metrocali

Santiago de Cali, 13 de diciembre de 2023

Señores
Tesorería
METRO CALI. S.A ACUERDO DE REESTRUCTURACION
Cali

ASUNTO: **Solicitud trámite de pago ACTA No. 5- Factura electrónica de venta No. FCAB-5562 PKF CABRERA INTERNACIONAL S.A. - Contrato de Prestación de Servicios No.917.104.2.521.2023 - PKF CABRERA INTERNACIONAL S.A., NIT 805,005,846-7.**

Saludo cordial,

En cumplimiento de lo pactado en el Contrato detallado en el asunto, suscrito entre **METRO CALI S.A. ACUERDO DE REESTRUCTURACIÓN y PKF CABRERA INTERNACIONAL S.A.;** cuyo objeto es: Contratar el servicio profesional de asesoría económica y financiera especializada para analizar y proyectar los diferentes escenarios que tiene Metro Cali S.A. – Acuerdo de Reestructuración, con el fin de validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el Acuerdo 563 de 2023 para establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público – SIITP., Según Cláusula 4 – **VALOR Y FORMA DE PAGO:** Un quinto pago por el **35%** equivalente a **NOVENTA Y TRES MILLONES SETECIENTOS DOCE MIL QUINIENTOS PESOS ($ 93.712.500) M/CTE IVA INCLUIDO,** previa entrega del informe final con los resultados, conceptos y recomendaciones.; para lo cual adjunto los siguientes documentos:

1. Original y copia de la factura electrónica de venta No. **FCAB-5562 de fecha 13 de DICIEMBRE de 2023,**
2. CDP y RP
3. RUT
4. Certificado de Aportes Parafiscales
5. Informe de Actividades

✓ Este pago se debe efectuar con cargo al siguiente Registro Presupuestal:

CONCEPTO	VALOR
Disponibilidad Presupuestal	**20230208**
Registro Presupuestal	**20230870**
Recurso	38 -Otras Unidades de Gobierno
Factura No.	**FCAB-5562**
Fecha Factura	(13/12 /2023)
Total, cuotas por pagar	5
Cuota a pagar	**5**
Valor Contrato	$267.750.000
Saldo del Contrato	**$93.712.500**
Valor del Pago	**$93.712.500**
Saldo después de este pago	**$0**

Cordialmente,

OSCAR MARINO RUIZ JIMENEZ
Director Financiero y Administrativo
METRO CALI. S.A ACUERDO DE REESTRUCTURACION

Proyectó/ Elaboró – Lacosta
Revisó: Héctor Mauricio Álvarez Mosquera – Profesional Especializado – Dirección Financiera y Administrativa

metrocali	INFORME DE SUPERVISIÓN CONTRACTUAL PERSONA JURÍDICA - DIFERENTE A LOS CONTRATOS DE OBRA E INTERVENTORÍA				
FECHA	22-dic-23	CONTRATO NÚMERO	917,104,2,521 DE 2023	INFORME	5
NOMBRE O RAZÓN SOCIAL DEL CONTRATISTA	PKF CABRERA INTERNACIONAL S.A.		No Identificación/ NIT	805,005,846-7	
ÁREA			CLASE DE CONTRATO	PRESTACION DE SERVICIOS DE ASESORIA ECONOMICA Y FINANCIERA ESPECIALIZADA	

1. INFORMACIÓN GENERAL DEL CONTRATO

OBJETO DEL CONTRATO	Contratar el servicio profesional de asesoría económica y financiera especializada para analizar y proyectar los diferentes escenarios que tiene Metro Cali S.A. – Acuerdo de Reestructuración, con el fin de validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el Acuerdo 563 de 2023 para establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público – SIITP.				
VALOR DEL CONTRATO		Certificado de disponibilidad presupuestal -CDP		Registro Presupuestal - RP	
		Número	Fecha	Número	Fecha
Valor inicial del contrato	$ 267.750.000	20230208	3-abr-23	20230870	8-jun-23
Vigencia futura	22/12/2023				5-ene-00
Valor adicional del contrato					
Valor adicional del contrato					
Valor Total del contrato (incluidas las adiciones)	$ 267.750.000				
FORMA DE PAGO					
Plazo del contrato	6 MESES	Fecha Acta de Inicio	13/06/2023	Fecha terminación	31/12/2023
Adición de plazo	N/A	Desde		Hasta- Fecha de terminación	
Suspensión	N/A	Desde		Hasta	
Modificatorios /Otrosí	N/A	Fecha modificatorio		Objeto modificatorio	

2. ACTIVIDADES VERIFICADAS POR EL SUPERVISOR, FRENTE AL CUMPLIMIENTO A LA FECHA, DE LAS OBLIGACIONES POR PARTE DEL CONTRATISTA

Como supervisor dejo constancia que, conforme a los soportes de las actividades desarrolladas por el contratista y en cumplimiento del deber de supervisión, se evidencia que el contratista:	A satisfacción	No satisfacción
Cumplió con las obligaciones generales y especificas del contrato (Se procedió a vigilar, controlar y verificar el cumplimiento del objeto contractual y las obligaciones a cargo del contratista).	X	
Cumplió con las obligaciones de pago al sistema general de seguridad social (Se exigió al contratista de conformidad con la ley de la la certificación del pago a la seguridad social integral (SALUD, PENSIÓN Y ARL) y PARAFISCALES (de ser procedente))	X	

2.1. SEGURIDAD SOCIAL

El representante legal (X) o revisor fiscal ( ) del contratista certifica que éste se encuentra a paz y salvo con los aportes a la seguridad social y parafiscales conforme a las disposiciones legales vigentes.				FECHA CERTIFICACIÓN		12/12/2023	
Por lo anterior se autoriza el pago de la cuota o periodo correspondiente	CUOTA O PERIODO	5	SI	X	NO		

3. BALANCE FINANCIERO DEL CONTRATO

3.1. DATOS COBRO

NÚMERO DE FACTURA O CUENTA DE COBRO: *(Cuando aplique)*	. FCAB-5562	Fecha de la Factura o cobro	13-dic-23
Valor del TOTAL Contrato ($) (Valor con adiciones si las hay)	Valor del pago que se autoriza	Saldo después de este pago ($)	
$ 267.750.000,00	$ 93.712.500,00	$ 0,00	

3.2. Pagos efectuados al contratista a la fecha

Pago o acta de pago No.	Factura/Cuenta de Cobro No.	Valor
5%ANTICIPO	FCAB-5080	13.387.500
20%	FCAB-5178	53.550.000
20%	FCAB-5367	53.550.000
20%	FCAB-5476	53.550.000
35%	. FCAB-5562	93.712.500
Vr. Total incluido este pago		$ 267.750.000,00
Saldo despues de este pago		$ -
Saldo a favor de Metro Cali (Dilegenciar solo en el informe final)		$ -

4. GARANTÍAS (Cuando Aplique)

ASEGURADORA	CLASE	No.Póliza	Fecha expedición Poliza o anexo	Fecha acta aprobación póliza	Descripción
Seguros del Estado S.A.	Grantia de Cumplimiento	45-44-101148378	9/06/2023	13/06/2023	Garantia de Cumplimiento

5. OBSERVACIONES ADICIONALES DEL SUPERVISOR
(Consignar aquí las...

OSCAR MARINO RUIZ JIMENEZ	Director Financiero y Administrativo	
Nombre completo supervisor	Cargo	Firma
Designado Supervisor mediante	*Clausula Vigesima Primera : Supervisión y Control del contrato de prestación de servicios No. 917,104,2,704.2021*	

Nota. La periodicidad del informe depende de la forma de pago pactada en el contrato, es decir, que deberá realizarse cada vez que se vaya a autorizar un pago. En todo caso al finalizar el plazo contractual deberá suscribirse el informe final de supervisión.

Revisó: Martha Cecilia Pirabán González – Profesional Especializado – Dirección Financiera y Administrativa

No FCAB5562
FACTURA ELECTRONICA DE VENTA
Autorizacion de Facturacion No
18764054250262 de AGO-22-2023
al AGO-22-2024 Desde FCAB5177
Al FCAB6000 Habilitada

PKF Cabrera Internacional S.A.

