

Barranquilla, mayo de 2015

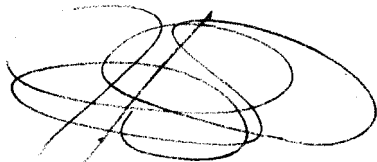
Doctor  
**JOSE LOPEZ AMARIS**  
Gerente  
**TRANSCARIBE S.A.**  
Cartagena

Asunto: Estudio económico de la utilidad de las inversiones a realizar con la operación de crédito proveedor.

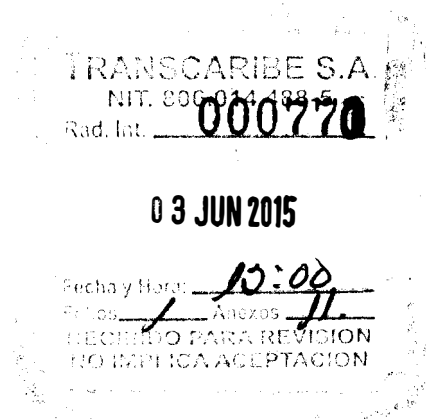
Respetado Doctor Lopez;

En cumplimiento de los requisitos exigidos, en el artículo 280 del decreto 1333 de 1986, para acompañar las operaciones de crédito interno que proyecten celebrar las entidades descentralizadas de los municipios, adjuntamos el "Estudio económico que demuestre la utilidad de las obras o inversiones que se van a financiar y su sujeción a los planes y programas que estén adelantando las administraciones seccionales y municipales, acompañado de la proyección del servicio de la deuda que se va a contraer"

Cordialmente,



**ALEXANDER CASTAÑO BELEÑO**  
Director General  
SPS ASOCIADOS  
Banca de Inversión



## SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO –SITM- TRANSCARIBE

### ESTUDIO ECONOMICO

#### UTILIDAD DE LAS INVERSIONES A FINANCIAR Y SU ARTICULACIÓN CON EL PLAN DE DESARROLLO

#### **ANTECEDENTES DEL PROYECTO Y ARTICULACION CON EL PLAN DE DESARROLLO**

El Distrito Turístico y Cultural de Cartagena, por conducto de Transcaribe S.A., se encuentran implementando el Sistema Integrado del Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de Cartagena (Sistema Integrado de Transporte Masivo –SITM- Transcaribe), proceso que ha contado con la participación de la Nación, conforme a lo establecido en la Ley 1450 de 2011 “por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014”(PND), específicamente en el Artículo 132, y demás legislación vigente.

El documento CONPES 3259 de diciembre de 2003, declara el SITM para el Distrito de Cartagena como de importancia estratégica para el país, y define los términos y condiciones bajo las cuales la Nación participaría en el proyecto. Posteriormente, el 31 de diciembre de 2003 se suscribió el convenio de cofinanciación entre el Gobierno Nacional, el Distrito de Cartagena y el ente gestor Transcaribe S.A.

Mediante el documento CONPES 3516 de 2008, se sometió a consideración el seguimiento y modificación del alcance propuesto para el desarrollo del SITM, proponiendo aumentar del 70% al 100% de la demanda, para lo que se requirió ajustar la infraestructura contemplando entre otros vías pretroncales, así como los aportes de las partes.

Dentro del Plan de Inversiones del Plan de Desarrollo vigente, “Ahora Si Cartagena” 2013-2015, aprobado mediante acuerdo No.016 de 26 de diciembre de 2013, se incorporó el programa “Vías para la Movilidad” y el subprograma denominado “Infraestructura Física del Sistema Integrado de Transporte Masivo”, es decir Transcaribe S.A.

El mismo plan propone “Coadyuvar a la implementación del Plan Maestro de Movilidad del Distrito e integrarlo con SITM articulado con las gestiones desarrolladas desde otras dependencias del Distrito, unificando esfuerzos para la consecución de recursos para la adopción y puesta en marcha vía decreto”, y traza como meta del subprograma “Operación del SITM Transcaribe S.A.”, la entrada en “operación de 321 vehículos”, para lo cual se requiere la adquisición por parte de Transcaribe S.A. de la porción de vehículos correspondientes a la Concesión No.2, para que sumados a los que deben aportar los concesionarios 1 y 3, Sotramac y Transambiental, se pueda cumplir la meta propuesta en el plan.

