



Cartagena de Indias, D. T. y C., once (11) de Octubre de 2013.

TC-DJ- 07.01-0771 -2013

Señor:

RUBEN ORLANDO CHACON GIRALDO
Coordinador de Planeación y Proyectos
SOMOS K S.A.

Centro Comercial Ronda Real, oficina 505

Tel. (1) 4533068

Email: rchacon@somos.co

Ciudad

Referencia. Respuesta derecho de petición. Proceso de Contratación TC-LPN-003-2013.

Respetado Señor Chacon;

A través del presente nos permitimos dar respuesta a su derecho de petición de fecha 8 de octubre de 2013, correo electrónico a la 1:33 p.m., y recibido en la entidad físicamente mediante Radicado Interno 001120, 15:10 horas, en el mismo orden en que fueron presentadas las observaciones al interior del proceso de selección de la referencia:

SOLICITUD:

OBSERVACION No. 1.

1. Se incrementó la cantidad de buses requeridos para los tres concesionarios de operación, pero no se incrementó el ingreso esperado para la concesión 1. Ver Tabla 1. Incremento del ingreso esperado por concesión.

Tabla 1. Incremento del ingreso esperado por concesión

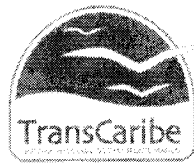
CONCESIÓN	INGRESO ESPERADO PLIEGO AGOSTO 2013	INGRESO ESPERADO ADENDA (3), SEPTIEMBRE 2013	% INCREMENTO INGRESO ESPERADO
1	\$965.019.000.000	\$965.019.000.000	0%
2	\$730.181.000.000	\$744.364.000.000	2%
3	\$648.265.000.000	\$651.133.000.000	0,5%

Se estima que el incremento en la inversión es la siguiente para cada una de las concesiones, ver Tabla 2. Incremento en capex por concesión:

Tabla 2. Incremento en capex por concesión

CONCESIÓN	INCREMENTO INVERSIÓN
1	\$3.120.000.000
2	\$3.960.000.000
3	\$2.120.000.000

Dada esta relación, por favor explicar porque no hay un incremento en el ingreso esperado que guarde proporción con el incremento en la inversión y costos mayores de operación que implica la ampliación de flota para cada operador?



RESPUESTA: La estructuración financiera contempla como indicador principal de cierre la cobertura de deuda (la financiabilidad del proyecto), entre otros como márgenes operacionales, flujos de caja positivos y tasas de retorno. Adicionalmente, la estructuración financiera tiene como objetivo principal, definir los valores de las tarifas de remuneración por kilómetro y el ingreso esperado para cada concesionario entre otros. En este sentido, el incremento en flota operacional no generó mayores impactos en los indicadores de cobertura de deuda que produjeran un incremento en el ingreso esperado. Sin embargo, sí se presentaron incrementos significativos en las tarifas de remuneración como se plantea a continuación:

Datos Pliegos:

Tarifas por kilometro	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Articulado	6,092.03	-	-
Padron	-	4,093.06	4,252.61
Buseton	3,381.12	3,454.18	3,443.83

Adenda No. 3	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Articulado	6,452.54	-	-
Padron	-	4,201.14	4,386.66
Buseton	3,422.03	3,524.99	3,514.43

Diferencia	Concesión 1	Concesión 2	Concesión 3
Articulado	5.92%		
Padron		2.64%	3.15%
Buseton	1.21%	2.05%	2.05%

OBSERVACION No. 2.

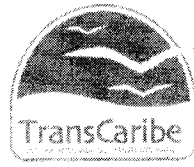
- Según la adenda 3 numeral 2.2, los 640 buses del sistema movilizarán a 56.035 pasajeros hora, ver Tabla 3. Kilómetros a recorrer y demanda del sistema.

Tabla 3. Kilómetros a recorrer y demanda del sistema

Servicio	Numero de Vehiculos	Demanda
	640	56.035
		114.846

Es claro el entendido que los 56.035 pasajeros es la demanda en hora pico? De ser así, por favor explicar cuál es el factor de expansión, como estiman que se distribuirá la demanda a lo largo del día para concluir que el kilometraje diario de los 640 vehiculos del sistema será de 114.846 Km?

RESPUESTA: Es importante aclarar que las estimaciones de demanda deberán ser realizadas por cada uno de los interesados en participar en el proceso licitatorio que nos



ocupa, la información suministrada es el resultado de la estimaciones de demanda que la entidad ha realizado y sobre las cuales ha hecho todos los cálculos.

Sin embargo se le informa lo siguiente:

La demanda que está plasmada en la tabla mencionada corresponde a la demanda de la hora pico de todos los servicios del sistema (Demanda movilizada en el sistema,) y el factor de expansión de la demanda que se está utilizando es de 11.07. Cabe aclarar que la demanda movilizada por el sistema es diferente a la demanda paga del mismo.

