



DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PLIEGOS No. 1

LICITACION PUBLICA No. TC-LPN-003-2013

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

EL PRESENTE DOCUMENTO SE ELABORA A FIN DE DAR RESPUESTA A LAS OBSERVACIONES QUE SE HAN PRESENTADO DESPUES DEL VENCIMIENTO DE LA FECHA ULTIMA DE RECIBO DE OBSERVACIONES (8 de agosto de 2013).

INTRODUCCION

El numeral 1° del artículo 25 de la Ley 80 de 1993 dispone que en los pliegos de condiciones para la escogencia de contratistas, se cumplirán y establecerán los procedimientos y etapas estrictamente necesarios para asegurar la selección objetiva de la propuesta más favorable, y para ello se señalaran términos preclusivos y perentorios para las diferentes etapas de selección y las autoridades darán impulso oficioso a las actuaciones.

Sobre el particular el Consejo de Estado, sección tercera, en sentencia del 20 de octubre de 2005, expediente 14.579, señalo que “... articulo 25 de la ley 80 enseña que los términos de las diferentes etapas de selección son preclusivos y perentorios. Transcurrido el tiempo indicado en los pliegos o en la ley para realizar determinada actividad sin que esta se hubiere cumplido, se habrá perdido la oportunidad para efectuarla, por cuanto el termino una vez vencido no puede revivirse”.

La entidad al momento de publicar los estudios y documentos previos, el aviso de convocatoria y el proyecto de pliego de condiciones y sus anexos, señalo en el numeral 2.1 del proyecto de pliego de condiciones el cronograma del proceso de contratación, señalando claramente la fecha límite de recibo de observaciones a pre pliegos.

TRANSCARIBE, en atención a las solicitudes elevadas por los interesados en el proceso de contratación, modifíco el cronograma del proceso mediante dos (2) adendas a pre pliegos; en este último documento se estableció como fecha límite de recibo de

observaciones a pre pliegos el día 29 de julio del año que discurre, justificado en que la cantidad y complejidad de las observaciones recibidas hacía imposible que a la fecha prevista en el cronograma, esto es, el 5 de agosto del año que discurre, podían publicarse la totalidad de las respuestas, y hacerse las modificaciones y ajustes a los documentos del proceso de contratación (pliegos, apéndices).

A continuación se relacionan unas observaciones recibidas después del 29 de julio:

- 8 DE AGOSTO. VICTOR CORDOBA PINTO. CIUDAD MOVIL. Correo dirigido al Vice Ministro de Transporte, NicolasEstupiñan.
- 8 DE AGOSTO. PABLO JULIO BLANCO, APROBUSCAR; ALFONSO MENDOZA HENRIQUEZ, SOTRAMAC S.A.S.; y, HECTOR BLANCO PORTACIO, CARTAGENA EXPRESS. Correo y entrega física.

De todo lo anterior es obligatorio colegir que a la fecha de presentación de sus solicitudes, el término para presentar consultas, preguntas e inquietudes había vencido, conforme a lo establecido en el cronograma del proceso de selección.

Ahora bien, algunas de las observaciones presentadas en dichos documentos fueron objeto de respuesta a través de los documentos de respuesta a observaciones publicados en la página web de la empresa y en el SECOP; hay otras sobre las cuales no se han elevado solicitudes entonces a continuación procederemos a dar respuesta, con el propósito de lograr la comprensión íntegra de los documentos que hacen parte del proceso de contratación, y con ello provocar la presentación de ofertas que respondan a las necesidades de la entidad.

- **OBSERVACION PRESENTADA POR VICTOR CORDOBA PINTO en representación de CIUDAD MOVIL mediante correo electrónico el 8 de agosto de 2013.**

OBSERVACION 1.La tarifa técnica e inversiones: Supera la tarifa a los usuarios, por amplios márgenes:

- Las inversiones del sistema son en la actualidad del siguiente orden (con datos de prepliegos):
- Flota Nueva: 240 mil millones (ha subido respecto a la de los prepliegos anteriores, pues el costo de los buses a GNV es superior)

- Flota Usada: (Chatarrización): 227 Mil Millones
(Según los anuncios de prensa de Transcaribe. Cabe mencionar que este valor es 80% superior al obtenido de hacer los cálculos con las tablas de valores iniciales de los prepliegos anteriores y en esta licitación mantienen los mismos valores).
 - Otras Inversiones: 22.2 Mil Millones
 - Total: 489.000 Millones.
-
- Los ingresos proyectados cuando se llegase al 100% de la operación serían de:
 - **Concesion 1:** 62.000 Millones; **Concesion 2:** 56.000 Millones; **Concesion 3:** 49.000 Millones (si la bolsa alcanza).
 - En total, el ingreso sería (suponiendo que se cumplan todos los planes de implementación al pie de la letra y se alcance la demanda esperada en el plazo previsto): 167.000 Millones.
 - Para pagar las inversiones y servicio a la deuda se requeriría de 16 años operando al 100% de la demanda estimada, bajo la estructura actual propuesta por Transcaribe en los prepliegos. El contrato es por 18 años, de los cuales los primeros se van en plan de implementación (como mínimo 3 años), con demandas muy por debajo de la demandan máxima esperada al 100%.

