

Santiago de Cali, 04 de Abril de 2018

Doctores

CARLOS HERNAN RODRIGUEZ NARANJO

Presidente Concejo Santiago de Cali

CARLOS HERNANDO PINILLA MALO

Concejal Santiago de Cali

Ciudad

Asunto: Consolidación de propuestas realizadas a Metro Cali para la sostenibilidad del sistema y beneficio a los usuarios del SITM MIO.

Cordial saludo,

De antemano agradecemos su interés de propiciar canales que permitan la solución de conflictos en función de las necesidades sociales, por lo cual ratificando igualmente nuestro interés de llegar a acuerdos que conduzcan a la sostenibilidad y en beneficio a los usuarios del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali SITM-MIO, y tras haber enviado formalmente a la presidencia de Metro Cali S.A. varias propuestas enmarcadas en la legalidad del régimen de contratación estatal, la NO afectación del presupuesto actual del Municipio y la recuperación de las pérdidas acumuladas de los concesionarios quienes han financiado el sistema de transporte masivo durante los ocho años de operación, nos permitimos compartir dichas propuestas de manera consolidadas para su conocimiento:

1. Ampliación del plazo del contrato hasta llegar al 50% de adición. Lo anterior teniendo en cuenta que posterior a la firma del otrosí en diciembre 18 de 2014 han transcurrido más de 3 años sin recibir la tarifa licitada, la cual solo se propone cubrir por Metro Cali gradualmente a partir del año 2018 (80%) hasta el 2021 (100%), por lo cual se propone compensar este periodo de incumplimiento adicionando un periodo similar a la etapa de operación regular.

Lo anterior teniendo en cuenta el límite establecido en el Parágrafo del Artículo 40 de Ley 80 de 1993: *"...Los contratos no podrán adicionarse en más del cincuenta por ciento (50%) de su valor inicial, expresado éste en salarios mínimos legales mensuales"*. Cuatro años de adición equivale a un 25% del periodo inicial.

2. Pedido de flota adicional requerida por el sistema hasta llegar al 50% de la adición (esto en aras de la discusión, aunque existe total convencimiento por parte de los concesionarios, que la flota adicional para la fase 2 del sistema no se debe considerar como una adición del contrato) o la proporción equivalente a la participación contractual, teniendo en cuenta el derecho de Metro Cali establecido en la cláusula 9.12 "El derecho a solicitar aumentos de la flota de referencia asignada dentro de los términos del presente Contrato de Concesión." y lo establecido en la cláusula 61.3 "Metro Cali S.A. durante el desarrollo del Contrato de Concesión, podrá solicitar al CONCESIONARIO el incremento del número

de autobuses del tamaño de la flota de referencia de la concesión adjudicada, durante la Etapa de Operación Regular...”.

3. Causación completa tarifa licitada para los años 2018 al 2021 y pago del valor adeudado por este concepto en el año 2022.
4. Cruce de los valores a compensar con los desincentivos potenciales, de manera que no se realice el descuento y pago del saldo a favor de los concesionarios en el 2022, en el caso que no se hayan causado suficientes desincentivos a esa fecha para cruzar con el valor de la compensación.
5. Fijar vida útil de los vehículos en máximo 20 años y tope de 1.500.000 km recorridos para los padrones y articulados y 1.150.000 km recorridos para los complementarios. (Dejarlo claro de una vez, no amarrado a certificaciones). La ley 105 de 1993 establece en el artículo 6 que la vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público de pasajeros y/o mixto será de 20 años.
6. Incrementar el valor residual de los vehículos al final de la concesión.
7. Establecer y pagar un valor residual para la flota actual, en caso que esta se reponga antes de que cumpla el kilometraje establecido para overhaul. La fórmula propuesta es que se reconozca el 25% del valor ajustado del bus (por variación del IPC), en el caso que se reponga en un rango entre antes de 30 mil kilómetros y después de 30 mil kilómetros para el límite del overhaul.
8. Dado el anuncio público de ETM S.A. EN REORGANIZACIÓN de ceder la flota que tiene pendiente de vinculación; manifestamos que GIT MASIVO S.A. EN REORGANIZACIÓN y UNIMETRO S.A. EN REORGANIZACIÓN están interesados en recibir la flota mencionada, de acuerdo con su participación contractual.
9. Que los descuentos por niveles de servicios efectuados a los concesionarios, vayan al fondo de niveles de servicio, de tal forma que con estos recursos se puedan premiar los concesionarios que tengan un mejor desempeño, de una forma similar a lo establecido en los contratos vigentes, cuando el pago es por formula “A”.
10. Aplazar en al menos 150 mil kilómetros la obligación de overhaul de la flota para cada una de las tipologías de vehículo.
11. Destinar un porcentaje del ingreso por publicidad interna y externa del sistema a los concesionarios.
12. Gestionar ante las autoridades competentes la disminución del costo por impuestos de la flota de buses.