En relación con la infraestructura requerida para la operación del sistema, de acuerdo con lo establecido en el documento CONPES 3516 de 2008, el avance en la ejecución de obras es el que se describe a continuación:

**Tabla No.1. Avance en la ejecución de infraestructura del SITM planteada en el CONPES 3516 de 2008**

CONCEPTO	UNIDAD	META CONPES 3516	AVANCE	OBSERVACIONES
India Catalina - Glorieta Santander	Km	1,16	100 %	Obra terminada y recibida por el Distrito
Muelle de la Bodeguita	Un	1	100 %	Obra terminada y recibida por el Distrito
Portal - Bomba del Amparo	Km	1,20	100 %	Obra terminada y recibida por el Distrito
Amparo – Cuatrovientos	Km	2,50	100 %	Obra terminada y recibida por el Distrito
Cuatrovientos-Bazurto	Km	2,46	100 %	Obra terminada y recibida por el Distrito
Bazurto- Pie de Popa	Km	1,40	97 %	En ejecución. La Alcaldía concluirá las obras faltantes. Las obras ejecutadas consideran la demolición del puente peatonal existente y la instalación del paso semafórico que reemplaza el puente peatonal previsto.
Pie de Popa – India Catalina	Km	1,57	100 %	Obra terminada y en proceso de recibo por parte del Distrito
Glorieta Santander – Hotel Caribe	Km	4,80	23 %	Se ejecutó un tramo de 1,1 km. La Alcaldía concluirá las obras faltantes.
Estaciones de parada	Un	16	87,5 %	La Alcaldía construirá las estaciones Bazurto y Delicias.
Estación intermedia (El Amparo)	Un	1	100 %	Obra terminada
Portal	m <sup>2</sup>	30.000	30,21 39%	El contrato se encuentra en Ejecución y está prevista su terminación en Septiembre de 2015 El contrato tubo una suspensión de su construcción desde el 1 de febrero de 2013 hasta el 9 de Septiembre de 2014
Patio – taller	m <sup>2</sup>	100.000		
Puentes vehiculares y pasos deprimidos	Un	5	100 %	Se construyeron los puentes vehiculares sobre el canal Ricaurte y Puente Los Ejecutivos; se repotenció el Puente de la India Catalina; El Puente del Canal Calicanto fue construido a través de la concesión de portal y patio-taller. Además se construyó el puente del Sector Las Gaviotas. De acuerdo con los diseños definitivos, no se requiere el deprimido de Amparo.

CONCEPTO	UNIDAD	META CONPES 3516	AVANCE	OBSERVACIONES
Puentes peatonales	Un	2	0 %	El proyecto consideraba el traslado de los puentes Amparo - Cuatro vientos y Bazarro - India Catalina, que fueron desmontados en la construcción de las troncales, y según estudios, reemplazados por pasos semaforizados.
Corredores rutas pretroncales	Km	25,90	100 %	Obra terminada y recibida por el Distrito

Fuente: Transcribe S.A.

Los componentes 'Corredores rutas alimentadoras y complementarias' y 'Muelles para rutas acuáticas' considerados en el CONPES 3516 de 2008, no se incluyen en la relación anterior por tratarse de aspectos cuya ejecución es responsabilidad de la Alcaldía, a través de Recursos propios diferente a los incluidos en el convenio de cofinanciación.

En relación con la infraestructura descrita se ha logrado la ejecución del 95% de las obras previstas en el documento CONPES 3516, de acuerdo con la información suministrada por Transcribe S.A. (Tramos I, II, III, IV, Va y VI).