FECHA FACTURA	Fecha Vencimiento	VENDEDOR	CONDICION DE PAGO
2023-DIC-13	2024 ENE 11	805005846	CREDITO

PKF CABRERA INTERNACIONAL S.A.	Cliente :METRO CALI SA ACUERDO DE REESTRUCTURACION
NIT: 805005846-7	NIT. : 805013171-8
CL 25N 5N 57 CALI	Direccion :CLL 25 N 2 F 136
Telefonos: 4854141 4854141 O.C.:	Ciudad :CALI Telefono:6600001 EXT108
	Email :facturacion@metrocali.gov.co

REG.		DESCRIPCION	CANTIDAD	VALOR BRUTO
0001	CA040	CONTRATAR EL SERVICIO PROFESIONAL DE ASESORIA ECONOMICA Y FINANCIERA ESPECIALIZADA PARA ANALIZAR Y PROYECTAR LOS DIFERENTES ESCENARIOS QUE TIENE METRO CALI ACUERDO DE REESTRUCTURACION,CON EL FIN DE VALIDAR LA GESTION DE RECURSOS QUE PUEDEN ESTAR DISPONIBLES SEGUN ACUERDO 563	1.00	78,750,000.00

Total de Registros: 000001 Total Cantidades: 1.000

Observaciones:
DE 2023 PARA ESTABLECER,MODIFICAR Y DESTINAR UNAS RENTAS CON EL FIN DE CONTRIBUIR A LA SOSTENIBILIDAD DE TODOS LOS COMPONENTES DEL SISTEMA INTEGRADO E INTELIGENTE DE TRANSPORT E PUBLICO- SIITP.
CUOTA NO.5- ULTIMO PAGO 35% $93.712.500 IVA INCLUIDO
CONTRATO DE SERVICIOS No. 917.104.2. 521.2023

VALOR BRUTO	78,750,000.00
DESCUENTO	0.00
SUBTOTAL	78,750,000.00
IVA	14,962,500.00
IMPOCONSUMO	0.00
RETE-FTE	8,662,500.00
RETE-IVA	2,244,375.00
RETE-ICA	519,750.00
TOTAL A PAGAR	82,285,875.00

Valor en Letras : OCHENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL OCHOCIENTOS SETENTA Y CINCO PESOS MCTE.

[D E T A L L E D E V A L O R E S]

%	BASE	VLR_IMPUESTO	%	BASE	VLR_IMPUESTO	%	BASE	VLR_IMPUESTO	%	BASE	VLR_IMPUESTO
19	78,750,000	14,962,500	00	0	0	00	0	0	00	0	0
00	0	0	00	0	0	00	0	0			

RTE FUENTE : 8,662,500.00 RTE IVA: 2,244,375.00 RTE ICA: 519,750.00 RTE OTROS: 0.00

Despues de vencida esta Factura cobraremos Interes de Mora a la maxima tasa legal permitida
Vigencia Meses: 12 MESES
Fabricante del Software SIESA de Sistemas de Informacion Empresarial S.A. NIT 890.319.193-3/SIESA 8.5
Proveedor Tecnológico: Siesa e-Invoicing Nit 890.319.193-3.

Hora : 08:45 AM
Pagina: 01 de 01

CUFE:e0905da27850e9a2441f11a6d316fbc9d20e3383288b44c444a3aabd606c40828286fdb1a0da2dee064d366e5ed4a936

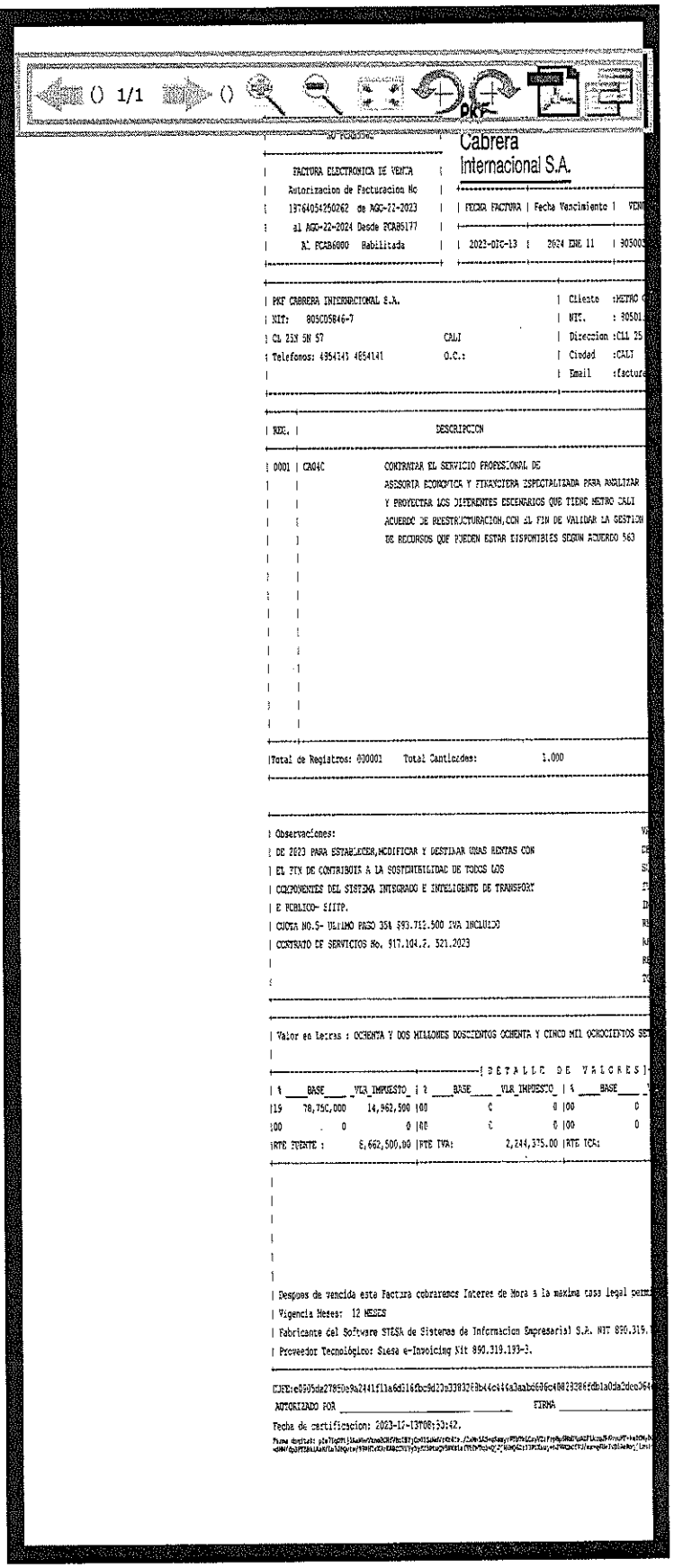
AUTORIZADO POR _____ FIRMA _____

Fecha de certificacion: 2023-12-13T08:50:42.

Firma digital: pIe7IqOTtjlAxWhvVkno2CHfVBcIBYjCo015aNdVzXk4Izi/2xMn5AS+gSsmyrPYbTkLCxyVZiFrpBp6BbDKuAZELkzqJR6hvuMF+ke0CMyDCQFH5hBYusaH4X/ZjMVhsxHnhoM4lMNN+mJNgHPcnfJTkOss8Q06UHAhowSNN/dp3PYEBkiAaH/Lu7J8Qvtw/99PH7rKSzEABCCViVy5yFJ5PtuQV5WX81afV8DNTq5sQjjjNiMQ62rl3PiXsuy+hJ9WCbCfPU/msxg6UeIvDlAnRmjjlxulqNJ4ZZRw/Cnn

Detalle de la Comunicación Recibida

Fecha de Radicaci&#65533;n	13/12/2023 - 11:27 AM
Fecha de Documento	13/12/2023
Sede	METRO CALI S.A.
Consecutivo	7144
Vigencia	2023
Folios	1
'Recibida'	
Consecutivo Reloj	7144
Asunto	FACTURA DE VENTA FCAB-5562 PKF INTERNACIONAL S.A.
Remitente	PKF INTERNACIONAL S.A. ()
Nombre de quien Firma	PKF INTERNACIONAL S.A.
Referencia Externa	
Destinatarios	913-DIRECCION FINANCIERA Y ADMINISTRATIVA - Martha C. Piraban - (original)
Anexos	
Usuario Radicador	Liliana Acosta - DIRECCION FINANCIERA Y ADMINISTRATIVA
Cantidad de Imágenes	1



() 1/1 ()

PKF

Cabrera Internacional S.A.

