

**RESUMEN MESAS DE TRABAJO 16, 17, 18 Y 21 DE OCTUBRE DE 2013 Y  
PRINCIPALES DECISIONES  
TRANSCARIBE S.A.**

De acuerdo con la invitación pública del pasado 11 de octubre de 2013, fueron convocadas las mesas de trabajo para que los interesados en el proceso licitatorio tuvieran la oportunidad de aclarar aspectos técnicos, financieros y jurídicos relacionados con la licitación pública para seleccionar los concesionarios que cumplirán la operación del Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de Cartagena.

Las mesas de trabajo tuvieron lugar los días 16, 17 y 18 de octubre en la ciudad de Bogotá, contando con la participación de interesados en el proceso licitatorio, así como con funcionarios del Ministerio de Transporte. TRANSCARIBE S.A., estuvo acompañada de los estructuradores financieros del proyecto, así como de los abogados externos que acompañan el proceso licitatorio.

El resumen general de lo sucedido con ocasión de las jornadas de trabajo adelantadas, así como de los principales aspectos que determinan la continuidad del proceso licitatorio, se indican a continuación.

De parte de los interesados, se presentaron cuatro (4) aspectos, así:

**1. Aspectos Jurídicos**

Dudas frente al diligenciamiento de la proforma 7ª y la modificación introducida con la Adenda publicada el 25 de septiembre de 2013, así como la precisión sobre el diligenciamiento que fue incluida en la Adenda del 11 de octubre pasado.

**2. Aspectos Técnicos**

Se solicitó el ajuste de la matriz de implementación del sistema, por cuanto hay diferencias entre algunos documentos del proceso frente a las rutas y fases del proceso de vinculación de flota y desvinculación de los vehículos del transporte colectivo.

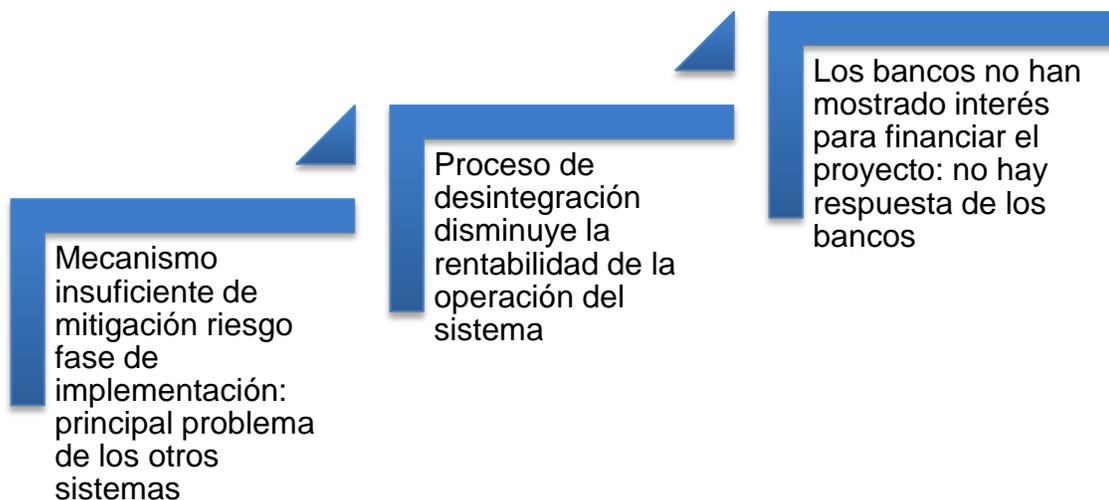
**3. Aspectos Financieros**

Como premisa más importante se tiene que la inclusión del proceso de desvinculación y desintegración, como parte de la licitación pública para seleccionar a los operadores del Sistema, impacta de manera negativa el negocio de la operación del Sistema.