RESPUESTA: Se aclara que para calcular los ingresos del concesionario si deben tenerse en cuenta el valor de kilometro a reconocer y sin duda alguna el total de kilómetros recorridos por toda la flota, pero se le informa que el valor del kilometro a reconocer solo debe tener en cuenta para cubrir todo el negocio de los buses nuevos, es decir las inversiones en los mismo, las adecuaciones de los patio y de demás elementos de inicio de operaciones, el servicio de la deuda solo del crédito hecho para la compra de los nuevos vehículos y de los gastos administrativos y operativos propias de la operación, no se debe incluir dentro de la inversiones la compra de los vehículos a desintegrar pues estos últimos tienen una fuente de pago diferente al kilómetro de operación , la fuente de pago para este último es una valor de tarifa que para este documento es de 180 pesos de la tarifa técnica, por tal razón le informamos que deberá realizar los cálculos teniendo en cuenta dos formas de pago el valor por kilometro por tipología de vehículo y el valor de tarifa por cada pasajero efectivamente movilizadado en el sistema.

- Es importante tener en cuenta que:

- La flota operativa será incrementada significativamente porque el cálculo inicial de Transcaribe tenía muy por encima de la realidad las capacidades de los buses. Por tanto, las inversiones van a subir. En los nuevos pre pliegos se ha hecho un ajuste en la capacidad de los buses con lo cual se estaría corrigiendo el problema, sin embargo se ha incurrido en las siguientes inconsistencias:

a. En el caso de la disminución de la capacidad de los articulados se presentan 2 capacidades distintas, lo cual si bien desde el punto de vista de cálculos es posible, en la realidad no es posible hacerlos en la medida que para lograr la mayor efectividad de la flota los articulados no se pueden tener unos con dedicación únicamente a rutas troncales y otros diferentes a rutas alimentadoras, por cuanto por las bajas cantidades de buses hará que se pierdan las económicas de escala y por tanto se presenten sobrecostos para el sistema.

RESPUESTA: Se aclara que los vehículos articulados de las rutas troncales tienen una configuración diferente al vehículo articulado que va a circular por las rutas pretroncales en relación al número de puertas, razón por la cual los vehículos que operaran las rutas pretroncales deberán trabajar con la capacidad con la que se está dimensionando cada uno de los servicios pretroncales, no hay que perder de vista que todos los vehículos deberán cumplir con las Normas NTC, en relación a la capacidad real de diseño eso significa que los ejes deberán soportar las cargas establecidas en dichas normas, la disminución de la capacidad de los vehículos en la operación obedece a la posibilidad de prestar un mejor nivel de servicio y de mejorar las frecuencias en cada uno de los servicios donde se utilizara bus articulado.

Es importante que las economías de escala en la operación se apliquen como una estrategia que beneficia a los concesionarios y que les permite tener en el tiempo una mejor rentabilidad pero no en detrimento del nivel de servicio del sistema. Por esta razón los vehículos articulados que operen en la rutas pretroncales cumplan con la capacidad de diseño de los mismo.

b. Se observa que si bien se modificaron las capacidades, se observa también que se han aumentado, y NO se presenta ninguna justificación, las velocidades comerciales, lo cual neutraliza matemáticamente el seguro aumento de la cantidad de buses que se requiere. Consideramos que al no hacer justificación ni soporte de este aumento de velocidades es necesario que Transcaribe

revise nuevamente las cantidades de buses, las cuales consideramos que son muy interiores a las requeridas por el sistema.

RESPUESTA: Se aclara que las cantidades de vehículos requeridas para la operación del sistema corresponde a la demanda de pasajeros que se movilizara en la hora pico, no hay razón para que el sistema se diseñe con una flota superior a la que hoy nos arroja el diseño operacional elaborado. La flota que se obtuvo cubre la totalidad de viajes generados en la ciudad durante la hora de mayor demanda de pasajeros, queremos recordarles que entre más vehículos se pidan mayor serán los costos operacionales del sistema y por ende deberá ajustarse el valor del kilómetro a reconocer por cada servicio por la tipología del vehículo.

Por otro lado, ya se explicó en el documento de respuesta a observaciones en la etapa de prepliegos, que el ajuste a las velocidades de las rutas pretroncales y troncales que operaran con vehículos articulados obedece a que estos servicios en el diseño inicial tenían contemplado unos minutos adicionales en el tiempo de ciclo de cada uno de ellos, pero al revisar y darnos cuenta que los servicios se pueden realizar en los tiempos arrojados por el modelo se trabajó cada uno de los servicios antes mencionados con los tiempos de ciclos arrojados por el software emme3 .

Por lo anteriormente expuesto al ajustar los tiempos de ciclo de los diferentes servicios con los datos arrojados por el software se produjo un ajuste de la velocidad que solo en algunas rutas se nota un mejoramiento de la misma, se les invita a que hagan el ejercicio con los tiempos de ciclo que arroja el modelo para las rutas que van a operar con buses articulados. Sin embargo, la entidad revisara las velocidades de los servicios pretroncales que operarán con vehículos articulados.

Sin embargo, para tener una mayor tranquilidad en relación a la velocidades de las rutas pretroncales, alimentadoras y auxiliares se han ajustado las velocidades a niveles que corresponde a los que hoy se tienen en el transporte público colectivo, dicho ajuste se verá reflejado en el Anexo 1. Documento de asistencia técnica especializada.

c. El anterior ajuste Transcaribe lo realizó con un incremento de solamente 6 buses en estas rutas pretroncales, sin embargo, la reducción de entre 13 y 19% de la capacidad de los vehículos articulados solamente incrementó en 9% la flota de este tipo de buses, y para alcanzar esto claramente se incrementaron las velocidades comerciales para estas rutas, por lo tanto en lugar de considerar una disminución de tiempos (especialmente por la demora de abordaje de estos buses por el

proceso de validación de medios de pago) se hizo todo lo contrario, sacrificando fidelidad en la estimación real de flota para el diseño operacional del sistema.

