



DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PLIEGOS No. 2
Licitación Pública No. TC-LPN-002-2017.

A través del presente documento procedemos a continuación a dar respuesta a las observaciones recibidas fuera del término establecido en el cronograma que regula el proceso de selección, en los siguientes términos:

- **OBSERVACIONES PRESENTADAS POR FUNCICARIBE, mediante documento escrito radicado en la entidad el día 23 de agosto de 2017, a las 10:04 a.m. Radicado Interno No. 1706.**

RESPUESTA.

El documento remitido por FUNCICARIBE presenta un comparativo entre los estudios previos y el pliego de condiciones de la licitación TC-LPN-001-17, la cual fue descartada, y el proceso TC-LPN-002-2017. En dicho documento el remitente no presenta preguntas, sin embargo, consideramos importante informar las razones de los cambios resaltados en el oficio.

Tema 1: Numeral 1.2.1 Vehículos, literal B Análisis de la demanda, punto No.2 Precios del mercado.

El precio de los vehículos se actualiza de USD \$263.000 a USD \$268.523, la razón del cambio se detalla en el mismo informe y corresponde a la actualización del precio al año 2017, ya que este el valor fue obtenido en el estudio de mercado con oferta presentada en el año 2016. Para ello se utilizó la inflación de USA, ya que los bienes a adquirir son ofertados en dólares.

Adicionalmente este párrafo explica el concepto de costos conexos de crédito, los cuales son típicos a cualquier operación de crédito, pero que pueden ser presentados de diferente forma, generalmente adicionando dicho costo al valor del bien o a la tasa de interés. El tomador del crédito también puede optar por contratar y pagar el seguro del crédito de manera directa a través de la compañía que elija, siempre que esta se encuentre dispuesta a manejar dicho riesgo.

En este punto es necesario poner de presente que los Sistemas de Transporte Masivo -SITM- del país tienen dificultad para acceder a crédito en el sector financiero colombiano, debido a la siniestralidad que presentaron los créditos otorgados en los SITM de las demás ciudades del país, a saber, Barranquilla, Cali, Pereira, Bucaramanga y Bogotá, cuyo monto es cercano a \$3.2 billones de pesos. El mayor afectado por esta situación es Transcaribe S.A. pues aunque los bancos y la Nación reconocen una buena estructuración y comportamiento operativo, administrativo y financiero, y lo toman como ejemplo para mejorar la situación de las otras ciudades, el hecho de encontrarse en un sector siniestrado (Transporte Masivo de pasajeros) le restringe el acceso a crédito.

La Nación y específicamente el Ministerio de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda, son conocedores de la problemática, pero no se vislumbra una solución en el corto plazo. Es por ello que la Junta Directiva, acogiendo la recomendación de los estructuradores, aprobó la adquisición de los vehículos a través de



una operación de Crédito Proveedor, de tal manera que se pueda utilizar la capacidad financiera del proveedor como una palanca para obtener la financiación.

Aunque la intermediación del proveedor mejora la garantía de la operación, el flujo de pago sigue teniendo el mismo riesgo de los demás SITM del país y es básicamente que los ingresos se encuentran sujetos a la demanda de pasajeros, cuyo comportamiento no es fiable para los analistas de crédito de las entidades financieras.

En conclusión, si para un crédito común de consumo personal es necesario tomar un seguro, con mayor razón es necesario contratarlo en una operación cuya fuente de pago ha registrado comportamientos que se alejan de lo proyectado.

Conscientes de la necesidad de asegurar la operación y del costo de los seguros en especial en una línea que presente alta siniestralidad, pero además con el fin de brindar alternativas a los interesados y brindar transparencia al proceso, se propuso que dicho costo fuere visible, detallándolo dentro del proceso, en cuyo caso, se debe reducir la tasa de interés, de manera que se tenga claridad sobre su incidencia en el costo financiero de la operación.

Temas 2: Literal C. Conclusiones Valor Estimado del contrato.

En este ítem se presenta un ajuste respecto a los requisitos asociados a la capacidad financiera del proponente, los cuales se realizan para adecuar el estudio del sector de "empresas fabricantes" a "empresas fabricantes que financien el suministro de los vehículos".

El componente de financiación en una empresa fabricante implica la inclusión movimientos financieros y pasivos por cuenta de terceros, que se reflejan directamente en los indicadores financieros. Por esta razón, además de atender la solicitud de los interesados, se realizar el ajuste con el fin de garantizar la participación. Es de anotar que el ajuste no restringe la posibilidad de participación en el proceso a otros interesados, por el contrario, amplía la participación.

Es importante que la veeduría conozca que la invitación a participar se extendió a fabricantes de buses reconocidos y tradicionales en el mercado colombiano de venta de buses. No obstante, debe tenerse presente que es necesario que el fabricante aporte la financiación de los bienes.

Como resultado de la solicitud de cotización que se realizó para estructurar los estudios previos, solo Scania remitió cotización con el valor de un vehículo completo, aunque el valor propuesto aplicaba para pago de contado. Esta cifra que se encontraba dentro del rango de precios cotizados en el año 2015, fue tomada como precio de referencia para el proceso licitatorio.

En el desarrollo del proceso han manifestado interés por participar en la licitación, las empresas: Busscar de Colombia, Marcopolo/Superpolo, Scania de Colombia y Daimler/Mercedes Benz.

Tema 3: Descripción del objeto a contratar.



