corresponde a precios actuales de mercado, siendo este componente tan solo uno de los muchos factores que entran en el cálculo de la tarifa técnica del Sistema, que determina los ingresos de cada uno de los concesionarios por medio de una tarifa al público competitiva.

La tabla empleada para la valoración de los vehículos, es parte de la Resolución 5255 de 2010 del Ministerio de Transporte, la cual considera el modelo, capacidad y demás características que permiten determinar su base gravable correspondiente al valor del vehículo, teniendo en cuenta su depreciación. Recientemente, el Ministerio de Transporte publicó la Resolución 5241 del 30 de noviembre de 2011 con la base gravable a los vehículos para el año 2012. Sin embargo Transcaribe tomó la decisión de mantener los valores de la anterior tabla, que presentan un mayor valor para la flota colectiva de la ciudad, dado que el proceso original de las Concesiones de Operación inició en el segundo semestre de 2011, al igual que el Decreto que adopta el parque automotor de la ciudad de Cartagena.

Los valores de esta tabla, fueron usados previamente en el proceso de chatarrización de Barranquilla y en las concesiones del SITP de Bogotá, sin otorgar en ninguno de los casos ningún valor por encima de estas y a satisfacción de todos los involucrados. Los valores adicionales al vehículo (Chasis y carrocería) como el cupo, no son tenidos en cuenta dentro del anterior cálculo, pues estos corresponden a valores no oficiales establecidos por el mercado, por lo cual su valor no es reconocido dentro de las tablas, ni en el cálculo inicial establecido por Transcaribe.

Sin embargo, Transcaribe ha decidido otorgar un valor adicional sobre el valor establecido en las tablas, el cual corresponde a una prima por la venta, y considerando factores como la financiación y la matricula. Este valor variable permite compensar las inversiones que se han realizado sobre los vehículos de mayor valor y menor uso.

Por otro lado, existe una segunda opción para los propietarios, accediendo a una renta mensual por el tiempo de la duración de la concesión de operación. Es decir que recibe un ingreso al mes del 1,5% del valor de su vehículo, el cual se incrementa anualmente por el IPC. En caso que el valor de la renta calculado sea inferior a un Salario Mínimo Mensual Legal Vigente, se le otorgará al propietario el valor del salario. En promedio, este valor es muy superior a la propuesta de otorgar 1,5 veces un Salario Mínimo. Esta opción, permite garantizar un mayor valor de renta para los propietarios de los vehículos más nuevos, a su vez garantizando un Salario Mínimo para los dueños de vehículos de menor valor durante 14 años. Lo anterior se definió con la intención de asegurar un ingreso mensual a los propietarios, garantizando su sostenibilidad económica.

Frente a la propuesta de manejar el proceso y los fondos del mismo, Transcaribe no puede aceptarla, pues le es imposible solicitar cupos de endeudamiento para terceros. Por lo anterior, ya se estructuró un proceso de chatarrización, el cual se encuentra calificado y validado cumpliendo con todas las condiciones necesarias para asegurar los recursos necesarios para su ejecución. Esta opción beneficia igualmente a los Concesionarios de Operación, pues permite vincular una mayor cantidad de vehículos a la propuesta, sin la necesidad de realizar desembolsos de efectivo por ellos. Estos vehículos pueden ser tomados como capital y servir como garantía frente a fiducias y otras entidades financieras.

El principal interés de la Entidad es garantizar la total transparencia y que a su vez todos los propietarios reciban una remuneración justa por los posibles cambios que pueda generar el ingreso del Sistema a la ciudad. Sea que el propietario quede vinculado a las nuevas Concesiones de Operación, o no, está recibiendo el mismo trato. Por lo cual queda a discreción del mismo participar de los futuros ingresos, dividendos y demás beneficios de ser parte de un grupo concesionario, con la tranquilidad de recibir una remuneración adecuada por los ingresos que deja de recibir al chatarrizar su vehículo.

**PREGUNTAS FORMULADAS POR ARMANDO VENEGAS POLO, MEDIANTE ENTREGA FISICA
EN LAS INSTALACIONES DE TRANSCARIBE EL 6 DE ENERO DE 2012, A LAS 5:25 P.M.**

RESPUESTA:

1.- Su observación no es procedente, la entidad no es ajena a la realidad que se vive en el Transporte colectivo en la ciudad, al exigir un determinado número de vehículos para postular a los oferentes plurales con formados con empresas transportadoras habilitadas, se tuvo en cuenta que tales vehículos son en su mayoría de propiedad de personas ajenas a las sociedades empresariales que se encuentran vinculadas mediante contrato, y no exigir un número determinado de propietarios es restringir el derecho de dichos propietarios de participar en el proceso como accionista o socio del oferente del cual hace parte la empresa a la cual se encuentra vinculado su automotor.

Caso contrario se podría presentar y haría posible su sugerencia, si las empresas transportadoras de la ciudad, fueran las propietarias de la totalidad de los vehículos a postular.

2.- Su observación no es procedente, la entidad, exigirá, como documento de prueba de la operatividad del vehículo, la tarjeta de operación, cuya idoneidad se encuentra plenamente establecida en el Decreto 170 de 2001, las condiciones de ejecución contractual, son del ámbito de los particulares y el alcance del incumplimiento del mismo, por las razones específicamente señaladas por el Decreto mencionado, son de competencia de la autoridad de tránsito y transporte competente.

FIN DEL DOCUMENTO.