RESPUESTA: Se responde en la pregunta anterior.

- La falta de patios va a generar sobrecostos operativos, lo cual reducirá los márgenes.

RESPUESTA: No habrá tal falta de patios porque aunque no estén los patios alternos disponibles es responsabilidad de los concesionarios suministrar las zonas de parqueo de la flota de la fase 3, el modelo financiero reconoce los kilómetros en vacío y reconoce las inversiones que se deben realizar para la adecuación de los Patios temporales..En el documento financiero de respuesta a este aspecto se aclara la forma de remuneración de este factor.

- Adicionalmente, si todos los planes se cumplen la pie de la letra, en 18 años difícilmente se alcanzará al ingreso esperado, sin embargo por la vida útil de los buses se estarían requiriendo renovaciones de flota en los años 13 y 14, aumentando las inversiones, valores que nos hemos incluido en los datos mencionados anteriormente. El plazo del contrato no sería entonces suficiente. De hecho, la duración del contrato es un factor secundaria frente al déficit en el flujo de caja de balance del sistema.

RESPUESTA: El plazo del contrato corresponde a la terminación de la vida útil de los vehículos teniendo en cuenta la cantidad de kilómetros recorridos, por lo que no es necesario realizar reposición de la flota durante el plazo de la concesión. El cálculo de la cantidad de kilómetros que recorren las diferentes tipologías de los vehículos corresponde al número de kilómetros que recorre en promedio cada vehículo por las frecuencias días por el número de días al año.

- Vale la pena resaltar que si bien por kilometrajes las renovaciones se van a requerir en estos años, es muy posible que la sobrecarga en los motores por el usos de aire acondicionado en las condiciones climáticas de Cartagena, hace que la extensión de la vida útil contractual de los buses no sea una alternativa viable.

RESPUESTA: Dentro de la estructuración financiera se está contemplando un porcentaje adicional de costos de operación para prever el mayor mantenimiento que deberán tener estos vehículos, por lo que es perfectamente viable el cumplimiento del plazo contractual con el mismo vehículo.

- No olvidemos que el hecho de haber pasado de 2 a 3 concesiones incremento significativamente los costos fijos del sistema.

RESPUESTA: Remítase a los documentos de respuesta financiera observaciones Ingreso esperado, Tarifa Concesionario, Tarifa Técnica y Patios Temporales.

OBSERVACIÓN 2. Chatarrización: Como se mencionó, respecto a los pre pliegos anteriores, el valor ha subido 80% según lo que ha negociado Transcaribe con los propietarios de buses, llevando a que en promedio el valor de cada carro usado sea de 145 Millones de pesos. Adicional a esto, el prepliego establece \$180 por cada pasaje vendido para la chatarrización, cargando aún más de costos la tarifa técnica. Es importante tener en cuenta que este fue un acuerdo entre los representantes de los pequeños propietarios y Transcaribe y en ningún momento este acuerdo fue validado por los representantes de los preoperadores.

RESPUESTA: Es importante aclarar que en las reuniones que se realizaron para establecer el valor de los vehículos que deben desintegrarse, participaron representantes de los propietarios, de las empresas de transporte público colectivo y los gerentes de las empresa conformadas para participar en la licitación de operaciones, por lo que es de pleno conocimiento de todos el valor que finalmente se aprobó para los vehículos que deben desintegrarse. Resulta inaceptable desconocer el procedimiento que se surtió para llegar al acuerdo sobre la cifra.

OBSERVACION 3. Modelo Operacional: El 69% de los buses articulados van a estar operando en rutas pretroncales y solo el 31% en rutas troncales. Respecto a esto:

- Tiempos de parada se aumentan, generando un impacto negativo en la movilización del sistema y la congestión de la ciudad. Mayores tiempos de parada implican menores velocidades de operación, lo cual se traduce en que se lleguen a requerir más vehículos sin que se aumente la demanda de viajes. (La respuesta de Transcaribe es

que ya ha tenido en cuenta estos tiempos en el dimensionamiento de flota, sin embargo por lo ya explicado en el numeral 1, la entidad hizo todo lo contrario al incrementar las velocidades comerciales de estas rutas pretroncales).

RESPUESTA: Nuevamente se explica que todos los tiempos de parada y el número de paradas están contemplados dentro del modelo de transporte del sistema, eso se traduce en el tiempo de ciclo de cada uno de los servicios, ya se explicó en respuestas anteriores que la velocidad de las rutas pretroncales y troncales que operaran con articulados se ajustó debido al ajuste del tiempo de ciclo, para el diseño operacional de esta rutas se está utilizando el tiempo de ciclo que arroja el software emme3.

Por otro lado ya se mencionó que las velocidades de los vehículos han sido ajustadas de acuerdo a la sugerencia realizada por los interesados en el proceso. Por último, queremos llamar la atención en el sentido que esta observación es contraria a la hecha en los numerales anteriores en relación a las velocidades, en esta observación habla que el sistema tendría velocidades muy bajas y estas provocarían un aumento de la flota y en las anteriores observaciones habla de velocidades muy altas las que llevan a la disminución de la flota.