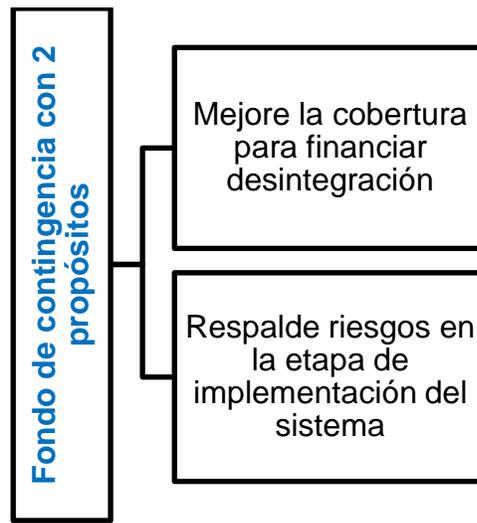
Frente a este aspecto, proponen lo siguiente:

- (i) Sacar el proceso de desintegración y generar un proceso licitatorio autónomo para esos efectos.
- (ii) Generar mejores mecanismos de cobertura, mejorando la remuneración por concepto de desintegración o fondeo de fondo de contingencias.
- (iii) Pago por kilómetro en la etapa de implementación para mitigar riesgo de implementación, aspecto que ha impactado a los otros Sistemas.
- (iv) Control a la informalidad por riesgo de demanda que impacta los ingresos del sistema.

Esos cuatro aspectos enlistados, generan las siguientes conclusiones:

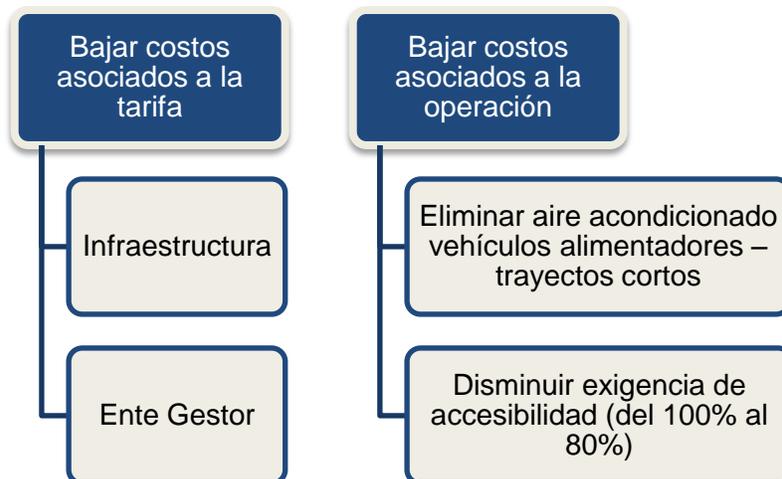


Como medidas de mitigación de lo anterior, los interesados en el proceso plantearon algunas alternativas, que se pueden resumir así:



En desarrollo del proceso licitatorio se ha insistido en que ni el Gobierno Distrital, ni el Nacional —entre otras por la estricta limitación que tiene para aportar recursos para la operación de Sistemas de Transporte Masivo—, pueden destinar recursos para fondear de manera inicial el fondo de contingencias. Esa premisa es clara para los interesados en el proceso, la cual ha sido puesta de presente por TRANSCARIBE S.A., en todos los escenarios de discusión que se han tenido en desarrollo del proceso licitatorio.

Teniendo claro lo anterior, en las reuniones sostenidas surgieron algunas alternativas que permitirían fondear el fondo de contingencias para mitigar los riesgos de la etapa de implementación del Sistema. Esas alternativas se agrupan así:



A continuación se incluyen las consideraciones frente a cada una de las alternativas antes planteadas:

### Infraestructura

- Se están adelantando las gestiones (Documento Conpes)
- No hay certeza sobre la fecha de ingreso de los recursos
- Sin contar con certeza no puede haber compromiso cierto incluido en los documentos precontractuales