FACTURA ELECTRONICA DE VENTA
Autorizacion de Facturacion No
19764054250262 de AGO-22-2023
al AGO-22-2024 Desde FCAB5177
Al FCAB6000 Habilitada

FECHA FACTURA | Fecha Vencimiento | VEN
2023-DIC-13 | 2024 ENE 11 | 90500

PKF CABRERA INTERNACIONAL S.A.
NIT: 805CD5846-7
CL 25N 5N 57 CALI
Telefonos: 4854141 4854141 O.C.:

Cliente :METRO C
NIT. : 90501
Direccion :CLL 25
Ciudad :CALI
Email :factura

REG.	DESCRIPCION
0001	CA04C CONTRATAR EL SERVICIO PROFESIONAL DE ASESORIA ECONOMICA Y FINANCIERA ESPECIALIZADA PARA ANALIZAR Y PROYECTAR LOS DIFERENTES ESCENARIOS QUE TIENE METRO CALI ACUERDO DE REESTRUCTURACION, CON EL FIN DE VALIDAR LA GESTION DE RECURSOS QUE PUEDEN ESTAR DISPONIBLES SEGUN ACUERDO 563

|Total de Registros: 000001 Total Cantidades: 1.000

Observaciones:
DE 2023 PARA ESTABLECER,MODIFICAR Y DESTINAR UNAS RENTAS CON
EL FIN DE CONTRIBUIR A LA SOSTENIBILIDAD DE TODOS LOS
COMPONENTES DEL SISTEMA INTEGRADO E INTELIGENTE DE TRANSPORT
E PUBLICO- SIITP.
CUOTA NO.5- ULTIMO PAGO 35% $93.712.500 IVA INCLUIDO
CONTRATO DE SERVICIOS No. 917.104.2. 321.2023

Valor en Letras : OCHENTA Y DOS MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA Y CINCO MIL QUINIENTOS SE

DETALLE DE VALORES

%	BASE	VLR_IMPUESTO	%	BASE	VLR_IMPUESTO	%	BASE
19	78,75C,000	14,962,500	00	C	0	00	0
00	0	0	00	C	0	00	0

RTE FUENTE : 6,662,500.00 RTE IVA: 2,244,375.00 RTE ICA:

Despues de vencida esta Factura cobraremos Interes de Mora a la maxima tasa legal permi
Vigencia Meses: 12 MESES
Fabricante del Software SIESA de Sistemas de Informacion Empresarial S.A. NIT 890.319.
Proveedor Tecnológico: Siesa e-Invoicing Nit 890.319.193-3.

CUFE:e8905da2785f0e9a2441f11a6d1f6bc9d23e33932f8b44c444a3aabb6696e40823286fdb1a0da2dcb364

AUTORIZADO POR _____ FIRMA _____

Fecha de certificacion: 2023-12-13T08:53:42.

en línea

DATOS GENERALES DEL APORTANTE

Identificación	dv	Razon Social	Clase Aportante	Sucursal Principal	Direccion	Ciudad-Departamento	Teléfono	Exonerado SENA e ICBF
NIT 805005846	7	PKF CABRERA INTERNACIONAL S.A.	B - MENOS DE 200 COTIZANTES	PRINCIPAL	CALLE 25 NORTE #5N-57 OFIC 338	CALI-VALLE	4854141	SI

DATOS GENERALES DE LA LIQUIDACION

Periodo		Clave		Tipo	Fecha		Pago		
Pensión	Salud	Pago	Planilla	Planilla	Limite	Pago	Banco	Dias Mora	Valor
2023-11	2023-12	322107780	9460114341	E	2023/12/13	2023/12/06	BANCOLOMBIA	0	$19,988,700

LIQUIDACION DETALLADA DE APORTES

No.	Identificación	Nombre	NOVEDADES	PENSION				SALUD				CCF				RIESGOS					PARAFISCALES					Total Aportes
			ing ret tde tae tdp tap vsp cor vst sln ige lma vac avp vct irl vip	Codigo	Dias	IBC	Aporte	Codigo	Dias	IBC	Aporte	Codigo	Dias	IBC	Aporte	Codigo	Dias	IBC	Tarifa	Aporte	Dias	IBC	Aporte	Exonerado SENA e ICBF	
SUCURSAL: PRINCIPAL (13 Afiliados)						$68,848,520	$11,671,800			$80,564,520	$4,218,700			$78,936,520	$3,157,700			$79,404,520		$412,600		$10,556,000	$527,900		$19,988,700
Centro de Trabajo: 0.52200 (13 Afiliados)						$68,848,520	$11,671,800			$80,564,520	$4,218,700			$78,936,520	$3,157,700			$79,404,520		$412,600		$10,556,000	$527,900		$19,988,700
Ciudad: CALI Depto: VALLE (13 Afiliados)						$68,848,520	$11,671,800			$80,564,520	$4,218,700			$78,936,520	$3,157,700			$79,404,520		$412,600		$10,556,000	$527,900		$19,988,700
1	CC	14882256	BECERRA JUAN	23020 1	30	$5,000,000	$850,000	EPS037	30	$5,000,000	$200,000	CCF57	30	$5,000,000	$200,000	14-11	30	$5,000,000	0.522%	$26,100	30	$0	$0	SI	$1,276,100
2	CC	66827344	BLANCO GLORIA X	25-14	2	$468,000	$79,700	EPS012	2	$468,000	$18,800	CCF57	0	$0	$0	14-11	2	$468,000	0.000%	$0	0	$0	$0	SI	$98,500
3	CC	66827344	BLANCO GLORIA	25-14	28	$6,552,000	$1,114,000	EPS012	28	$6,552,000	$262,100	CCF57	28	$6,552,000	$262,100	14-11	28	$6,552,000	0.522%	$34,300	28	$0	$0	SI	$1,672,500
4	CC	16598589	CABRERA HECTOR		0	$0	$0	EPS037	30	$10,556,000	$1,319,500	CCF57	30	$10,556,000	$422,300	14-11	30	$10,556,000	0.522%	$55,200	30	$10,556,000	$527,900	No	$2,324,900
5	CC	71633209	GALVIS JOSE	25-14	30	$7,020,000	$1,193,400	EPS010	30	$7,020,000	$280,800	CCF57	30	$7,020,000	$280,800	14-11	30	$7,020,000	0.522%	$36,700	30	$0	$0	SI	$1,791,700
6	CC	94446470	GOMEZ GIANCARLO	23020 1	30	$5,400,000	$918,000	EPS005	30	$5,400,000	$216,000	CCF57	30	$5,400,000	$216,000	14-11	30	$5,400,000	0.522%	$28,200	30	$0	$0	SI	$1,378,200
7	CC	16451023	HOYOS RAUL	25-14	30	$8,100,000	$1,377,000	EPS037	30	$8,100,000	$324,000	CCF57	30	$8,100,000	$324,000	14-11	30	$8,100,000	0.522%	$42,300	30	$0	$0	SI	$2,067,300
8	CC	1144071695	LOPEZ SEBASTIAN	25-14	30	$3,305,880	$529,000	EPS010	30	$3,305,880	$132,300	CCF57	30	$3,305,880	$132,300	14-11	30	$3,305,880	0.522%	$17,300	30	$0	$0	SI	$810,900
9	CC	75077212	MONTOYA OSCAR	23030 1	30	$7,020,000	$1,193,400	EPS010	30	$7,020,000	$280,800	CCF57	30	$7,020,000	$280,800	14-11	30	$7,020,000	0.522%	$36,700	30	$0	$0	SI	$1,791,700
10	CC	1026261044	OLAYA CRISTHIAN	23100 1	30	$7,020,000	$1,193,400	EPS005	30	$7,020,000	$280,800	CCF57	30	$7,020,000	$280,800	14-11	30	$7,020,000	0.522%	$36,700	30	$0	$0	SI	$1,791,700
11	CC	1193233016	OSORIO XIOMARA		0	$0	$0	EPS037	30	$1,160,000	$145,000		0	$0	$0		0	$0	0.000%	$0	0	$0	$0	No	$145,000
12	CC	16697299	RODRIGUEZ FRANCISCO	25-14	30	$7,020,000	$1,193,400	EPS010	30	$7,020,000	$280,800	CCF57	30	$7,020,000	$280,800	14-11	30	$7,020,000	0.522%	$36,700	30	$0	$0	SI	$1,791,700
13	CC	31481256	ROJAS CAROLINA	23020 1	30	$7,020,000	$1,193,400	EPS010	30	$7,020,000	$280,800	CCF57	30	$7,020,000	$280,800	14-11	30	$7,020,000	0.522%	$36,700	30	$0	$0	SI	$1,791,700
14	CC	1107101402	SILVA DANIELA	23030 1	30	$4,922,640	$837,100	EPS037	30	$4,922,640	$197,000	CCF57	30	$4,922,640	$197,000	14-11	30	$4,922,640	0.522%	$25,700	30	$0	$0	SI	$1,256,800
Total		**Afiliados(13)**				$68,848,520	$11,671,800			$80,564,520	$4,218,700			$78,936,520	$3,157,700			$79,404,520		$412,600		$10,556,000	$527,900		$19,988,700

en línea

DATOS GENERALES DEL APORTANTE

Identificación	dv	Razon Social	Clase Aportante	Sucursal Principal	Direccion	Ciudad-Departamento	Teléfono	Exonerado SENA e ICBF
NIT 805005846	7	PKF CABRERA INTERNACIONAL S.A.	B - MENOS DE 200 COTIZANTES	PRINCIPAL	CALLE 25 NORTE #5N-57 OFIC 338	CALI-VALLE	4854141	SI