- Accesibilidad y nuevas puertas al lado derecho: se requerirá la instalación de puertas derechas en los buses articulados, teniendo al menos una de ellas que tener elementos que garanticen la accesibilidad (rampas, elevadores, etc.). Sumado a esto, se requerirán la instalación de más elementos de control de acceso (torniquetes, validadores). Todo esto en su conjunto quita capacidad a los vehículos. Dado que el citado Anexo Técnico hace los cálculos de flota con la máxima capacidad homologada en las normas colombianas, entonces desde el inicio la flota no va a ser suficiente para cubrir la demanda del modelo operativo planteado.

RESPUESTA: Se aclara que los servicios pretroncales se están diseñando con una capacidad de operación menor, para los articulados se trabajará con 130 pasajeros de capacidad y los demás servicios están diseñados con vehículos que no consideran toda su capacidad, es el caso de los padrones y busetones, lo que permite la instalación de los equipos de recaudo que deben ir a bordo, se recuerda que esta tipología de vehículos operan en sistemas como Transmilenio Bogotá (Padrones) y Megabus Pereira

(Busetones), en donde estas tipologías con los equipos de recaudo instalados movilizan la cantidad de pasajeros proyectado para el sistema de Cartagena.

- Una falla importante de la estructuración de los SITM de las otras ciudades colombianas (Cali, Barranquilla, Barranquilla) ha sido que se ha asumido que la racionalidad de los pasajeros es estrictamente igual a la racionalidad de los modelos de transporte de estructuración. Es decir, que los pasajeros se comportan según la forma optimizada que logran los programas computacionales. Esto dista de la realidad.

RESPUESTA: Es cierto lo que usted menciona pero el software es una de las herramientas más idóneas para realizar las simulaciones, esta nos permite tener un acercamiento a la realidad. Es de conocimiento que todos los sistema deben ser ajustados durante la fase operación razón por la cual estos sistema son dinámicos en el tiempo, por tal motivo no sería responsable solicitar una flota de vehículos que no corresponda a la necesidad de diseño .Sabiendo que cuando este operando el sistema pueden existir dos posibilidades una que la demanda de pasajeros sea superior a la estimada que es el caso de Transmilenio o que la demanda sea inferior a la estimada caso de Cali, Barranquilla y otras ciudades.

- Se considera un nivel de kilómetros en vacío que es difícilmente alcanzable en un sistema con la eficiencia operacional de la Fase 1 y 2 de Transmilenio.

RESPUESTA: El nivel de kilómetros en vacío que se está utilizando en modelo financiero es el que corresponde para el sistema de la ciudad de Cartagena, porque este está teniendo en cuenta los diferentes servicios del nuevo sistema troncales, pretroncales, auxiliares y alimentadores, en los diferentes recorridos de los anteriores servicios se está teniendo en cuenta los kilómetros en vacío que deben recorrer los servicios para atender a los diferentes sectores de la población considerando que todos los servicios se despachan desde un solo patio..

OBSERVACIÓN 4. Componentes no operacionales (infraestructura, chatarrización) ligados a la tarifa:

- Aunque Transcaribe indica que el área del patio/taller está dimensionada de acuerdo a la flota y cuenta con un área de expansión, en los planos

entregados por Transcaribe se encontró que los espacios de parqueo disponibles están diseñadas para únicamente 447 buses, de los cuales únicamente 35 son articulados.

RESPUESTA: Es cierta su apreciación y se procederá a realizar el ajuste en los planos de diseño del patio en relación a los espacio de parqueo de las diferentes tipologías de servicios.

- Si estas cifras son reales, cuando se tenga la operación al 100% solamente habrá capacidad para el 73% de la flota y si se toma en cuenta el área por tipología la relación es aún menor. En respuesta dada por Transcaribe se ha indicado que son conscientes de este problema y que piensan en el futuro encontrar alternativas con los operadores para que estos adquieran y financien las áreas adicionales. Esto no puede ser cargado a la tarifa, la cual ya es insuficiente para cubrir incluso las inversiones iniciales.

RESPUESTA: Remítase a documento de respuesta financiera observaciones Patios Adicionales.

OBSERVACION 5. Disminución de la demanda de transporte público urbano:

- Se presenta como beneficio (y ventaja para los postores) que no se ha incluido crecimiento de la demanda desde los estudios del 2002. Sin embargo la realidad es que la demanda no ha crecido por la proliferación de medios informales de transporte, incluyendo pero sin limitarse a Mototaxis, Taxi colectivo y Buses Informales. De hecho, según mas cifras del DANE, la demanda ha venido disminuyendo.

RESPUESTA: Se aclara que la entidad siempre ha tenido claro el impacto que el transporte informal está teniendo sobre el transporte público colectivo hasta el punto de disminuir la demanda de pasajeros pagos en el actual sistema. La entidad es consciente de esa disminución de demanda de pasajeros pagos y es por eso que se está trabajando con la cifra de demanda de pasajeros que se mueven hoy en día en transporte público colectivo la cual está dada por las mediciones que se han hecho de la misma. Sería irresponsable que la entidad utilizara para su cierre financiera la totalidad de usuarios de transporte de pasajeros incluyendo en ese total a los que se movilizan en el transporte informal. De ahí que el riesgo de demanda es reestructurado a partir de la

información de ilegalidad e informalidad que actualmente captura demanda del sistema de transporte colectivo.