### Ente gestor

- Se excluiría del costo asociado a la tarifa
- Gobierno Distrital asumiría el costo hasta ingreso de recursos por infraestructura
- Una vez contando con recursos de infraestructura, el ente gestor sería asumido por la tarifa

### Aire acondicionado en vehículos articulados

- Implica que el mayor porcentaje de flota del sistema no cuente con aire acondicionado, aspecto que ha sido anunciado
- El ahorro se destinaría a alimentar el fondo
- Ahorro en inversión en vehículos y costo de operación y mantenimiento durante la concesión
- Impacta la prestación del servicio
- Decisión política

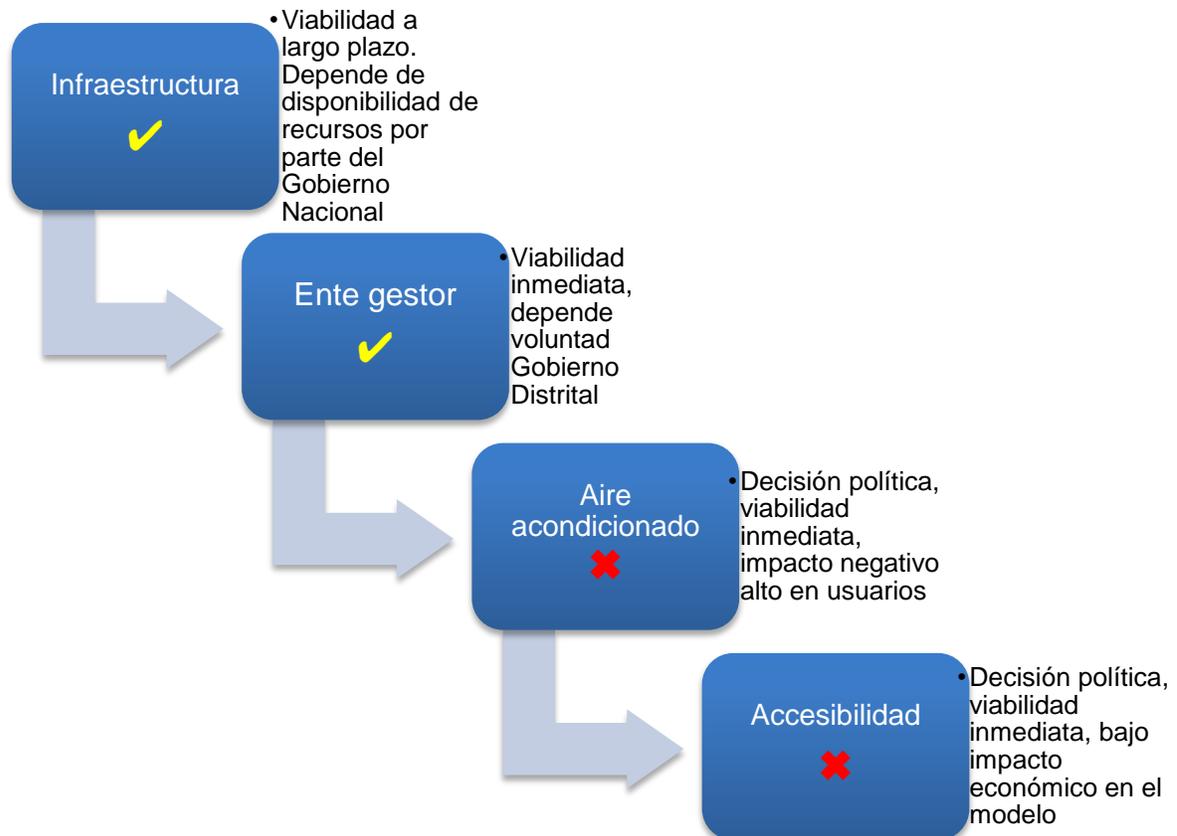
### Accesibilidad

- La disminución no significa un ahorro relevante para el sistema
- El porcentaje estaría dentro del rango de cumplimiento exigido en la Ley estatutaria
- Se ha anunciado que el 100% de la flota contará con accesibilidad para personas en situación de discapacidad