DATOS GENERALES DE LA LIQUIDACION

Periodo		Clave		Tipo	Fecha		Pago		
Pensión	Salud	Pago	Planilla	Planilla	Limite	Pago	Banco	Dias Mora	Valor
2023-11	2023-12	322107780	9460114341	E	2023/12/13	2023/12/06	BANCOLOMBIA	0	$19,988,700

RESUMEN DE PAGO

RIESGO	CODIGO	NIT	DV	AFILIADOS	VALOR LIQUIDADO	INTERESES MORA	SALDOS E INCAPACIDADES	VALOR A PAGAR
AFP (ADMINISTRADORAS: 4)				11	$11,671,800	$0	$0	$11,671,800
COLFONDOS	231001	800,227,940	6	1	$1,193,400	$0	$0	$1,193,400
COLPENSIONES	25-14	900,336,004	7	5	$5,486,500	$0	$0	$5,486,500
PORVENIR	230301	800,224,808	8	2	$2,030,500	$0	$0	$2,030,500
PROTECCION	230201	800,229,739	0	3	$2,961,400	$0	$0	$2,961,400
ARL (ADMINISTRADORAS: 1)				12	$412,600	$0	$0	$412,600
ARL SURA	14-11	890,903,790	5	12	$412,600	$0	$0	$412,600
CCF (ADMINISTRADORAS: 1)				12	$3,157,700	$0	$0	$3,157,700
COMFANDI	CCF57	890,303,208	5	12	$3,157,700	$0	$0	$3,157,700
EPS (ADMINISTRADORAS: 4)				13	$4,218,700	$0	$0	$4,218,700
COMFENALCO VALLE	EPS012	890,303,093	5	1	$280,900	$0	$0	$280,900
EPS SURA (ANTES SUSALUD)	EPS010	800,088,702	2	5	$1,255,500	$0	$0	$1,255,500
NUEVA E.P.S.	EPS037	900,156,264	2	5	$2,185,500	$0	$0	$2,185,500
SANITAS	EPS005	800,251,440	6	2	$496,800	$0	$0	$496,800
ICBF (ADMINISTRADORAS: 1)				1	$316,700	$0	$0	$316,700
INSTITUTO COLOMBIANO DE BIENESTAR FAMILIAR	PAICBF	899,999,239	2	1	$316,700	$0	$0	$316,700
SENA (ADMINISTRADORAS: 1)				1	$211,200	$0	$0	$211,200
SENA	PASENA	899,999,034	1	1	$211,200	$0	$0	$211,200
TOTAL				13	$19,988,700	$0	$0	$19,988,700

en línea

DATOS GENERALES DEL APORTANTE

Identificación	dv	Razon Social	Clase Aportante	Sucursal Principal	Direccion	Ciudad-Departamento	Teléfono	Exonerado SENA e ICBF
NIT 805005846	7	PKF CABRERA INTERNACIONAL S.A.	B - MENOS DE 200 COTIZANTES	PRINCIPAL	CALLE 25 NORTE #5N-57 OFIC 338	CALI-VALLE	4854141	SI

DATOS GENERALES DE LA LIQUIDACION

Periodo		Clave		Tipo	Fecha		Pago		
Pensión	Salud	Pago	Planilla	Planilla	Limite	Pago	Banco	Dias Mora	Valor
2023-11	2023-12	322099194	9460114099	E	2023/12/13	2023/12/06	BANCO DE OCCIDENTE	0	$23,300,300

LIQUIDACION DETALLADA DE APORTES

EMPLEADO			NOVEDADES															PENSION				SALUD				CCF				RIESGOS					PARAFISCALES				
No.	Identificación	Nombre	ing	ret	tde	tae	tdp	tap	vsp	cor	vst	sln	ige	lma	vac	avp	vct	irl	vip	Codigo	Dias	IBC	Aporte	Codigo	Dias	IBC	Aporte	Codigo	Dias	IBC	Aporte	Codigo	Dias	IBC	Tarifa	Aporte	Dias	IBC	Aporte	Exonerado SENA e ICBF	Total Aportes
SUCURSAL: PRINCIPAL (36 Afiliados)																					$87,555,549	$14,257,900			$104,664,750	$4,270,800			$104,652,370	$4,171,500			$104,664,750		$600,100		$0	$0		$23,300,300