Por otro lado, todos los datos para calcular el factor de expansión de la oferta se encuentran disponibles en la información suministrada en la Adenda No 3. Los datos necesarios para el cálculo del factor de expansión de la oferta son:

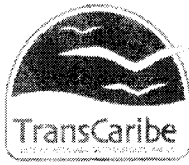
1. Kilómetros diarios recorrido por el servicio
2. Frecuencia
3. Longitud de la ruta

OBSERVACION No. 3.

3. Con respecto a la adenda 3 numeral 2.3 plan de implementación, TransCaribe nos informa que en la implementación de la fase 2 saldrán de operación 25 rutas del transporte colectivo con la entrada en operación de los primeros 326 vehículos del SITM. Durante la fase 3 saldrán de operación 4 rutas del transporte colectivo y entrarán en operación 314 vehículos de SITM. Podemos apreciar que en la fase 2 se retira el 86% de las rutas del servicio colectivo. Nos surgen inquietudes como: La demanda del 86% de las rutas de transporte colectivo de Cartagena podrá ser absorbida por los 326 vehículos del SITM vinculados en la fase 2? Si estos buses no son suficientes para absorber esta demanda, es muy factible que el nivel de ocupación del 75% de los buses de la fase 2 se dé prontamente y que TransCaribe solicite los buses de la fase 3 a la mayor brevedad, mientras este tiempo transcurre, en que se transportará la ciudadanía, tendrán que migrar a sistemas de transporte informales o irregulares? Es necesario tener en cuenta que después de solicitada la flota por TransCaribe los proveedores tardan en promedio 8 meses para entregar la flota a los operadores.

RESPUESTA: Si es cierto que la gran mayoría de las rutas salen con la implementación de la fase 2, pero estas deben salir de acuerdo a las solicitudes de flota que están establecidas por trimestre. Esto quiere decir que si al incorporar la flota del primer trimestre, se observa que la demanda de pasajeros es mayor que la esperada, se puede anticipar el pedido de la flota de la fase 3 y con esto podemos atender la demanda de pasajeros que se liberan de las rutas del actual sistema de transporte público. Durante esta etapa se deberá realizar un control estricto sobre el transporte informal.

Por otro lado sabiendo que el sistema es dinámico y que solo conoceremos el comportamiento del mismo una vez se inicie la operación, la racionalización de las rutas del transporte público colectivo se deberá ajustar para darle entrada al sistema en las



condiciones de operación de ese momento. Es por esto que el plan de implementación del sistema está concebido de tal forma que con las nuevas rutas que ingresan se cubre la demanda y las zonas de las rutas que deben salir de circulación del sistema de transporte público colectivo actual. En la fase 2 salen de circulación 25 de las rutas del actual sistema e ingresan 24 rutas del nuevo sistema Transcaribe, que con 326 vehículos cubren la demanda y las zonas de la ciudad.

Es importante aclarar que con la flota de 326 vehículos del nuevo sistema se cubre la fase 2, aunque como usted lo manifiesta salgan de circulación más del 80% de las rutas actuales, de debe tener en cuenta que los nuevos vehículos son buses de mayor capacidad que los que hoy circulan en la ciudad.

OBSERVACION No. 4.

4. La adenda 3 en el numeral 4.27, TransCaribe afirma que el proceso desintegración podrá tardarse hasta 10 años así:

4.27. Se modifica la cláusula 63 PROCESO DE DESVINCULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO Y ENTRADA EN OPERACIÓN DE LA FLOTA DEL SISTEMA TRANSCARIBE, con el objetivo de aclarar el cronograma de desembosos de los AIDC's, quedando de la siguiente forma:

CLÁUSULA 63 - PROCESO DE DESVINCULACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO Y ENTRADA EN OPERACIÓN DE LA FLOTA DEL SISTEMA TRANSCARIBE

El proceso de desvinculación y entrada en operación de la flota inicia una vez obtenido el otorgamiento financiero y tendrá una duración máxima de ciento veinte (120) MESES desde el inicio de la operación regular. El objetivo fundamental de este proceso es la desvinculación de la totalidad de los vehículos del sistema colectivo y la entrada en operación de la flota requerida por el sistema TRANSCARIBE. Este proceso tendrá tres (3) fases y una eventual fase intermedia, así:

Durante la fase 2, en la fase intermedia informó que:

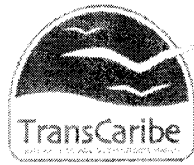
- (ii) **FASE INTERMEDIA:** Esta fase se aplicará si y solo si una vez finalizada la fase 2, no ocurren las condiciones previstas para el inicio de la fase 3.

En esta fase se iniciará una reducción progresiva del remanente de la oferta del transporte público colectivo, a través de la desvinculación programada que para el efecto determinó TRANSCARIBE. Esta desvinculación supondrá una redistribución de los vehículos de transporte masivo en las rutas diseñadas para cada contrato de concesión, de modo que cubran la cobertura de los vehículos de transporte colectivo que se desvinculan.

Durante esta fase no entrará a operar nueva flota del sistema TRANSCARIBE.

Esta fase terminará cuando se cumplan las condiciones que dan lugar al inicio de la fase 3. Si en un plazo máximo de diez (10) AÑOS no se han cumplido las condiciones que activan la fase 3, la fase intermedia terminará y TRANSCARIBE no solicitará más flota a los concesionarios.