De manera general la descripción es la misma en los dos procesos: “seleccionar al proveedor y financiador de la flota nueva de los vehículos padrones que corresponden a la porción No.2 de operación del Sistema Transcaribe”. El cambio que se introduce lleva al oferente a presentar una oferta, cuyo límite principal es el presupuesto de la licitación y el secundario es la cantidad de vehículos a proveer, a diferencia del proceso anterior, en el cual el límite principal es la cantidad de vehículos.

Este cambio se introduce teniendo en cuenta que no se cuenta con el decreto de exclusión de IVA vigente, lo cual obliga a que el interesado incluya este impuesto en su oferta, ajustándose a la realidad tributaria vigente. Este hecho se refleja en la cantidad de bienes a suministrar, teniendo en cuenta el presupuesto aprobado por la junta directiva para el proceso de contratación.

Tema 4: Cantidad y pedidos de los vehículos.

La cantidad requerida de vehículos se mantiene igual y se conserva un solo pedido para toda la flota, sin embargo, se cambió el plazo de entrega, dando siete (7) meses para la entrega del 50% de la flota, un mes adicional para el 20% y dos meses para el 30% final. Ello con el fin de mejorar la articulación entre la recepción de los vehículos y la puesta en funcionamiento, lo cual es más eficiente desde el punto de vista operativo cuando se hace de manera gradual.

La puesta en operación de una ruta y los buses que la integran, implican un despliegue logístico, que abarca el proceso previo de desintegración de los buses que circulan por la ruta a implementar y la socialización a la comunidad del servicio bajo el esquema del SITM.

Tema 5: numeral 4.2 Condiciones del Crédito.

El documento inicial preveía dos escenarios de financiación con plazo de 7 o 10 años. Para el proceso actual se incluyó una tabla de escenarios con 7,8, 9 y 10 años, con diferentes perfiles de amortización. La intención de este abanico de posibilidades es brindar mayores alternativas a los interesados, verificando que el perfil no afecte la capacidad de pago de Transcaribe en su rol de operador.

Este ajuste amplía la posibilidad de participación de los interesados.

Tema 6: Numeral 5. El valor estimado del contrato.

Sobre este aspecto se dio una explicación amplia tanto en el mismo texto del estudio del sector, en el estudio previo, como en lo informado en el tema No.1 del presente documento.

Tema 7: numeral 6.1.3 Condiciones financiera exigidas al contratista.

Sobre este aspecto se dio una explicación amplia en el tema No.2 del presente documento.

Tema 8: Del valor del contrato según el concepto favorable expedido por el Alcalde Mayor de Cartagena.



El certificado suscrito por el señor alcalde, da “concepto favorable para la contratación de una operación de crédito público en la modalidad de crédito a proveedor para la adquisición de 84 vehículos por valor de VEINTIUN MILLONES DE DOLARES AMERICANOS (USD \$21.000.000)” (Cursiva y negrita fuera de texto), seguidamente el mismo documento señala que esta cifra “equivale a \$63.438.690.000 PESOS COLOMBIANOS, utilizando la Tasa Representativa del Mercado (TRM) de mayo 18 de 2016, es decir, \$3.020,89”. La necesidad de establecer una equivalencia en pesos colombianos es que los bienes a adquirir se cotizan en dólares americanos, pero la Junta Directiva aprobó la operación en pesos colombianos, lo que obliga a realizar la conversión del valor presentado con la propuesta.

El valor del contrato en pesos solo se conocerá una vez se realice la audiencia de adjudicación y dado que el riesgo cambiario en la matriz de distribución de riesgos fue compartido entre el oferente y Transcaribe, se modeló financieramente las implicaciones para Transcaribe de un cambio significativo en la TRM, tal y como sucedió en el año 2015.

Dado lo anterior, se solicitó a la junta directiva de Transcaribe S.A. la autorización de un presupuesto ajustado con una TRM de \$3.168, con lo cual se mitiga el riesgo cambiario en la parte asignada al ente gestor. Ello no significa que este sea el valor a pagar, pues como ya se señaló, el valor del contrato será el resultado de multiplicar la oferta en dólares de cada unidad de bus por la TRM al momento de la adjudicación.

Durante el presente año 2017, la TRM ha tenido un comportamiento estable, un ejemplo de ello se puede ver en el resumen mensual que se presenta a continuación, tomando como valor de referencia el primer día de cada mes del año 2017.

1/01/2017	\$3.000,71	
1/02/2017	\$2.921,90	-2,63%
1/03/2017	\$2.919,17	-0,09%
1/04/2017	\$2.885,57	-1,15%
1/05/2017	\$2.947,85	2,16%
1/06/2017	\$2.921,00	-0,91%
1/07/2017	\$3.050,43	4,43%
1/08/2017	\$2.997,59	-1,73%

En dicho cuadro podemos observar que la variación más alta fue la presentada en el mes de junio de 2017 con un 4,43%. Sin embargo, la fluctuación en el comportamiento de dicha tasa de cambio no ha presentado cambios significativos. Como se ve en el cuadro anterior, el año inicio con una TRM de \$3.000,71 y al 01 del presente mes se encontraba solo \$3 pesos por debajo.

De otra parte, las predicciones del Banco de la Republica, sitúan la TRM para fin de año en \$3036 según los analistas locales y en \$2.985 según los analistas externos. Con lo cual, podemos anticipar que el proceso cerrará alrededor de los \$3.000, lo que equivale a \$63 mil millones de pesos.

FIN DEL DOCUMENTO.