en línea

Centro de Trabajo: 0.52200 (35 Afiliados)																							$87,555,549	$14,257,900			$103,055,550	$4,206,400			$103,043,170	$4,107,100			$103,055,550		$530,000		$0	$0		$23,101,400
Ciudad: CALI Depto: VALLE (35 Afiliados)																							$87,555,549	$14,257,900			$103,055,550	$4,206,400			$103,043,170	$4,107,100			$103,055,550		$530,000		$0	$0		$23,101,400
1	CC	1193486133	ACEVEDO SEBASTIAN																		23020 1	30	$2,325,000	$372,000	EPS002	30	$2,325,000	$93,000	CCF57	30	$2,325,000	$93,000	14-11	30	$2,325,000	0.522%	$12,200	30	$0	$0	Si	$570,200
2	CC	1143865805	ARISTIZABAL JOSE										X								25-14	2	$155,000	$24,800	EPS010	2	$155,000	$6,200	CCF57	0	$0	$0	14-11	2	$155,000	0.000%	$0	0	$0	$0	Si	$31,000
3	CC	1143865805	ARISTIZABAL JOSE																		25-14	28	$2,170,000	$347,200	EPS010	28	$2,170,000	$86,800	CCF57	28	$2,170,000	$86,800	14-11	28	$2,170,000	0.522%	$11,400	28	$0	$0	Si	$532,200
4	CC	1143866495	BENAVIDES JIMMY																		23020 1	30	$2,981,880	$477,200	EPS012	30	$2,981,880	$119,300	CCF57	30	$2,981,880	$119,300	14-11	30	$2,981,880	0.522%	$15,600	30	$0	$0	Si	$731,400
5	CC	1144172848	BURBANO ANGELA																		25-14	30	$3,305,880	$529,000	EPS010	30	$3,305,880	$132,300	CCF57	30	$3,305,880	$132,300	14-11	30	$3,305,880	0.522%	$17,300	30	$0	$0	Si	$810,900
6	CC	16536094	CABRERA HECTOR																		25-14	30	$1,717,200	$274,800	EPS010	30	$1,717,200	$68,700	CCF57	30	$1,717,200	$68,700	14-11	30	$1,717,200	0.522%	$9,000	30	$0	$0	Si	$421,200
7	CC	31323136	CABRERA MONICA																		25-14	30	$1,717,200	$274,800	EPS010	30	$1,717,200	$68,700	CCF57	30	$1,717,200	$68,700	14-11	30	$1,717,200	0.522%	$9,000	30	$0	$0	Si	$421,200
8	CC	1130625400	CAICEDO LINA																		25-14	30	$3,305,880	$529,000	EPS010	30	$3,305,880	$132,300	CCF57	30	$3,305,880	$132,300	14-11	30	$3,305,880	0.522%	$17,300	30	$0	$0	Si	$810,900
9	CC	52717080	CAMARGO MARIBEL																		25-14	30	$2,981,880	$477,200	EPS018	30	$2,981,880	$119,300	CCF57	30	$2,981,880	$119,300	14-11	30	$2,981,880	0.522%	$15,600	30	$0	$0	Si	$731,400
10	CC	14011031	CARVAJAL DAVID																		23100 1	30	$2,953,800	$472,700	EPS005	30	$2,953,800	$118,200	CCF57	30	$2,953,800	$118,200	14-11	30	$2,953,800	0.522%	$15,500	30	$0	$0	Si	$724,600
11	CC	1130601408	CASTILLO LUZ																		23100 1	30	$2,642,760	$422,900	EPS005	30	$2,642,760	$105,800	CCF57	30	$2,642,760	$105,800	14-11	30	$2,642,760	0.522%	$13,800	30	$0	$0	Si	$648,300
12	CC	30354699	CLAROS SIRLEY																		25-14	30	$1,451,520	$232,300	EPS002	30	$1,451,520	$58,100	CCF57	30	$1,451,520	$58,100	14-11	30	$1,451,520	0.522%	$7,600	30	$0	$0	Si	$356,100
13	CC	1113654959	CUERO ANDI		X															X	25-14	3	$298,188	$47,800	EPS037	3	$298,188	$12,000	CCF57	3	$1,975,868	$79,100	14-11	3	$298,188	0.522%	$1,600	3	$0	$0	Si	$140,500
14	CC	16274345	DIAGO MARCO																			0	$0	$0	EPS002	30	$7,020,000	$280,800	CCF57	30	$7,020,000	$280,800	14-11	30	$7,020,000	0.522%	$36,700	30	$0	$0	Si	$598,300
15	CC	1130625629	DORADO YULE	X																	23100 1	4	$310,000	$49,600	EPS010	4	$310,000	$12,400	CCF57	4	$310,000	$12,400	14-11	4	$310,000	0.522%	$1,700	4	$0	$0	Si	$76,100
16	CC	16585298	DUQUE DIEGO																			0	$0	$0	EPS010	30	$4,320,000	$172,800	CCF57	30	$4,320,000	$172,800	14-11	30	$4,320,000	0.522%	$22,600	30	$0	$0	Si	$368,200
17	CC	1007426863	ESPEJO CHELSY									X									23030 1	1	$61,308	$9,900	EPS005	1	$61,308	$0	CCF57	1	$61,308	$0	14-11	1	$61,308	0.000%	$0	1	$0	$0	Si	$9,900
18	CC	1007426863	ESPEJO CHELSY																		23030 1	29	$1,777,932	$284,500	EPS005	29	$1,777,932	$71,200	CCF57	29	$1,777,932	$71,200	14-11	29	$1,777,932	0.522%	$9,300	29	$0	$0	Si	$436,200
19	CC	1151957207	GARZON LUISA									X									25-14	1	$77,500	$12,400	EPS041	1	$77,500	$0	CCF57	1	$77,500	$0	14-11	1	$77,500	0.000%	$0	1	$0	$0	Si	$12,400
20	CC	1151957207	GARZON LUISA																		25-14	29	$2,247,500	$359,600	EPS041	29	$2,247,500	$89,900	CCF57	29	$2,247,500	$89,900	14-11	29	$2,247,500	0.522%	$11,800	29	$0	$0	Si	$551,200
21	CC	1143946883	GIRALDO LUIS																		23020 1	30	$4,922,640	$837,100	EPS012	30	$4,922,640	$197,000	CCF57	30	$4,922,640	$197,000	14-11	30	$4,922,640	0.522%	$25,700	30	$0	$0	Si	$1,256,800
22	CC	1144059671	GOMEZ ERIK																		23020 1	30	$2,325,000	$372,000	EPS010	30	$2,325,000	$93,000	CCF57	30	$2,325,000	$93,000	14-11	30	$2,325,000	0.522%	$12,200	30	$0	$0	Si	$570,200
23	CC	1151955120	GUAUÑA PAOLA																		25-14	30	$2,642,760	$422,900	EPS010	30	$2,642,760	$105,800	CCF57	30	$2,642,760	$105,800	14-11	30	$2,642,760	0.522%	$13,800	30	$0	$0	Si	$648,300
24	CC	1014255664	HUERTAS YENIFER										X								23020 1	2	$220,392	$35,300	EPS005	2	$220,392	$8,900	CCF57	0	$0	$0	14-11	2	$220,392	0.000%	$0	0	$0	$0	Si	$44,200
25	CC	1014255664	HUERTAS YENIFER																		23020 1	28	$3,085,488	$493,700	EPS005	28	$3,085,488	$123,500	CCF57	28	$3,085,488	$123,500	14-11	28	$3,085,488	0.522%	$16,200	28	$0	$0	Si	$756,900
26	CC	94501498	IZQUIERDO CARLOS																		23100 1	30	$3,305,880	$529,000	EPS010	30	$3,305,880	$132,300	CCF57	30	$3,305,880	$132,300	14-11	30	$3,305,880	0.522%	$17,300	30	$0	$0	Si	$810,900
27	CC	38601396	LERMA ANGELA																		23020 1	30	$3,305,880	$529,000	EPS010	30	$3,305,880	$132,300	CCF57	30	$3,305,880	$132,300	14-11	30	$3,305,880	0.522%	$17,300	30	$0	$0	Si	$810,900
28	CC	1007370775	LOZANO YULIET										X								23030 1	2	$154,667	$24,800	EPS002	2	$154,667	$6,200	CCF57	0	$0	$0	14-11	2	$154,667	0.000%	$0	0	$0	$0	Si	$31,000
29	CC	1007370775	LOZANO YULIET																		23030 1	28	$2,165,334	$346,500	EPS002	28	$2,165,334	$86,700	CCF57	28	$2,165,334	$86,700	14-11	28	$2,165,334	0.522%	$11,400	28	$0	$0	Si	$531,300
30	CC	1144150867	LUGO DANIELA																		25-14	30	$2,981,880	$477,200	EPS010	30	$2,981,880	$119,300	CCF57	30	$2,981,880	$119,300	14-11	30	$2,981,880	0.522%	$15,600	30	$0	$0	Si	$731,400
31	CC	1143859626	NOVA LINA																		23020 1	30	$2,981,880	$477,200	EPS002	30	$2,981,880	$119,300	CCF57	30	$2,981,880	$119,300	14-11	30	$2,981,880	0.522%	$15,600	30	$0	$0	Si	$731,400
32	CC	94544921	OROZCO BILLY																		23030 1	30	$4,922,640	$837,100	EPS010	30	$4,922,640	$197,000	CCF57	30	$4,922,640	$197,000	14-11	30	$4,922,640	0.522%	$25,700	30	$0	$0	Si	$1,256,800
33	CC	1115085934	PARRADO ANDRES																		23100 1	30	$4,922,640	$837,100	EPS005	30	$4,922,640	$197,000	CCF57	30	$4,922,640	$197,000	14-11	30	$4,922,640	0.522%	$25,700	30	$0	$0	Si	$1,256,800
34	CC	31996696	RAMIREZ LILIANA																		25-14	30	$2,325,000	$372,000	EPS012	30	$2,325,000	$93,000	CCF57	30	$2,325,000	$93,000	14-11	30	$2,325,000	0.522%	$12,200	30	$0	$0	Si	$570,200
35	CC	16648251	REYES SILVIO																			0	$0	$0	EPS005	30	$3,000,000	$120,000	CCF57	30	$3,000,000	$120,000	14-11	30	$3,000,000	0.522%	$15,700	30	$0	$0	Si	$255,700
36	CC	1006008418	RIVAS JOHAN																		23030 1	30	$2,325,000	$372,000	EPS005	30	$2,325,000	$93,000	CCF57	30	$2,325,000	$93,000	14-11	30	$2,325,000	0.522%	$12,200	30	$0	$0	Si	$570,200
37	CC	1005933669	RUIZ KELVING									X									23030 1	3	$264,276	$42,300	EPS005	3	$264,276	$0	CCF57	3	$264,276	$0	14-11	3	$264,276	0.000%	$0	3	$0	$0	Si	$42,300
38	CC	1005933669	RUIZ KELVING																		23030 1	27	$2,378,484	$380,600	EPS005	27	$2,378,484	$95,200	CCF57	27	$2,378,484	$95,200	14-11	27	$2,378,484	0.522%	$12,500	27	$0	$0	Si	$583,500
39	CC	1004580067	SORIANO DIANA										X									0	$0	$0	EPS018	2	$77,334	$9,700		0	$0	$0	14-11	2	$77,334	0.000%	$0	0	$0	$0	No	$9,700
40	CC	1004580067	SORIANO DIANA																			0	$0	$0	EPS018	28	$1,082,667	$135,400		0	$0	$0	14-11	28	$1,082,667	0.522%	$5,700	0	$0	$0	No	$141,100
41	CC	31571323	TENORIO PAOLA																		25-14	30	$4,922,640	$837,100	EPS018	30	$4,922,640	$197,000	CCF57	30	$4,922,640	$197,000	14-11	30	$4,922,640	0.522%	$25,700	30	$0	$0	Si	$1,256,800
42	CC	34321065	ZULETA JENNY												X						23030 1	5	$820,440	$139,700	EPS005	5	$820,440	$32,900	CCF57	5	$820,440	$32,900	14-11	5	$820,440	0.000%	$0	5	$0	$0	Si	$205,500
43	CC	34321065	ZULETA JENNY																		23030 1	25	$4,102,200	$697,600	EPS005	25	$4,102,200	$164,100	CCF57	25	$4,102,200	$164,100	14-11	25	$4,102,200	0.522%	$21,500	25	$0	$0	Si	$1,047,300

en línea

Centro de Trabajo: 4.35000 (1 Afiliados)		$0	$0			$1,609,200	$64,400			$1,609,200	$64,400			$1,609,200		$70,100		$0	$0		$198,900
Ciudad: CALI Depto: VALLE (1 Afiliados)		$0	$0			$1,609,200	$64,400			$1,609,200	$64,400			$1,609,200		$70,100		$0	$0		$198,900
44 CC 16641322 BOLAÑOS CARLOS	0	$0	$0	EPS037	30	$1,609,200	$64,400	CCF57	30	$1,609,200	$64,400	14-11	30	$1,609,200	4.350%	$70,100	30	$0	$0	SI	$198,900
Total Afiliados(36)		$87,555,549	$14,257,900			$104,664,750	$4,270,800			$104,652,370	$4,171,500			$104,664,750		$600,100		$0	$0		$23,300,300