- El tema del deficiente control a la informalidad, que ha sido un factor importante en la crisis que actualmente tienen otros SITM de Colombia. Es un tema completamente bajo el control de los entes de la ciudad, sin embargo el riesgo es asignado totalmente a los operadores, para quienes es un riesgo que no tienen forma, ni técnica ni jurídica, de controlar.

RESPUESTA: El riesgo de demanda se ajustará señalando que lo relacionado con medios de transporte ilegal o informal se ajustará en el sentido de precisar que se traslada al CONCESIONARIO la informalidad e ilegalidad actual que se estima en un 25% de la demanda total de usuarios del transporte público en la ciudad de Cartagena.

Esa modificación obedece a que actualmente los interesados en el proceso conocen que la demanda estimada de pasajeros pagos se encuentra castigada con la afectación que tiene en el Sistema de transporte los medios de transporte ilegal o informal en la ciudad de Cartagena. Ese es el riesgo previsible que se traslada.

En el evento en que esa medición inicial de transporte ilegal o informal se aumente, se trata de un riesgo imprevisible que deberá ser manejado en el evento en que se presente.

Como medidas para contrarrestar el riesgo imprevisible de aumento del uso de medios de transporte ilegal o informal, se tiene pensado proponer la celebración de un convenio interadministrativo, mediante el cual las diferentes autoridades distritales coadyuven en el control de esos medios ilegales o informales, de modo que se mantenga y disminuya la estimación actual que se traslada al CONCESIONARIO.

Se propone lo anterior, en tanto TRANSCARIBE no es competente para ejercer acciones autónomas de control de la ilegalidad o informalidad en el transporte público de la ciudad de Cartagena.

- En la situación actual de los pliegos, el proceso puede ser tal vez licitable, sin embargo que sea sostenible queda en duda ante la cantidad de factores de alto impacto que son del control de las entidades distritales pro cuyo impacto negativo pretenden asignar a los futuros concesionarios de transporte.

RESPUESTA: Es una apreciación suya, sin embargo se analizara su sugerencia desde el punto de vista de la asignación del riesgo.

OBSERVACIÓN 6. Fondo de Contingencias:

- No hay fondo de contingencias . En el papel existe, pero no tiene fuente de financiación cierta y ante cualquier contingencia en el sistema, por factores distintos a las responsabilidades, alcances y control de los concesionarios, el sistema va a quedar desfinanciado, como ha ocurrido ya en otros sistemas con estructuras similares. Se está dando un tratamiento similar a las experiencias negativas si tomar correctivos con base en las lecciones aprendidas.

RESPUESTA: Remítase a documento de respuesta financiera observaciones Fondo de Contingencias.

OBSERVACIÓN 7. Relación Ingreso Esperado, Kilometraje y Renovación de Flota: Adjunto archivo con un cálculo muy sencillo que muestra que con los datos de Transcaribe (directamente tomados del pre-pliego) hay que renovar la flota de padrones y busetones a los 14 años, y que para las 3 concesiones el ingreso esperado no se alcanzaría en 16 años (término máximo del contrato), incluso obteniendo el 100% de la tarifa por ventas de pasajes. Con esto se concluye:

- No es cierto que la vida útil de la flota concuerde con el término del contrato. (Aún si el kilometraje en vacío estuviera incluido en los Kms por bus/día; es decir, que TC pague los kilómetros en vacío)
- La manera como está estructurado el proyecto hace que se contradiga así mismo en términos de vida útil de la flota vs. Ingreso esperado, pues si éste aumenta por un lado, inevitablemente habría que renovar la flota por el otro, y en este caso dicha flota quedaría prácticamente nueva al término del contrato.
- La distribución por concesiones no sería equitativa, dado que en primera instancia se aprecia un claro beneficio de la concesión 1 (buses articulados) sobre las otras dos, dado que no tendría que incurrir en inversiones extras por renovación de flota.

RESPUESTA: Remítase a documento de respuesta financiera observaciones Ingreso esperado.

OBSERVACIÓN 8. Impacto Aire Acondicionado: A manera de ejemplo del impacto de este factor en la tarifa, ver diapositiva 6 de la presentación adjunta. Tener en cuenta que buses a GNV en operaciones con alta movilización de pasajeros no hay grandes experiencias en el mundo. Con esto queremos decir que es importante que Transcaribeevalúe realmente en que parte de la flota y rutas es estrictamente necesario en uso de A/C para no sobrecargar la tarifa técnica del sistema (costo).

Finalmente, quisiera hacer especial énfasis en que todos estos comentarios se hacen en este correo electrónico son con el ánimo de que se mejore el proceso y se evite repetir muchos de los errores en que previamente otras ciudades han caído en la implementación de sus sistemas integrados de transporte y que han desencadenado en muchos casos grandes crisis sociales, técnicas y políticas. Todos estos comentarios deben entenderse como lo que son: un aporte proactivo y bienintencionado al proceso.

RESPUESTA: Nuevamente queremos hacer claridad que aunque el aire acondicionado en los vehículos representa un mayor consumo de combustible, ese mayor consumo de combustible que se traduce en un menor rendimiento del combustible por kilómetro recorrido, ya está contemplado dentro de la estructura financiera de las concesiones de operación. También es importante aclarar que por la condición climatológica de la ciudad con las altas temperaturas que se registran en la ciudad es necesario que los vehículos cuenten con un sistema de aire acondicionado para que se preste un mejor servicio a los usuarios del sistema.