Respecto a la obra del Patio Portal El Gallo, el Ente Gestor realizó un proceso de selección mediante el cual se contrató el 4 de febrero de 2011 a la Sociedad Portal Calicanto S.A.S. para "el diseño y construcción del Portal El Gallo y el patio - taller del SITM Transcribe, construcción y operación del desarrollo inmobiliario que compone el Portal El Gallo y la construcción del tramo de corredor comprendido entre la terminación del tramo IV y la entrada del Portal patio - taller". La fuente de pago de este contrato de concesión corresponde al 6% de la tarifa del Sistema, porcentaje que correspondiente a \$99 pesos constantes de 2010 por cada pasaje pago, aunado a la explotación del desarrollo comercial inmobiliario durante 50 años. El contrato se encuentra actualmente en ejecución, el avance en la ejecución de las obras es el que se describe en el siguiente cuadro.

Posteriormente, el 15 de junio de 2011, Transcribe S.A. firmó contrato con el consorcio COLCARD de Recaudo y control de flota con el objeto de realizar el montaje de todos los equipos de recaudo, la plataforma tecnológica del sistema, el sistema de comunicaciones inalámbricas, el centro de control de la operación, el sistema de video control y vigilancia de la operación, el suministro y control del medio de pago del sistema y el recaudo del dinero producto de la venta del medio de pago. El concesionario ha diseñado y suministrado el plan de implantación del sistema de recaudo y se encuentra a la espera de la totalidad de la infraestructura y flota vehicular para ejecutar las actividades contempladas en el contrato.

Para contratar la operación del sistema, Transcribe S.A. adjudicó los siguientes procesos licitatorios:

- Proceso TC-LPN-004-2013: El 27 de diciembre de 2013 se abre el proceso de selección haciendo ajustes en la estructura financiera de la concesión para generar un mayor flujo

de caja en la etapa de implantación del sistema, y se adjudicó en el mes de julio de 2014 para dar inicio a la operación en el segundo semestre de 2015. El concesionario es la sociedad SOTRAMAC S.A.S o Concesionario No.1.

- Proceso SA-MC-007-2014: A través del cual se adjudicó la Concesión No.3 de operación de Transcribe en Noviembre de 2014. El concesionario es la sociedad TRANSAMBIENTAL S.A.S.
- En los dos procesos licitatorios se declaro desierta la concesión de operación No2, por lo cual en junta directiva de diciembre de 2014, se aprobó que dicha operación fuese realizada por Transcribe S.A., a fin de contar con todos los elementos necesarios para dar inicio a la operación integral del sistema y evitando afectar a los demás concesionario adjudicados.

### IMPACTOS GENERADOS POR EL SISTEMA

Con la inversión a realizar en las rutas de precarga, portales y patios, aunado al cambio del combustible con el que van a operar los vehículos del Sistema (de Diésel a GNV), se logrará una disminución de los tiempos de traslado de los usuarios, kilómetros en vacío y emisión de gases efecto invernadero.

Incorporando los elementos anteriormente señalados, así como aquellos relacionados con los costos operacionales, accidentalidad y potencial de generación de empleo, la cuantificación de los beneficios esperados del sistema es la que se presentan a continuación.

**Tabla No.2. Indicadores de beneficios esperados para el SITM Cartagena**

Indicador	Cantidad
Valor Presente Neto 12% (millones de pesos de 2013)	\$313.411
Razón Beneficio Costo	1,37
Tasa Interna de Retorno Social	22,4%

Fuente: Transcribe S.A.

### IMPACTO TÉCNICO– ECONÓMICO

Las inversiones que se realizarán en la construcción del Patio principal El Gallo, las vías de rutas de precarga, los patios complementarios y demás componentes incluidos en el CONPES 3823 de 2014. permitirán: a) mejorar las velocidades de las rutas de precarga al pasar de 15,72 km/h a 17,46 km/h en promedio, b) un mayor flujo de caja de la operación con la des pignoración de la participación de la tarifa que hoy se encuentra comprometida con la obra del Patio – Portal, c) optimizar los costos de mantenimiento y d) disminuir los kilómetros en vacío del sistema lo que permitirá ahorros de cerca de \$60.000 millones de 2013, durante el plazo de la Concesión.