DATOS GENERALES DEL APORTANTE

Identificación	dv	Razon Social	Clase Aportante	Sucursal Principal	Direccion	Ciudad-Departamento	Teléfono	Exonerado SENA e ICBF
NIT 805005846	7	PKF CABRERA INTERNACIONAL S.A.	B - MENOS DE 200 COTIZANTES	PRINCIPAL	CALLE 25 NORTE #5N-57 OFIC 338	CALI-VALLE	4854141	SI

DATOS GENERALES DE LA LIQUIDACION

Periodo		Clave		Tipo	Fecha		Pago		
Pensión	Salud	Pago	Planilla	Planilla	Limite	Pago	Banco	Dias Mora	Valor
2023-11	2023-12	322099194	9460114099	E	2023/12/13	2023/12/06	BANCO DE OCCIDENTE	0	$23,300,300

RESUMEN DE PAGO

RIESGO	CODIGO	NIT	DV	AFILIADOS	VALOR LIQUIDADO	INTERESES MORA	SALDOS E INCAPACIDADES	VALOR A PAGAR
AFP (ADMINISTRADORAS: 4)				31	$14,257,900	$0	$0	$14,257,900
COLFONDOS	231001	800,227,940	6	5	$2,311,300	$0	$0	$2,311,300
COLPENSIONES	25-14	900,336,004	7	13	$5,218,100	$0	$0	$5,218,100
PORVENIR	230301	800,224,808	8	6	$3,135,000	$0	$0	$3,135,000
PROTECCION	230201	800,229,739	0	7	$3,593,500	$0	$0	$3,593,500
ARL (ADMINISTRADORAS: 1)				36	$600,100	$0	$0	$600,100
ARL SURA	14-11	890,903,790	5	36	$600,100	$0	$0	$600,100
CCF (ADMINISTRADORAS: 1)				35	$4,171,500	$0	$0	$4,171,500
COMFANDI	CCF57	890,303,208	5	35	$4,171,500	$0	$0	$4,171,500
EPS (ADMINISTRADORAS: 7)				36	$4,270,800	$0	$0	$4,270,800
COMFENALCO VALLE	EPS012	890,303,093	5	3	$409,300	$0	$0	$409,300
EPS SURA (ANTES SUSALUD)	EPS010	800,088,702	2	13	$1,459,900	$0	$0	$1,459,900
NUEVA E.P.S.	EPS037	900,156,264	2	2	$76,400	$0	$0	$76,400
NUEVA EPS MOVILIDAD	EPS041	900,156,264	2	1	$89,900	$0	$0	$89,900
S.O.S. SERVICIO OCCIDENTAL DE SALUD S.A.	EPS018	805,001,157	2	3	$461,400	$0	$0	$461,400
SALUD TOTAL	EPS002	800,130,907	4	5	$644,100	$0	$0	$644,100
SANITAS	EPS005	800,251,440	6	9	$1,129,800	$0	$0	$1,129,800
TOTAL				36	$23,300,300	$0	$0	$23,300,300

PLANILLA PAGADA

NESTOR PRIETO RODRIGUEZ, identificado con la cédula de ciudadanía No. 94.453.287 de Cali, con Tarjeta Profesional No. 103696 -T, en calidad del Revisor Fiscal de **PKF CABRERA INTERNATIONAL S.A.**

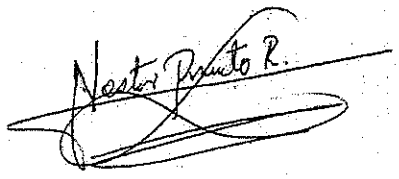
CERTIFICO

Que **PKF CABRERA INTERNATIONAL S.A.** se encuentra a paz y salvo con el pago de obligaciones al Sistema Integral de Seguridad Social, el que incluye salud al mes de diciembre 2023; Pensión, Riesgos Profesionales, aportes a Caja de Compensación, Sena e ICBF concerniente a las autoliquidaciones del mes de noviembre 2023, cancelada con las planillas de Aportes en Línea No. 9460114099 y 9460114341 del 06 de diciembre de 2023.

La presente certificación se expide, para dar cumplimiento al artículo 50 de la Ley 789 de diciembre 27 de 2002.

Para constancia de lo anterior se firma en Santiago de Cali, a los doce (12) días del mes de diciembre 2023.

Cordialmente,



NESTOR PRIETO RODRIGUEZ
Revisor Fiscal
T.P. 103696-T

PKF Cabrera
Calle 25 Norte 5N-57
Ofic. 338 / Cali - Colombia

+57 (602) 485 4141
315 489 5765
mercadeo@pkfcabrera.com
www.pkfcabrera.com

Señores:
METRO CALI, S.A. – Acuerdo de Reestructuración
Atención: Dr. Oscar Marino Ruiz Jimenez
Director Financiero y Administrativo
Distrito Santiago de Cali

Fecha
16 de diciembre 2023

Estimado Dr. Ruiz Jimenez,

Adjunto al presente documento, **Consolidado** de los **cinco entregables de todo el contrato,** según lo acordado en el contrato No. 917.104.2.521.2023 que establece en la primera clausula: "*Contratar el servicio profesional de asesoría económica y financiera especializada para analizar y proyectar los diferentes escenarios que tiene Metro Cali S.A. – Acuerdo de Reestructuración, con el fin de validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el Acuerdo 0563 de 2023 para establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público – SIITP*

Quedamos atentos para aclarar cualquier inquietud que se presente con el entregable que se adjunta.

Cordialmente,

HECTOR HENRY CABRERA R.
Representante Legal y Gerente

MEMPHIS RONALD VIVEROS T.
Gerente del Encargo / Proyecto

CC: Sr. Hector Mauricio Alvarez.

Los cinco entregables se relacionan a continuación:

Entregable 1

Plan dirección del proyecto

Entregable 2

Modelaciones financieras

Entregable 3

Análisis de sensibilidad

Entregable 4

Concepto de factibilidad

Entregable 5

Informe Final Proyecto

PLAN DE TRABAJO Y DIRECCIÓN DEL PROYECTO			
Contratante	Metro Cali S.A. - Acuerdo de reestructuración	**No. Contrato**	917.104.2. 521.2023
OBJETO: Contratar el servicio profesional de asesoría económica y financiera especializada para analizar y proyectar los diferentes escenarios que tiene Metro Cali S.A. – Acuerdo de Reestructuración, con el fin de validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el Acuerdo 563 de 2023 para establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público – SIITP.			
Título	Plan de trabajo y cronograma de proyecto		
Tipo	Documento preliminar		
Componente	Financiero		
Actividades contractuales vinculadas	N/A		
Elaboró	Marco Aurelio Diago V.	**Fecha** 2023/06/17	
Revisó	Supervisor del equipo de MC. Líder del equipo de PKF CI.	**Fecha:** 2023/06/22	
Aprobó	Representante del contratante con autoridad para dar visto bueno y aprobar informe (si aplica)	**Fecha:** 2023/06/27	
Resumen ejecutivo	En el presente documento se consigna información relevante al contrato de asesoría económica y financiera para analizar y proyectar los diferentes escenarios que tiene Metro Cali, S.A con el fin de validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el acuerdo 563 de 2023; dicho análisis se desarrollará, entre otras, con base en las siguientes actividades específicas: 1. Analizar financieramente la implementación del acuerdo 563 de 2023, para establecer su alcance y proyectar al menos tres escenarios de gestión de recursos. 2. Realizar proyección y modelaciones financieras que permitan establecer análisis de sensibilidad con variables inciertas. 3. Acompañar a Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración en la evaluación de estrategias alternativas de financiación para la adquisición de tecnología y flota pública diferentes a la titularización, como crédito proveedor y créditos a través de encargos fiduciarios o patrimonios autónomos En otros aspectos, en este documento también se consigna, los antecedentes del proyecto, la definición del alcance, el cronograma de trabajo propuesto y el recurso humano que liderará todas las actividades y esfuerzos necesarios para cumplir el objeto contractual.		