- **OBSERVACION PRESENTADA POR PABLO JULIO BLANCO, APROBUSCAR; ALFONSO MENDOZA HENRIQUEZ, SOTRAMAC S.A.S.; y, HECTOR BLANCO PORTACIO, CARTAGENA EXPRESS. correo electrónico el 8 de agosto de 2013.**

OBSERVACION 9.

Queremos agradecer a la gerencia de Transcaribe la deferencia de atendernos en la reunión celebrada el día lunes 5 de Agosto y por abrir un espacio de discusión en pro de generar un proceso en el cual ganen todas las partes involucradas: Usuarios, Estado, Ciudad, Transcaribe, Concesionario de Recaudo, de Patios y Talleres y los Concesionarios de Operación, a la cual asistimos en compañía de los señores Juan Baquero y Camilo Badillo, personas con mucha experiencia en este tipo de procesos, los cuales oficiaron como voceros del grupo.

Teniendo en cuenta que Transcaribe respondió las Observaciones presentadas por nosotros como futuros oferentes de la Licitación Pública en referencia, en la etapa de Pre-Pliegos, pero no resolvió ni satisfizo nuestras expectativas y con el ánimo de reducir de manera considerable los riesgos para el Concesionario, procurando que el Proyecto de Transporte Masivo para la Ciudad sea un Éxito, nos permitimos insistir y reiterar que se revisen los siguientes puntos que consideramos de fondo para que este proyecto sea realmente sostenible y pueda permitir la participación de los propietarios.

La presente tiene por objeto remitirle un breve resumen de los Temas de Fondo, tratados en la reunión, información que sustenta nuestras Observaciones, Sugerencias y Recomendaciones.

1.- TARIFA TECNICA

Se manifestó que la tarifa técnica propuesta por Transcaribe publicada en la minuta del contrato de concesión TC-LPN-003 de 2013 es muy baja, ver Tabla 1 Tarifa por Kilómetro que Transcaribe Pagará., solicitamos a Transcaribe validar la tarifa técnica de los demás sistemas masivos del país para que las replantee. Se hace necesario que Transcaribe se documente al respecto y al obtener los datos del valor pagado de las Tarifas Técnicas de los otros sistemas de Masivo del País, corrija su propuesta del valor del Kilómetro.

Tabla 1 Tarifa por Kilómetro que Transcaribe Pagará.

TIPO DE VEHÍCULOS	TARIFAS		
	VALOR DE KILÓMETROS EN PESOS DE DICIEMBRE 2012 PARA CONCESIONES		
	CONCESION 1	CONCESION 2	CONCESION 3
ARTICULADO	6.092,03		
PADRÓN		4.093,06	4.252,61
BUSETÓN	3.381,12	3.454,18	3.443,83

Es indispensable tener en cuenta que los riesgos que asume el operador por la utilización de tecnología a gas no está siendo remunerado, hay unos costos de inversión inicial por la compra de activos e implementación de la infraestructura para garantizar el abastecimiento de los buses a gas (estación de gas, compresores, tanques de almacenamiento), los cuales no están siendo contemplados y que hacen que la tarifa técnica sea más alta.

Se planteó a Transcaribe contemplar un modelo de remuneración a los operadores que contemple el cubrimiento de los costos fijos de la operación por medio de un valor fijo por vehículo mensual, un valor que contemple los costos variables y un valor por kilómetro recorrido, por lo cual el operador podrá cubrir el servicio a la deuda y los costos operacionales, asumiendo realmente el riesgo de la demanda.

RESPUESTA: Remítase a documento respuesta financiera observaciones Tarifa Concesionario.

OBSERVACION 10.

2.- APORTES AL FONDO DE CONTINGENCIAS.

Es necesario que el fondo de contingencias sea fondeado por medio de recursos del estado debido a que el Viceministro Estupiñan ha manifestado la intención de hacer aportes a los sistemas de Transporte Masivo para garantizar su sostenibilidad y a que la gerencia de Transcaribe ha manifestado que el distrito no está en capacidad de hacer este aporte inicial, es bien sabido que durante los tres primeros años de operación, mientras se llega a la implementación del 100% del sistema los ingresos por efecto de la demanda no serán suficientes para que los operadores puedan cubrir sus costos de operación, por lo cual se requerirá de unos recursos adicionales que suplan los faltantes de ingresos y que cuando el sistema empiece a generar excedentes sea restablecido este aporte inicial.

Debido a que la gerencia de Transcaribe manifestó que está buscando alternativas para poder inyectar recursos a este fondo por medio del presupuesto del distrito para el año 2015, se solicitó que el pliego y la minuta del contrato tenga claramente definido que este fondo sí pueda nutrirse de fondos diferentes a los generados por el sistema. Porque nutrir el Fondo de Contingencia con los excedentes de la Tarifa no se ha dado en ninguna parte. La solución sería que el Gobierno Nacional aporte los recursos para la infraestructura y el % que afectaba la tarifa pasen al Fondo de Contingencia.

El **Numeral 1.78** y la **Cláusula 42** del Contrato de Concesión, "Ingresos del Concesionario" la forma como están redactados no reconoce el pago y los verdaderos costos en que incurre el operador, lo que ha conducido al fracaso a los restantes sistemas de Transporte Masivo del País. **Por lo tanto recomendamos eliminar** "(ii) En

el evento en que el recaudo sea inferior del valor que resulte de la operación prevista en el numeral anterior, se pagará de manera proporcional de acuerdo con la metodología prevista en el Contrato de Concesión"

RESPUESTA: Remítase a documento respuesta financiera observaciones Fondo de Contingencia.