### IMPACTO FÍSICO-ESPACIAL

Con la construcción del 95% de la infraestructura de la troncal del sistema integrado de transporte de Cartagena, correspondiente a los tramos I, II, III, IV, V-A y VI, el 87,5% de las estaciones de paradas, las pretroncales y el inicio de la construcción del portal y el patio taller del sistema, se garantiza contar con la infraestructura requerida para dar inicio a la operación regular del sistema, planteada para el segundo semestre de 2015. Las inversiones hechas con el proyecto han generado una mayor dinámica en la ciudad, un mejoramiento comercial de las zonas donde se han realizado las intervenciones, incremento en la calidad de las condiciones urbanísticas, sociales y ambientales y una disminución en los tiempos de desplazamiento en el sistema.

Con el nuevo alcance en infraestructura contemplado en el CONPES 3823 de 2014 se mejorará la movilidad en todo el sistema, la integración de los diferentes sectores y la dotación de espacios urbanos de la ciudad con cerca de 15.600 m<sup>2</sup> adicionales a los contemplados en el documento CONPES 3516 de 2008.

### IMPACTO SOCIO-AMBIENTAL

Según información suministrada por Transcribe S.A., con la construcción de las obras del Sistema se han generado 7.032 empleos temporales directos e indirectos entre 2005 y marzo de 2014, y durante la ejecución de las obras planteadas en este documento, se espera generar cerca de 3.661 empleos adicionales. Aunado a lo anterior, con la puesta en marcha del sistema se estima que se generarán 2.378 nuevos empleos directos permanentes, tal como se indica en el Tabla siguiente.

**Tabla No.3. Indicadores de beneficios esperados para el SITM Cartagena**

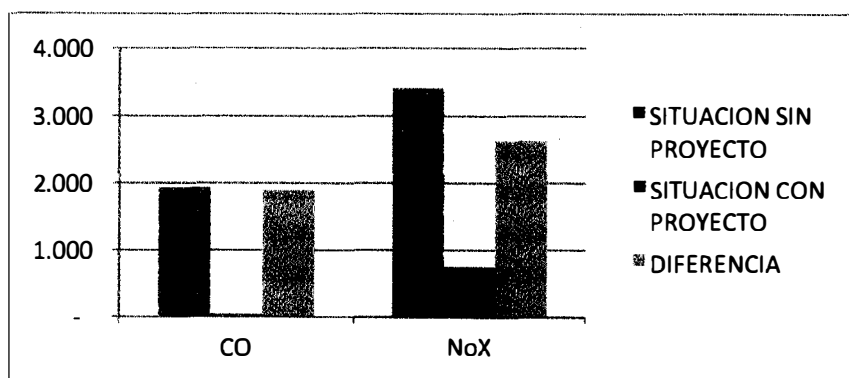
EMPLEO GENERADOS DURANTE LA OPERACIÓN	
Generador	Cantidad
Concesionarios de operación	2.085
Concesionario de recaudo	178
Ente gestor	115
<b>TOTAL</b>	<b>2.378</b>

*Fuente: Transcribe S.A.*

Las nuevas inversiones contempladas en este documento redundan en mejoras en la calidad de vida de los habitantes y usuarios del sistema, dando a los habitantes una mayor movilidad, un mejoramiento de las condiciones urbanísticas, sociales y ambientales y una disminución en los tiempos de desplazamiento en el sistema.

Complementariamente, el cambio de combustible en los vehículos al pasar de Diésel a GNV, genera reducción de emisiones atmosféricas y de gases efecto invernadero, lo que redundará en la reducción de problemas de salud pública y de los costos de los servicios de salud. A continuación se muestra en la Figura No. 3 la reducción de emisiones de gases efecto invernadero.

**Figura No. 3. Reducción de Emisiones de CO<sub>2</sub>, NoX.(Toneladas/año en Cartagena)**



Fuente: Transcaribe S.A.