Plan para la Dirección del Proyecto

Tabla de contenido

1. **Objetivo**
2. **Glosario de términos**
3. **Responsabilidades en el Proyecto**
4. **Antecedentes**
5. **Información general**
6. **Planeación**
7. **Gestión de Alcance**
8. **Gestión de Cronograma**
9. **Equipo de proyecto**

Anexos

Plan para la Dirección del Proyecto

1. OBJETIVO

Definir la estructura y metodología de trabajo para la gestión del alcance, tiempo, costo y comunicaciones en el proyecto de asesoría económica y financiera especializada para analizar y proyectar los diferentes escenarios que tiene Metro Cali S.A. – Acuerdo de Reestructuración, con el fin de validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el Acuerdo 563 de 2023.

2. GLOSARIO DE TERMINOS.

ITS: Sistemas Inteligentes de Transporte
SIITP: Sistema Inteligente Integrado de Transporte Publico
SILITT: Sistema Inteligente Local para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte
SITM: Sistema integrado de transporte masivo
TPC: Transporte Público Colectivo
UTRYT: Unión Temporal Recaudo y Tecnología.
PIMU: Programa Integral de Movilidad Urbana

3. RESPONSABILIDADES EN EL PROYECTO.

Se definen los roles principales del proyecto.

Actor	Rol	Responsable
Patrocinador	Ente gestor del SITM-MIO, garantiza la construcción y la operación del sistema. El alcance de su gestión involucra la armonización integral de todos los elementos que componen los proyectos que se orienten a desarrollar el sistema de transporte; tiene capacidad de decisión sobre los recursos económicos y de personal a aplicar al proyecto, o en su defecto tiene las relaciones y autoridad necesarias como para negociar sobre los mismos. Ejecutor de los recursos del fondo cuenta denominado “Sobretasa a la Gasolina” destinados al sistema de transporte masivo.	METRO CALI S.A. Representante: Oscar Javier Ortiz Cuellar (Presidente)
Supervisor	Vela por el cumplimiento del objeto contractual y todas sus disposiciones.	METRO CALI S.A. Supervisor: Oscar Marino Ruiz Jimenez (Director Financiero y Administrativo)
Gerente de proyecto	Facilita los procesos, gestiona cambios y dirige el proyecto, líder del equipo. Define las diferentes metodologías o marcos de trabajo y mantiene a los	PKF CABRERA INTERNACIONAL

	miembros del equipo enfocados en los principios y las buenas prácticas. Su responsabilidad es la planeación, gestión, ejecución y cierre del proyecto. Conoce del proyecto y toma decisiones respecto a la implementación del mismo.	Gerente: Memphis Ronald Viveros Tafur
Líder Componente	Es la persona con conocimientos específicos de las soluciones a implementar, brinda soporte y apoya al equipo. Valida el cumplimiento de los requisitos de la entidad contratante en la ejecución de todas las actividades y en la elaboración de los entregables del proyecto. Reportan al Gerente de Proyecto.	PKF Cabrera Internacional: Oscar Dario Montoya, Marco Aurelio Diago V.
Profesionales de soporte	Conocimiento y experiencia especifica, equipo de trabajo que ejecuta actividades en campo y desarrolla los entregables del proyecto. Reportan a los líderes técnicos.	PKF Cabrera Internacional

4. ANTECEDENTES.

Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración como Entidad Descentralizada por servicios, de orden municipal, y como ente gestor del SITM MIO, constituida mediante escritura pública No. 580 del 25 de Febrero de 1999 registrada en la Cámara de Comercio de Santiago de Cali, bajo el número 1507, tiene dentro de su objeto la ejecución de todas las actividades previas, la construcción y puesta en funcionamiento del SITM MIO, a través de todas las obras principales y accesorias necesarias para la operación eficaz y eficiente del servicio de transporte masivo de pasajeros, comprendiendo el sistema de redes de movilización aérea y de superficie, las estaciones, los parqueaderos y la construcción y adecuación de todas aquellas zonas definidas por la autoridad competente como parte del sistema de transporte masivo, de conformidad con las Leyes 86 y 310 de 1989 y 1996 respectivamente.

A su vez, mediante la Escritura Pública 5694 del 11 de noviembre de 2021 de la Notaria Cuarta del Círculo de Cali, modificatoria del objeto social de la Empresa Metro Cali S.A., hoy Acuerdo de Reestructuración, se desprende, entre otras, la ejecución de actividades para el desarrollo de nuevas líneas de negocio, incorporando nuevas actividades tecnológicas, entre las que se encuentra la de prestar, fuera de la puesta en operación del sistema de transporte masivo de pasajeros y de redes de movilización aerosuspendida de la ciudad de Santiago de Cali y su zona de influencia; la de prestar servicios de consultoría, asesoría y capacitación en materia de estudios y proyectos de infraestructura, planeación, operación y control de sistemas de transporte masivo de pasajeros y de movilidad aerosuspendida, tanto a entidades públicas como a empresas privadas, comprendiendo el suministro, alquiler o venta de herramientas tecnológicas relacionadas, adquirir u otorgar concesiones para su explotación y en general, celebrar o ejecutar toda clase de contratos, actos y operaciones, sobre bienes muebles o inmuebles, de carácter civil o comercial: que guarden relación o medio a fin con el objeto social y todas aquellas actividades o contratos que tengan como finalidad ejercer los derechos y cumplir con las obligaciones legales o convencionalmente derivadas de la existencia y de las actividades desarrolladas por la Sociedad. Así como, crear, desarrollar, comercializar, distribuir y suministrar software y hardware para la implementación de plataformas tecnológicas; derivando de todas las

actividades misionales y que se desprenden de su objeto social, la ejecución de todos los actos y contratos para el cabal cumplimiento de este.

Para el cumplimiento de las actividades a su cargo, Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración requiere contratar bienes y servicios, teniendo en cuenta que la planta de cargos de la Entidad no cuenta con el personal idóneo necesario para desarrollar el objeto y las obligaciones que hacen parte de la necesidad de la entidad.

Para la implementación de los mecanismos y estrategias propuestas Metro Cali S.A. – Acuerdo de reestructuración contrata a la firma PKF CABRERA, S.A. para que asesore económica y financieramente en el análisis y proyección en los diferentes escenarios que tiene Metro Cali S.A. – Acuerdo de Reestructuración, con el fin de validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el Acuerdo 563 de 2023

5. INFORMACIÓN GENERAL.

Nombre de Proyecto:	Prestar el servicio profesional de asesoría económica y financiera especializada para Metro Cali S.A. – Acuerdo de Reestructuración.
Fecha de inicio:	13 de junio de 2023
Gerente de Proyecto:	Memphis R. Viveros T.
Objetivo del Proyecto	Contratar el servicio profesional de asesoría económica y financiera especializada para analizar y proyectar los diferentes escenarios que tiene Metro Cali S.A. – Acuerdo de Reestructuración, con el fin de validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el Acuerdo 563 de 2023 para establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público – SIITP.
Objetivos específicos	Para el cumplimiento del objeto contractual se establecen las siguientes actividades específicas: 1. Analizar financieramente la implementación del acuerdo 563 de 2023, para establecer su alcance y proyectar al menos tres escenarios de gestión de recursos. - Entregar Modelaciones financieras. 2. Realizar proyecciones y modelaciones financieras que permitan establecer análisis de sensibilidad con variables inciertas. - Entregar Análisis de sensibilidad. 3. Analizar la factibilidad económica y financiera de la implementación de las estrategias del acuerdo 563 de 2023. - Efectuar Concepto de factibilidad. 4. Brindar apoyo financiero en la revisión del contrato de concesión de recaudo con el concesionario UTRYT y la modelación del perfilamiento de la deuda y la renegociación.