OBSERVACION 11.

3.- INFRAESTRUCTURA.

El modelo actualmente propuesto por Transcaribe, plantea que la infraestructura de patios y talleres sea pagada por medio de la tarifa al usuario de la cual se descontarán \$99 pesos por pasajero durante los 18 años del plazo de concesión para el concesionario que construirá los patios y talleres. Solicitamos que tal y como sucederá en Barranquilla, según lo establecido en el pacto por Transmetro, donde el estado aportará el dinero necesario para que sea descargado de la tarifa el compromiso del pago a infraestructura de patios y talleres, se libere este rubro de la tarifa y que los \$99 pesos por pasajero sean destinados para fondear el fondo de contingencias.

La gerencia de Transcaribe manifestó que existe la posibilidad de liberar estos \$99 pesos de 2010, por pasajero de la tarifa por medio de recursos del estado liquidando esta parte del contrato con el concesionario que construya el patio taller y que continúen con la explotación comercial de la obra durante 50 años tal como está contemplado en el contrato ya firmado.

Con respecto a la construcción del segundo patio de operación, la minuta del contrato de concesión TC-LPN-003 de 2013 en el **Numeral 7,3** otras obligaciones de los patios y talleres, **Punto 7.3.14**, establece, ver Ilustración 1 Segundo Patio de Operación.

Ilustración 1 Segundo Patio de Operación.

El concesionario de operación tiene la obligación de suministrar una zona de parqueo para ubicación de la flota de la Fase 3. El área sólo se utilizará como zona de parqueo temporal hasta que se construya por parte de Transcaribe el segundo patio del sistema. El patio temporal deberá cumplir con lo establecido en el numeral 5 del **APÉNDICE 6**.

Los concesionarios durante el periodo que transcurre entre el inicio de la operación de la Fase 3 y la construcción del segundo patio, deben responder por adecuar, operar y mantener un espacio para la flota a su cargo en la Fase 3. Esta infraestructura no será objeto de reversión.

Para el efecto, en el ingreso del CONCESIONARIO se incluye una remuneración con cargo a tarifa, para cubrir los costos asociados a esta obligación, la cual será pagada de acuerdo con los términos fijados para los pagos al operador. Esta remuneración adicional no será tenida en cuenta dentro del cálculo del ingreso esperado.

Una vez entre en operación el segundo patio, cesará el reconocimiento al CONCESIONARIO por este concepto.

Se solicitó a Transcaribe que la fecha construcción de este patio esté definida y que además contemple un **Plan de Contingencia**, debido a que desde la implementación de la fase 1 del sistema se van a generar kilómetros en vacío por la ausencia de este, que además no están cuantificados hoy y que Transcaribe no contempla remunerar a los operadores, por lo tanto se requiere que:

- a) Los kilómetros en vacío que realicen los operadores sean pagos por Transcaribe.
- b) Transcaribe capte recursos para la adquisición y adecuación del segundo patio de operación por lo menos para que esté listo para el inicio de la fase 3 de donde ingresarán 292 Busetones al sistema.
- c) Tal como Transcaribe publicó en la minuta del contrato TC-LPN-003, Ilustración 1 Segundo Patio de Operación, y respondió a las objeciones por el 29 de Julio de 2013 ver Ilustración 2 Remuneración al Operador por Segundo Patio de Operación., no hay un concepto uniforme. El gerente de Transcaribe que en caso de requerirse hacer un reconocimiento económico a los operadores por el alquiler y adecuación de este, se determinará el costo y se remunerará de lo establecido en la tarifa técnica, debemos aclarar que en coherencia con los argumentos expuestos en este documento, este rubro no debe ser pagado a medio de los ingresos del sistema.

Ilustración 2 Remuneración al Operador por Segundo Patio de Operación

OBSERVACION No. 26. El numeral 1.97 de la minuta del contrato, patios y talleres definitivos y temporales, menciona que los operadores requerirán patios provisionales hasta que el segundo patio del sistema TransCaribe sea construido.

¿Cuál es el cronograma para la construcción de este patio, con qué recursos se realizará?

RESPUESTA: Se aclara que no es un patio con infraestructura como la del patio definitivo, sino que corresponde a un área en donde se puedan parquear los vehículos y que estos cuenten con seguridad, los costos de operación de este patio alternos deberán ser asumidos por los respectivos concesionarios.

La entidad aclara que dichos costos ya están contemplados dentro de la estructura financiera de las diferentes concesiones.

- d) Transcaribe contemple la utilización del terreno que colinda con la pista de aterrizaje del aeropuerto de Cartagena, con el fin que avance en la gestión para contar con un sitio bien ubicado y lo suficientemente amplio.

Queda pendiente por discutir el plan de contingencias que se aplicará si la infraestructura de Basurto no está lista para la entrada de la fase 1 de la flota.

RESPUESTA: Remítase a documento respuesta financiera observaciones Patios Adicionales.

OBSERVACION 12.

4.- REQUISITOS HABILITANTES FINANCIEROS.