13. Incluir un factor de ajuste al indicador de estado de flota (IE) durante la etapa de transición que estaría alineado a la gradualidad en el pago de la tarifa, gradualidad que se reflejaría en el aumento progresivo de la disponibilidad de recursos para la inversión en la flota, por ende la disponibilidad y confiabilidad de esta. Esto sin perjuicio de que se acepte nuestra propuesta de causar completamente el reconocimiento de la tarifa licitada, por los próximos cuatro años.
14. En concordancia con el requerimiento de disponibilidad de flota, se propone un periodo de gracia de dos años en la aplicación de los efectos económicos del ICD, esto como consecuencia que durante este periodo la flota estaría en proceso de recuperación y puesta a punto.
15. Ajustar el peso de los indicadores de ICD, ya que hay algunos que impactan de manera más significativa el servicio, así como también hay indicadores que son menos gestionables por parte de los concesionarios.
16. Que el valor potencial de los descuentos por niveles de servicio efectuados a los concesionarios, sean utilizados en la financiación de planes de acción que conduzcan al mejoramiento de la calidad del servicio a desarrollar por cada uno de los concesionarios implicados. Las mejoras en la producción, rentabilidad y calidad se gestionan a través del diseño e implementación de planes de acción (acciones correctivas, preventivas y de mejora) estructurados en el marco de los sistemas de gestión, empleando los recursos (humanos, técnicos, tecnológicos, etc.) que se requieran para la eficacia de los mismos. Por lo tanto la aplicación de sanciones económicas no deben ser consideradas como medidas para la mejora del desempeño, por el contrario afectan la disponibilidad de recursos para la implementación de planes de acción que si conduzcan a esas esperadas.
17. Que el centro de control y la programación solo sea trasladada a los concesionarios cuando se pague la tarifa licitada al 100% y estos costos adicionales puedan ser asumidos plenamente por el concesionario.
18. Que el Municipio de Cali asuma directamente parte de los pasivos de los concesionarios hasta por un valor que acuerden las partes y que corresponda a la situación diferencial de Git Masivo y Unimetro con respecto a los otros dos concesionarios.
19. Que se haga pago efectivo de la compensación pactada en el otrosí de diciembre de 2014 que está pendiente, y se condone la obligación de chatarrización restante como reconocimiento a la situación diferencial de Git Masivo y Unimetro con respecto a los otros dos concesionarios.
20. Que el dinero descontado a GIT MASIVO S.A. EN REORGANIZACION y UNIMETRO S.A. EN REORGANIZACION por aplicación de desincentivos en los últimos tres años, les sea

reintegrado a través de no cobro de desincentivos que se generen en adelante hasta por el valor a compensar.

21. Que Metrocali S.A. realice una gestión ante el gobierno nacional para que este haga el reembolso completo de toda la inversión hecha por los concesionarios por concepto de chatarrización del TPC, así como se eliminó esta obligación en el Sistema de la ciudad de Barranquilla.
22. Realizar la gestión para la eliminación de la sobretasa e impuestos al combustible para el tiempo restante de las concesiones.

GIT MASIVO S.A. EN REORGANIZACION y UNIMETRO S.A. EN REORGANIZACION como concesionarios del SITM-MIO siguen dispuestos a encontrar alternativas para lograr la sostenibilidad; insistimos que se debe encontrar una combinación de todas las alternativas propuestas para arribar a un feliz término con este proceso.

Por lo tanto, agradecemos su interés en que todas las propuestas y alternativas presentadas sean discutidas en una mesa de negociación rápida que permita el análisis desde todas las perspectivas, sin que sigan siendo rechazadas desde una perspectiva estrecha y arbitraria como ocurre actualmente.

Cordialmente,



ENRIQUE WOLFF M.
Gerente
Git Masivo S.A.



JOSE GUILLERMO RAMIREZ
Gerente
Unimetro S.A.