Con estas consideraciones es factible que transcurridos los 10 primeros años de operación TransCaribe decida no implementar la fase 3 del sistema si no se dan las condiciones, o más grave aún, que en el noveno año le solicite los buses a los operadores, casos en los cuales los operadores nunca obtendrían el ingreso máximo ofrecido en la licitación y esta culminaría por el máximo tiempo establecido. Es importante tener en cuenta que según el plan de implementación, culminada la fase 2 se han debido desintegrar 1.518 buses del sistema de transporte colectivo de Cartagena, correspondiente al 95% del parque automotor del TPC de la ciudad, lo cual implica que los créditos que asumen los operadores para garantizar el pago de los buses a los propietarios será utilizado en su totalidad y que si la fase 3 no entra en operación no será posible cubrir el déficit del servicio a la deuda de los créditos para desintegración de los primeros años y además no se llegará a la demanda estimada, por lo cual no será posible pagar estos créditos. TransCaribe ha modelado financieramente este escenario?



RESPUESTA: En la Adenda 4, numeral 4.6, se hizo la modificación correspondiente tal que el plazo máximo fuese de 38 meses, desde el inicio de la fase intermedia, para que Transcaribe pueda solicitar la flota correspondiente a la fase 3.

OBSERVACION No. 5.

5. Según la adenda 3 en el numeral 4.8, el plazo máximo para que se cubra el pago de la deuda del dinero destinado para el proceso de chatarrización sigue siendo de 10 años.

4.8. Se modifica el NUMERAL 1.155. VALOR ESTABLECIDO PARA DESINTEGRACIÓN, en el sentido de ajustar la definición, quedando así:

1.155 Valor Establecido para Desintegración

Es el valor por cada pasaje pago que transfiere la fiducia General del sistema a la Fiducia de Desintegración, donde será distribuido a los concesionarios de acuerdo a su participación según el AIDC. Ese valor solo será transferido durante 120 meses desde el inicio de operación, y equivale a \$180 pesos de 2010. Este valor será incrementado en enero de 2018 en 60 pesos corrientes en enero de 2019 en 20 pesos corrientes y finalmente 15 pesos corrientes en enero de 2020. Este valor será indexado anualmente en enero según el IPC certificado por el DANE del año inmediatamente anterior. Este ingreso no se incluye en el cálculo del Ingreso Esperado del Concesionario.

JUSTIFICACION: De acuerdo a los ajustes realizados al diseño operacional se modifican los valores establecidos para el pago de los AIDC's en la fiducia de Desintegración.

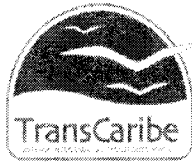
Para tener alternativas de bancarización del proyecto, TransCaribe no debía limitar a un plazo de tiempo la destinación de una parte de la tarifa al usuario para el pago de los compromisos de chatarrización, si no que debía aclarar que este dinero sería destinado para el pago de las obligaciones asumidas por los operadores para el proceso de chatarrización, hasta que hubiera cubrimiento de la deuda, se recuperarán los aportes que los operadores debían hacer durante el proceso de implementación por medio de recursos de la operación para cubrir los faltantes y cumplir con el pago de la deuda y se lograra una rentabilidad sobre este dinero, ya que los operadores asumen un alto riesgo.

Por todo lo expuesto anteriormente nos preguntamos: TransCaribe está teniendo en cuenta consideraciones como las expuestas en los numerales 4 y 5 de este comunicado para crear escenarios de sensibilidad en pro de analizar financieramente lo escrito en el pliego, minuta de contrato, adenda 3 y los demás documentos que conforman el proceso licitatorio?

RESPUESTA: Por medio de la Adenda 4, se estipula que:

A partir del mes 114 de operación, Transcaribe ajustará semestralmente el plazo del VED. El plazo sólo podrá prorrogarse por periodos de seis (6) meses siempre que la demanda total (sumatoria de la demanda histórica a la fecha de revisión y la demanda proyectada para los siguientes seis (6) meses a partir del promedio mensual de demanda del último año corrido) sea menor a 1,317,000,000 pasajes validados.

Transcaribe S.A. se reserva el derecho de estructurar una operación de crédito a cargo de la tarifa o cualquier otro ingreso, que restituya a los concesionarios los AIDCs pendientes de pago, siempre y cuando demuestre ahorros al sistema.



Lo anterior, con el objetivo de mitigar el posible riesgo de implementación que enfrente el concesionario en relación con las obligaciones adquiridas por el mismo para cubrir las inversiones requeridas para la desintegración del TPC.

Cordialmente,

TANIA DIAZ SABBAGH

SECRETARIA GENERAL TRANSCARIBE S.A

La presente comunicación es suscrita por la Secretaria General de Transcaribe S.A. con fundamento en las facultades otorgadas por la Gerencia de esta entidad mediante Resolución No. 022 de 2006.

Proyecto:
JOSE ALFARO VILLADIEGO
Director de Operaciones