Se hizo énfasis en que los requerimientos de experiencia en consecución de recursos financieros que solicita el pre pliego están muy altos, tomando como ejemplo la concesión N° 1, que tendrá un costo total con desintegración y adquisición de flota de \$180.000 millones de pesos con una operación de 231 vehículos, se requiere acreditar \$287.100 millones de pesos en experiencia crediticia. No hay una relación equivalente con procesos similares y más grandes que se han realizado en otras ciudades como el del SITP en Bogotá, donde una concesión como la de Fontibón que es un 360% más grande ya que cuenta con 833 vehículos, requiere una experiencia en consecución de recursos financieros del 29% con respecto a la mencionada concesión de Transcaribe, ver

Tabla 2 Requisitos Financieros Concesiones SITP Bogotá.

Tabla 2 Requisitos Financieros Concesiones SITP Bogotá.

REQUISITOS FINANCIEROS SITP BOGOTÁ					
ZONA	Garantía	Patrimonio	K de trabajo	Exp. Financiación	Flota a operar
Usaquén T	\$ 44.952	\$ 90.326	\$ 15.247	\$ 120.920.000.000	1460
San Cristóbal T	\$ 35.654	\$ 74.903	\$ 25.041	\$ 86.102.000.000	777
Suba Centro	\$ 37.220	\$ 82.258	\$ 7.391	\$ 88.921.000.000	1424
Fontibón T	\$ 33.310	\$ 63.436	\$ 9.755	\$ 82.797.000.000	833
Bosa	\$ 32.683	\$ 63.938	\$ 4.946	\$ 80.952.000.000	1260
Engativá T	\$ 28.197	\$ 57.657	\$ 25.857	\$ 72.382.500.000	745
Kennedy	\$ 27.061	\$ 63.646	\$ 4.984	\$ 62.093.000.000	1075
Usme	\$ 19.769	\$ 45.982	\$ 5.271	\$ 37.179.000.000	726
Ciudad Bolívar	\$ 19.024	\$ 21.618	\$ 2.325	\$ 47.650.500.000	708
Calle 80	\$ 12.599	\$ 30.507	\$ 3.665	\$ 28.588.000.000	473
Suba Oriental	\$ 7.571	\$ 16.329	\$ 1.181	\$ 15.272.500.000	291
Perdomo	\$ 7.584	\$ 21.183	\$ 2.549	\$ 17.248.000.000	345
Zona Franca	\$ 5.899	\$ 15.559	\$ 1.960	\$ 11.988.500.000	220

Con el compromiso de adjuntar

Tabla 2 Requisitos Financieros Concesiones SITP Bogotá. La gerencia de Transcaribe comunicó que revisaría la observación realizada.

RESPUESTA: Remítase a documento de respuesta financiera observaciones Requisitos Habilitantes

OBSERVACION 13.

5.- DESINTEGRACIÓN FISICA (CHATARRIZACION)

Se propuso que para efectos de la consecución del 100% de los recursos a adquirir por medio de la banca para cumplir con el compromiso de reducción de la oferta del parque automotor de transporte colectivo de pasajeros y la compra de los buses solicitados por Transcaribe, que el estado apoye el proceso por medio de un Banco de Segundo Piso (Bancoldex o Findeter) con el objetivo de obtener un crédito de bajo interés, DTF-3 puntos, con tres años de gracia y un plazo de 12 años, debido a que será un proyecto con beneficios ambientales que puede ser tenido en cuenta dentro de estas modalidades de crédito. El periodo de tres años de gracias para pago de la deuda

aliviará de manera importante los requerimientos de caja que demandará el plan de implementación del sistema.

Además Transcaribe no debe limitar que los \$180 por pasajero que se destinarán para el pago de la desintegración sea recibido solo por diez años, ya que bajo esta figura el operador corre el riesgo de tener que aportar de su patrimonio si en este plazo no se salda la deuda, si no que este dinero destinado de la tarifa se reciba hasta cubrir la deuda del crédito tomado para el proceso de Chatarrización y tan pronto esto suceda, este dinero ingrese al fondo de contingencias o al de mejoramiento de la infraestructura del sistema.

RESPUESTA: Remítase a documento respuesta financiera observaciones Desintegración.

OBSERVACION 14.

6.- PERIODO DE LA CONCESIÓN.

Se le informó a la gerencia de Transcaribe, que basados en la experiencia de otras operaciones de transporte masivo dentro y fuera del país es muy alta la probabilidad de requerir una renovación de flota en el año 12, por lo cual el plazo de 16 años y 2 meses (o 18 años y 2 meses) no es conveniente para amortizar la reposición del parque automotor, la propuesta planteada fue ampliar la concesión a 24 años. Este argumento de desgaste y reposición de la flota no obedece solo a los kilómetros recorridos por vehículo, también a condiciones ambientales y operacionales que comprometen de manera severa la durabilidad de los vehículos, sobre todo de los Busetones que representan el 65% del parque automotor del sistema.

RESPUESTA: Remítase al documento de respuesta financiera observaciones Ingreso esperado.

OBSERVACION 15.

7.- RIESGO DE LA DEMANDA.

Se hizo la aclaración correspondiente a la real interpretación del riesgo de la asumida por un operador, por lo cual debe entenderse que este se presenta en que la demanda del sistema sea muy baja y por consiguiente los kilómetros programen a las empresas operadoras también lo sean, por lo tanto no se los ingresos planeados. El riesgo de demanda **no** debe entenderse como un menor valor por kilómetro del pactado con el operador. Para que la relación que un sistema sea sostenible para las partes involucradas, debe respetar por kilómetro licitado.

RESPUESTA: Remítase a documento respuesta financiera observaciones Tarifa Concesionario.

FIN DEL DOCUMENTO