Los beneficios ambientales en reducción de emisiones de contaminantes, correspondientes a un volumen total cercano a las 4.544 toneladas, los cuales representan beneficios cercanos a los \$15.477 millones de 2013, se generaran a través de la implementación del GNV como combustible de toda la flota del sistema integrado.

Estos beneficios incluyen las inversiones a realizar mediante el documento CONPES 3823 de diciembre 22 de 2014, con el cual el balance financiero del proyecto SITM TRANSCARIBE de la ciudad de Cartagena de Indias, pasa a ser de \$690.631 millones de pesos constantes del años 2013, tal como se muestra a continuación:

**Tabla No.4. Balance financiero del SITM Transcaribe. (Millones de pesos constantes de 2013)**

**Tabla 1. Balance financiero del SITM Transcaribe.**

Adquisiciones del proyecto	CONPES 3516 de 2008		Valor a incluir mediante la presente revisión	Valor total del proyecto incluido nuevo alcance y reconfiguración de componentes	Recursos ejecutados	
	Millones constantes de 2007	Millones constantes de 2013	Millones constantes de 2013		Millones constantes de 2013	% del proyecto
<b>Bienes (predios y reasentamientos)</b>	<b>64.942</b>	<b>79.706</b>	<b>21.763</b>	<b>148.332</b>	<b>126.569</b>	<b>85%</b>
<b>Obras</b>	<b>276.279</b>	<b>339.090</b>	<b>149.810</b>	<b>443.275</b>	<b>293.465</b>	<b>66%</b>
Corredores troncales	242.540	297.680	-	279.849	279.849	100%
Estación de cabecera	14.197	17.425	-	0	-	0%
Pretroncales	19.542	23.985	-	13.616	13.616	100%
Rutas de precarga	-	-	39.896	39.896	-	0%
Paraderos rutas pretroncales y de precarga	-	-	3.772	3.772	-	0%
Señalética para estaciones y portales	-	-	1.993	1.993	-	0%
Señalización horizontal y vertical	-	-	2.261	2.261	-	0%
Pacios y portales	-	-	101.887	101.887	-	0%
<b>Interventorias</b>	<b>19.486</b>	<b>23.916</b>	<b>11.726</b>	<b>36.746</b>	<b>25.021</b>	<b>68%</b>

Otros costos (estudios/diseños)	2.173	2.667	1.506	8.084	6.579	81%
Costos financieros	26.000	19.782	40.266	53.793	2.004	4%
<b>Total proyecto</b>	<b>388.879</b>	<b>465.160</b>	<b>225.071</b>	<b>690.631</b>	<b>453.637</b>	<b>66%</b>

Fuente: Transcribe S.A.

## DE LA CONCESIÓN No.2:

Ante la imposibilidad de adjudicar la concesión número 2 para la operación del sistema, TRANSCARIBE S.A. exploró la alternativa de prestación directa del servicio, teniendo en cuenta que le corresponde al Estado garantizar la prestación eficiente de los servicios públicos, manteniendo su regulación, control y vigilancia, siempre que el servicio sea requerido, si los particulares no concurren a su prestación el Estado debe intervenir para garantizarlos.

La competencia del Estado en materia de intervención en la prestación de servicios públicos, está fundamentada en la Constitución Política:

*“ARTICULO 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.*

*Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita”* (Resaltado fuera del texto)

Específicamente, respecto al sistema de transporte público el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 establece lo siguiente:

*“Artículo 3º.- Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:*

(...)

### 2. DEL CARÁCTER DE SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:

*La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.*



**Excepcionalmente la Nación, las Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando este no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.** (Resaltado fuera del texto)

Dentro de las funciones que desarrolla TRANSCARIBE S.A., de acuerdo con los estatutos sociales, se encuentran las siguientes:

**“5.1. FUNCIONES: 5.1.1. La ejecución, directamente o a través de terceros, de todas las actividades previas, concomitantes y posteriores, para construir, operar y mantener el Sistema Integrado de Transporte Masivo (...)**

**5.1.7. Garantizar la prestación del servicio en el evento de ser declarado desierto un proceso de selección o cuando se suspenda o se terminen anticipadamente los contratos con los operadores privados, o se declare la caducidad (...)”** (Resaltado fuera del texto)

Por lo anterior, es claro que cuando se declare desierto un proceso el Ente Gestor tiene capacidad para prestar el servicio, es decir, ser operador del mismo porque el acto de creación así lo determinó de cara a garantizar la efectiva y eficiente prestación del servicio público de transporte.

