

2016 JUL. 22

3:22 p.m.

[Handwritten signature]

GITM-STM-0562-2016

Santiago de Cali, 21 de Julio de 2016

Doctor

ANDRES FELIPE MENDEZ LICONA

Subsecretario Comisión de Presupuesto

Concejo Municipal Santiago de Cali

La Ciudad

Ref: Respuesta al comunicado 21.2.2.266 Traslado Proposición 002 – P.A. 004 de 2016 con fecha julio 18 de 2016 recibido el 19 de julio de 2016 en nuestras oficinas.

Estimado Doctor.

En atención al comunicado **21.2.2.266** recibido el 19 de julio de 2016 en nuestras oficinas, me permito dar respuesta a la Proposición 003 de 2016 presentada en la Sesión de la Comisión de Presupuesto el día 18 de julio de 2016 durante el Estudio del Proyecto de Acuerdo No 004 de 2016 **“POR EL CUAL SE ESTABLECE UN SUBSIDIO A LA TARIFA DEL PASAJE DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS – MIO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**.

PROPOSICION

PUNTO 1 Como se puede hablar de “subsidio a la tarifa del pasaje del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros MIO” por valor de TRESCIENTOS CUARENTA PESOS (\$340) si el usuario continuará pagando los mismos MIL OCHOCIENTOS PESOS (\$1.800)

La tarifa es el precio que pagan los usuarios o consumidores de un servicio público al Estado o a concesionario a cambio de la prestación del servicio.

En el párrafo final del numeral 3.6 MECANISMOS ADMINISTRATIVO, OPERATIVO Y SOPORTE TECNOLOGICO de la Exposición de motivos, se explica que se subsidia al usuario,

[Handwritten signature]

el sobrecosto por kilómetros adicionales que causa elevar la oferta de servicios como mecanismo promotor del mejoramiento de la calidad del servicio. Tendríamos que entrar a aclarar al usuario que le subsidiamos algo que indirectamente beneficia su economía (mejoramiento en la calidad del servicio) y que no es propiamente la tarifa de transporte que paga. Diferente si, la tarifa del pasaje incrementara a \$2.140 y la diferencia de los \$340 lo subsidiara la administración.

Así las cosas. Sin modificación en la tarifa actual, fácil puede entenderse que con el subsidio que se pretende. Los usuarios solamente pagarían \$1.460

R/ No es potestad de los operadores resolver este punto; sin embargo es importante anotar que actualmente la tarifa al usuario de \$1800 pesos no refleja los costos reales de la operación, dado que la tarifa técnica del sistema (el cálculo de lo que realmente cuesta movilizar un pasajero) oscila entre \$2833 pesos como la manifiesta el DNP en su estudio y \$3.300 pesos por pasajero según los cálculos de los operadores. Este déficit de entre \$1033 pesos y \$1500 pesos por pasajero ha sido financiado y subsidiado por los operadores a través de pérdidas recurrentes en sus estados financieros y las continuas refinanciaciones de la deuda que la banca ha tenido que efectuar para no afectar la operación del sistema. Actualmente los operadores no han pagado un peso del capital invertido en el sistema ni a los bancos ni mucho menos a sus accionistas.

PUNTO 3 Los beneficiarios no serán los usuarios toda vez que seguirán pagando la misma tarifa de \$1.800 serán los operadores.

R/ No estamos de acuerdo con la afirmación; como se mencionó en el punto anterior los pasajeros están siendo subsidiado por los operadores y la banca a quienes no les corresponde esta labor, y no se encuentran el capacidad de seguirlo haciendo; por eso se requiere una fuente de financiación y/o subsidio alternativo para garantizar la continuidad el servicio.

PUNTO 8 Es necesario que los operadores evidencien su situación financiera e indiquen cuáles son las acreencias con los bancos.

El Pasivo Financiero al 30 de Junio de 2016

R/ Al corte Junio 30 de 2016 las obligaciones financieras ascienden a \$198.256 Millones de pesos distribuidos así:

SALDOS CON ENTIDADES FINANCIERAS (En Millones de Pesos)					
	Bancolombia	Leasing Bancolombia	Fiduciaria Davivienda - Fondo Debca	Sociedad Especial de Financiamiento Reponer S.A.	Total
Totales	103.568	84.206	9.686	796	198.256

Actualmente la empresa está en causal de disolución por pérdidas que reducen el patrimonio neto por debajo del 50% del capital suscrito, en consecuencia, al 30 de Junio de 2016 la compañía finalizó con un patrimonio de \$28.332 millones de pesos, para un capital suscrito y pagado de \$101.472 millones pesos, es decir, tiene unas pérdidas acumuladas de \$75.273 millones de pesos; adicionalmente, tiene un costos y gastos pre-operativos (entre el 2006 y el 2014) de \$133.885 Millones de pesos por amortizar.