Esa situación fue puesta en conocimiento de los miembros de la Junta Directiva de TRANSCARIBE, para efectos de discutir la viabilidad de dichas alternativas frente a la estructuración actual del proyecto, de modo que se encontrarse

pertinentes, todas o algunas de ellas, se introduzcan las modificaciones finales que permitan contar con interesados en el proceso que presenten propuestas dentro del proceso licitatorio que se encuentra en curso.

Como resultado del análisis se tiene lo siguiente:



Partiendo de análisis de las diferentes alternativas, se tiene lo siguiente:

1. TRANSCARIBE S.A., continuará gestionando ante el Gobierno Nacional los recursos para excluir de la tarifa el porcentaje correspondiente al costo de la infraestructura. Sin perjuicio de lo anterior, la estructuración actual del proceso no excluye este componente en tanto, a la fecha, no existe el título jurídico vinculante que permita excluir de las variables que componen la tarifa ese aspecto.
2. Frente a la exclusión de la exigencia de aire acondicionado en parte de los vehículos, se tiene que TRANSCARIBE no acoge esa alternativa, en tanto

impacta directamente con la prestación del servicio y responde a la política que ha sido anunciada por el Gobierno Distrital como parte de la mejora en el servicio de transporte que se presta en la ciudad de Cartagena.

3. La accesibilidad al Sistema tampoco será objeto de modificación en tanto responde a la estructura que ha sido divulgada, según la cual, el 100% de la flota contará con mecanismos que permitan el acceso al Sistema de las personas en situación de discapacidad.
4. Frente al porcentaje que corresponde al ente gestor, se presentará la solicitud al Gobierno Local, y en caso de ser aceptada se introducirá la modificación en el pliego de condiciones y demás documentos del proceso, mediante el cual se establezca la exclusión del ente gestor de la porción de la tarifa que le corresponde, hasta que se excluya de la tarifa el componente de infraestructura. Lo anterior, como consecuencia de la disposición de recursos para ese concepto, por parte del Gobierno Nacional.

Esta medida tiene dos efectos importantes: (i) de una parte, el compromiso de las autoridades distritales frente a la consecución de recursos para el componente de infraestructura, lo cual permitirá descargar de la tarifa ese aspecto y (ii) incentivar a las autoridades locales en el cumplimiento de las prestaciones que asume en la etapa de implementación del Sistema.

En caso de que la propuesta 1 y 4 anteriores sean gestionadas exitosamente, se estarían liberando de la Tarifa Técnica recursos que pueden destinarse a mejorar las condiciones de remuneración de los operadores, tanto en el componente de desintegración, como en el de operación vehicular o a alimentar el Fondo de Contingencias, reduciendo los riesgos generales del Sistema.

La actual estructura de Tarifa Técnica destina un 4% de la Tarifa al Usuario para el Ente Gestor y 6.4% del Patio Portal, los cuales según la propuesta deberían ser descargados de la Tarifa Técnica y destinarse para la opciones anteriormente mencionadas.

Frente a los aspectos jurídicos, el pliego de condiciones será modificado en el sentido de precisar que se tiene la posibilidad de emitir en la Adenda del 29 de octubre la posibilidad de presentar la Proforma que ya se había diligenciado, sometiendo a condición la presentación de la nueva proforma 7A para la

suscripción del contrato. Eso implicaría la inclusión de un amparo adicional en la garantía de seriedad de la propuesta.

En punto al tema técnico, se hará la revisión del anexo de implementación del Sistema, así como de los demás documentos relacionados con éste, de modo que sea coincidente el plan de implementación con las diferentes fases de vinculación y desvinculación de flota del sistema de transporte masivo y del colectivo, respectivamente.