En desarrollo de esa competencia, en la sesión de Junta Directiva del 15 de diciembre de 2014 se tomó la decisión de que, con fundamento en la normatividad nacional, el acuerdo 004 de 2003 y en los estatutos, TRANSCARIBE S.A. fuera el operador de la concesión número 2, denominándola porción No. 2 de operación.

De ahí que, TRANSCARIBE S.A., en ejercicio del rol constitucional y reglamentario que le es propio, deberá ser operador de dicho servicio. Esto, para garantizar la prestación del servicio público de transporte y, adicionalmente, para garantizar la estabilidad y funcionalidad del Sistema, el cual como ya se dijo, necesita la operación de las tres concesiones inicialmente previstas y bajo las cuales se estructuró todo el Sistema Transcaribe.

En esa lógica, TRANSCARIBE S.A. como operador del servicio tiene la obligación de cumplir, en igualdad con los demás operadores, con las obligaciones que surgen de la concesión de la operación del sistema, para que se conserven todos los beneficios económicos planteados para el proyecto Transcaribe. De tal suerte que las inversiones que se van a realizar con la financiación solicitada no son adicionales ni diferentes a las que estaban contempladas desde un principio como inversiones necesarias para el proyecto de transporte. Lo que se está autorizando implica un cambio en el mecanismo de adquisición de los bienes, que en primera instancia se iba a realizar mediante concesión y bajo el nuevo esquema, la compra de los vehículos la realizará directamente Transcaribe S.A., utilizando la misma fuente de pago planteada para la concesión, es decir, los ingresos provenientes de la tarifa a pagar por parte de los usuarios del servicio de transporte público masivo de pasajeros.

La compra de los buses por parte de Transcribe S.A. tiene su fundamento en el origen mismo del proyecto, que requiere la vinculación de estos para dar inicio a la operación. A la fecha se han realizado las principales obras de infraestructura relacionadas con el proyecto, tales como estaciones y vías, y se encuentran concesionadas y en ejecución las obras para la construcción del patio-taller Calicanto, el sistema de recaudo y control de flota e incluso las dos concesiones para la operación de transporte, con lo cual se asegura el suministro de todos los componentes para la implementación y operación del sistema de transporte público masivo de pasajeros, Transcribe, para la ciudad de Cartagena, de tal suerte, que la adquisición de los vehículos del único grupo operador que no fue adjudicado, es necesario para garantizar a los demás agentes del proyecto, el equilibrio planeado para la operación del proyecto.

Así, en el proceso de selección No. TC-LPN-004 de 2013, se estableció que el objeto de la concesión número 2, que fue declarada desierta y de la cual TRANSCARIBE asumirá la operación, es el siguiente:

**"Otorgar en concesión la operación de hasta doscientos veinticuatro (224) vehículos del Sistema de Transporte Masivo de Cartagena de Indias - TRANSCARIBE, por su cuenta y riesgo, y bajo la supervisión, controle implementación de TRANSCARIBE S.A., en los términos, bajo las condiciones y con las limitaciones previstas en el pliego de condiciones, sus adendas, el Contrato de Concesión y en todos los demás documentos que forman parte del proceso de selección y del contrato. Los mencionados vehículos estarán distribuidos así: ochenta y cuatro (84) vehículos padrones y ciento cuarenta (140) vehículos busetones.**

**Para la Fase 2 de operación del sistema se exige la vinculación de ciento catorce (114) vehículos distribuidos así: ochenta y cuatro (84) vehículos padrones y treinta (30) vehículos busetones. La vinculación de los vehículos restantes se hará en función de la demanda.**"(Resaltado fuera del texto)

De acuerdo con lo anterior, TRANSCARIBE S.A., como primer componente de la operación, tiene la obligación de adquirir los vehículos necesarios para que pueda ejecutar de manera correcta el rol como operador en virtud del desarrollo armónico y eficaz del Sistema en general.