Esto se origina debido a que, desde el inicio de la operación, ha venido recibiendo solamente el 50% del 60% del valor que debería recibir por kilómetro recorrido, de acuerdo con las tarifas que se licitaron en el proceso de selección de los concesionarios de operación (MC-DT-001 de 2006). Lo anterior debido a una interpretación y aplicación incorrecta por parte del Metrocali S.A. de las formulas contractuales y el cálculo incorrecto de la tarifa técnica del sistema (lo que en realidad cuesta movilizar un pasajero según las condiciones dadas del Sistema); que según los cálculos de los operadores es de \$3.300 pesos por pasajero para el año 2016 y según el estudio del DNP es de aproximadamente \$2.833 pesos por pasajeros para el mismo periodo. Por lo tanto es claro que el subsidio de \$340 lo que hace es acercar la tarifa que cancela el usuario actual de \$1800 pesos a la tarifa técnica real del sistema. En caso de ser requerido, la información se puede evidenciar y ratificar en los estados financieros de la compañía.

PUNTO 9Cuál es la garantía que ofrecen los operadores a los bancos para respaldar las obligaciones (¿los buses? R/ serían los dueños).

R/ Las garantías ofrecidas por Git Masivo a los bancos para respaldar las obligaciones son pagarés suscritos por la empresa y sus accionistas para los créditos ordinarios con Bancolombia, flota en la figura leasing financiero con la entidad Leasing Bancolombia, pignoración o prenda de vehículos a favor de Bancolombia, y la fuente de pago como garante de la Fiduciaria Bancolombia.

PUNTO 11 Cuantos buses hacen parte de sus flotas.

R/ GIT Masivo S.A., tiene registrados en este momento 301 buses, así:

TIPOLOGIA	CANT
ARTICULADO	66
PADRON	174
COMPLEMENTARIA	61
TOTAL	301

Cumpliendo con el 100% de la flota solicita en el contrato de concesión.

PUNTO 12 Cuantos buses están funcionando.

R/ Git Masivo S.A., tiene la siguiente un total de flota operativa de 296 Vehículos distribuidos así:

TIPOLOGIA	CANTIDAD
ARTICULADO	65
PADRON	174
COMPLEMENTARIA	57
TOTAL	296

PUNTO 14Cuál es el presupuesto estimado para el adecuado funcionamiento y prestación del servicio.

R/ Los gastos operativos anuales sin depreciaciones ni amortizaciones que se requieren para un óptimo prestación del servicio según la flota programada por PSO (Plan de Servicios Operativos) de 269 vehículos que actualmente tiene Git Masivo, son de \$76.600 millones de pesos que equivalen aproximadamente \$4.400 pesos por Kilómetro en servicio. Cabe anotar que esto solo cubre la parte operativa, no se tiene en cuenta la inversión en los vehículos del sistema ni la Chatarrización del sistema colectivo. Para dar un idea del déficit, actualmente los operadores reciben \$3.800 pesos por kilómetro en servicio, que equivale al 56% de la tarifa licitada por kilómetro en servicio, que para el 2016 era de aproximadamente \$6.800 pesos promedio entre todas las tipologías.

RESUMEN COSTOS POR KILOMETRO SIN DEPRECIACIONES NI AMORTIZACIONES

CONCEPTO	\$ POR KILOMETRO
Valor recibido Actual por Kilometro Promedio	\$ 3.800
Costo Por Kilometro Operativo Optimo	\$ 4.400
Tarifa Licitada Promedio por Km	\$ 6.800
Deficit Operativo Actual	\$ (600)
Deficit Contra Tarifa licitada	\$ (3.000)

Con lo anterior se dan respuestas a las preguntas que nos competen como Concesionario Operador del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali MIO.

Agradezco la atención a la presente,


ENRIQUE WOLFF MARULANDA
Gerente