La adquisición de los vehículos se realiza bajo las mismas condiciones técnicas de los vehículos que deben adquirir los Concesionarios No. 1 y No. 3, en razón a que el Sistema Transcribe fue estructurado bajo una tecnología específica y un componente de combustible definido mediante el Decreto Distrital expedido en 2013.

En este orden, TRANSCARIBE S.A., en su rol de operador del sistema, tiene las siguientes necesidades:

- Adquirir los vehículos necesarios para la prestación de la operación de la concesión 2 del sistema y su respectiva flota de reserva.

- Encontrar una fuente de financiación para la adquisición de los vehículos necesarios para la operación del sistema, para lo cual se ha encontrado viable la realización de un “Crédito Proveedor”.

De acuerdo con el **parágrafo 2** del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, las operaciones de crédito público son:

*“**Parágrafo 2º.- Operaciones de Crédito Público. Sin perjuicio de lo previsto en leyes especiales, para efectos de la presente ley se consideran operaciones de crédito público las que tienen por objeto dotar a la entidad de recursos con plazo para su pago, entre las que se encuentran la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de bonos y títulos valores, los créditos de proveedores y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de las entidades estatales.**”*

En el Decreto 2681 de 1993 *“por el cual se reglamentan parcialmente las operaciones de crédito público, las de manejo de la deuda pública, sus asimiladas y conexas y la contratación directa de las mismas”, se contempla la figura del crédito proveedor como una forma de dotar a la entidad estatal de recursos para el desarrollo de sus funciones. Al respecto en dicho Decreto se establece lo siguiente:*

*“**Artículo 1º.- Ámbito de aplicación. El presente Decreto se aplica a las operaciones de crédito público, las operaciones asimiladas, las operaciones propias del manejo de la deuda pública y las conexas con las anteriores, de que trata el parágrafo 2 del artículo 41 de la Ley 80 de 1993, que realicen las entidades estatales definidas en el artículo 2 de la mencionada ley**”*

(...)

***Artículo 3º.- Operaciones de crédito público. Son operaciones de crédito público los actos o contratos que tienen por objeto dotar a la entidad estatal de recursos, bienes o servicios con plazo para su pago o aquellas mediante las cuales la entidad actúa como deudor solidario o garante de obligaciones de pago.***

*Dentro de estas operaciones están comprendidas, entre otras, la contratación de empréstitos, la emisión, suscripción y colocación de títulos de deuda pública, los créditos de proveedores y el otorgamiento de garantías para obligaciones de pago a cargo de entidades estatales.” (Resaltado fuera del texto)*

#### DEL MODELO FINANCIERO QUE SOPORTA LA OPERACIÓN

Se adjunta al presente estudio, el resumen ejecutivo del modelo financiero que fue estructurado bajo las condiciones establecidas para los concesionarios Sotramac y Transambiental, toda vez, que junto a Transcribe en condición de operador, son remunerados de una bolsa general de ingresos provenientes de la tarifa, por lo cual los ingresos esperados por cada uno son función de

los kilómetros que recorren y distribuidos proporcionalmente entre estos, cuando el valor de los kilómetros supera los ingresos globales del sistema.

Este mecanismo de modelación, permite evidenciar la necesidad de contar con fondos que garanticen el servicio a la deuda y los periodos en que estos son requeridos, logrando con ello, el cierre financiero de la operación de crédito, como se evidencia en el anexo mencionado.

Con lo anterior, queda plenamente establecida la utilidad de las inversiones que se pretenden financiar mediante la operación de crédito proveedor, es decir, la adquisición de buses por parte de Transcribe S.A. en su rol de operador de transporte y en línea con su objeto social.

Atentamente,

**ALEXANDER CASTAÑO BELEÑO**  
Director General  
SPS ASOCIADOS S.A.S  
Banca de Inversión