	5. Brindar apoyo financiero en la revisión de los contratos de concesión con los operadores de transporte GIT Masivo, Blanco y negro y ETM para la modelación del perfilamiento de la deuda y renegociación de los contratos en lo pertinente a la forma de remuneración. 6. Acompañar a Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración en los procesos financieros resultantes del proceso de liquidación del contrato con el concesionario de operación UNIMETRO. 7. Acompañar a Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración en la evaluación de estrategias alternativas de financiación para la adquisición de tecnología y flota pública diferentes a la titularización, como crédito proveedor y créditos a través de encargos fiduciarios o patrimonios autónomos. 8. Realizar la evaluación y análisis financiero de las propuestas para la adquisición del material rodante. 9. Realizar la evaluación y análisis financiero de las propuestas para la implementación del ITS (Intelligente Transport System). 10. Presentar resultados, conceptos y recomendaciones. Entregar Informe final. 11. Las demás actividades relacionadas con el objeto del contrato que le sean encomendadas de conformidad con el nivel contratado.
Plazo de ejecución:	hasta el 31 de diciembre de 2023
Interesados:	Alcaldía de Cali Concejo de Cali Secretaria de Movilidad de Cali Departamento Administrativo de Hacienda de Cali Departamento de Planeación Municipal Comunidad Metro Cali.

6. PLANEACIÓN.

En esta fase de planificación se plasma la ruta a seguir del proyecto, identificando las actividades, hitos y entregables solicitados por el contratante. Se consideran las prioridades, los recursos necesarios y tiempos esperados para ejecutar cada una de las tareas y actividades.

Preparación

Para estar preparados para la ejecución del proyecto, en esta aparte entenderemos a través del estudio todos los documentos que fueron parte del proceso de aprobación del acuerdo 0563 de 2023 y sus implicaciones en las finanzas de Metro Cali, S.A – Acuerdo de reestructuración.

En la fase de revisión documental, se identifica y revisa la normativa y legislación aplicable y requerida para la ejecución del proyecto, en especial el acuerdo 0563 de 2023.

Documentos generados:

7. Gestión del Alcance.

Para el desarrollo del objeto contractual, se deben realizar las siguientes actividades específicas que delimitan el alcance de este, las cuales se describen a continuación:

Actividades específicas y entregables del contrato:

ACTIVIDAD ESPECÍFICA	ENTREGABLE
1. Analizar financieramente la implementación del acuerdo 563 de 2023, para establecer su alcance y proyectar al menos tres escenarios de gestión de recursos.	Modelaciones financieras y soportes documentales en excel y word.
2. Realizar proyecciones y modelaciones financieras que permitan establecer análisis de sensibilidad con variables inciertas.	Análisis de sensibilidad y metodología
3. Analizar la factibilidad económica y financiera de la implementación de las estrategias del acuerdo 563 de 2023.	Concepto de factibilidad.
4. Brindar apoyo financiero en la revisión del contrato de concesión de recaudo con el concesionario UTRYT y la modelación del perfilamiento de la deuda y la renegociación.	Informe del apoyo financiero
5. Brindar apoyo financiero en la revisión de los contratos de concesión con los operadores de transporte GIT Masivo, Blanco y negro y ETM para la modelación del perfilamiento de la deuda y renegociación de los contratos en lo pertinente a la forma de remuneración.	Informe del apoyo financiero
6. Acompañar a Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración en los procesos financieros resultantes del proceso de liquidación del contrato con el concesionario de operación Unimetro.	Informe del acompañamiento.
7. Acompañar a Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración en la evaluación de estrategias alternativas de financiación para la adquisición de tecnología y flota pública diferentes a la titularización, como crédito proveedor y créditos a través de encargos fiduciarios o patrimonios autónomos.	Entregar propuestas de adquisición.

8. Realizar la evaluación y análisis financiero de las propuestas para la adquisición del material rodante.	Informe de la evaluación y el análisis financiero.
9. Realizar la evaluación y análisis financiero de las propuestas para la implementación del ITS (Intelligente Transport System).	Informe de la evaluación y análisis financiero de las propuestas.
10. Presentar resultados, conceptos y recomendaciones.	Informe final

Requisitos de Calidad

Metro Cali, S.A – Acuerdo de reestructuración solicita que se cumplan las siguientes consideraciones; en ese sentido, PKF CABRERA INTERNACIONAL, S.A. validará su cumplimiento. Estas consideraciones se convierten en requisitos claves del proyecto, por tanto, el Gerente de proyecto es el responsable de validar el cumplimiento de estos requisitos:

Categoría	No.	Requisito
INTEGRACIONES	1	Desarrollar las tareas relacionadas con las actividades específicas alineadas con las entregas de otros contratistas, como por ejemplo A4.
	2	Aportar toda la información y documentación necesaria para logro del objeto del contrato sin contratiempos.

Límites y exclusiones

El objetivo del proyecto es la prestación de servicios profesionales especializados de asesoría económica y financiera para analizar y proyectar los diferentes escenarios que tiene Metro Cali, S.A. – Acuerdo de Reestructuración con el fin de validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el Acuerdo 0563 de 2023 emitido por el Consejo Distrital de Cali, para establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público – SIITP.

No se identifican exclusiones, por el contrario, la actividad No. 11 de la segunda cláusula: ACTIVIDADES ESPECÍFICAS DEL CONTRATO, establece que el contratista deberá ejecutar todas las demás actividades relacionadas con el objeto del contrato que le sean encomendadas de conformidad con el nivel contratado.

Supuestos

Se describe en este apartado los supuestos o principios relacionados con el modelo de negocio del SIITP, la tecnología, recursos, alcance, expectativas de las partes interesadas, entre otros, los cuales se convierten en condiciones potenciales pero necesarias y suficientes para que se alcancen los objetivos de este proyecto.

La base de ejecución de este proyecto es la estructuración técnica, jurídica y financiera establecida por el Acuerdo 0563 de 2023 aprobado por el Concejo Distrital de Cali, el cual estará vigente y la alcaldía de Santiago de Cali reglamentó por medio del Decreto No. 4112.010.20.0266 de Mayo 16 de 2023.

Se cumplirá también los dispuesto en el convenio de cofinanciación suscrito por Metro Cali y el Distrito de Santiago de Cali con la Nación, los planes y proyecto de ese convenio se deben ejecutar y cumplir como están planeados.

Metro Cali, S.A. deberá ejecutar todas las acciones de su competencia, orientadas al cumplimiento del objeto contractual, como emisión de actos administrativos, realización de trámites frente a la Alcaldía de Cali, el Ministerio de Transporte. Así mismo, el ente gestor de los proyectos que se financien con los recursos derivados de la sobretasa a la gasolina, será el ente gestor de SITM y también lo será del sistema de transporte colectivo, el cual estará organizado e integrado al sistema masivo de transporte.

Los procesos de selección y contratación requeridos para la implementación del SIITP se ejecutarán bajo condiciones claras de participación y previo estudio del mercado que permita la presentación de distintos oferentes.

Teniendo presente que PKF Cabrera Internacional, S.A apoyará la definición y elaboración de la documentación necesaria para los procesos de selección y contratación para la implementación del SIITP; se requiere por parte de Metro Cali, S.A. la asignación de un equipo humano responsable de la ejecución de dichos procesos.

Así mismo, se requiere la disponibilidad de Metro Cali, S.A. para recibir la transferencia del conocimiento resultado de la asesoría económica y financiera.

Para efectos de iniciar los contratos se parte del supuesto que Metro Cali, S.A tendrá disponible en forma oportuna los siguientes insumos requeridos a más tardar en julio 30 de 2023:

- Calificación de Riesgo (Metro Cali, S.A),
- Aprobación de JD
- Aval del Departamento Administrativo de Planeación Municipal

Adicionalmente se tienen los siguientes supuestos de gestión por parte de Metro Cali, S.A.:

- Los trámites internos y de requerimientos tales como Decretos, COMFIS, Convenios Interadministrativo para implementar el Acuerdo 0563 de 2023, se llevan a cabo en los tiempos programados por parte del Distrito de Santiago de Cali y Metro Cali S.A.
- El proceso de contratación y calificación de riesgos requerido para la aprobación de los cupos de crédito por parte de las entidades financieras para la financiación del nuevo modelo SIITP, se ejecutan y llevan a cabo en virtud del Decreto 610 de 2002 y Ley 358 de 1997.
- El proceso de recogida de información, atención a inquietudes y demás requerimientos realizados por la banca se llevan a cabo de manera oportuna para lograr el cierre financiero y aprobación por parte de las mismas.
- Los procesos de negociación con los concesionarios se ejecutan en los tiempos previstos y tienen efectos sobre el Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda.
- Los procesos de validación y estimación del componente financiero del nuevo modelo del SIITP se llevan a cabo en los tiempos previstos y con la participación de los equipos necesarios para ello.

Alcance, Entregables y resultados esperados

Enunciado del Alcance:

De conformidad con la descripción de trabajo a realizar y los requisitos se enuncia el alcance general de la siguiente forma:

El alcance consiste en prestar el servicio de asesoria económica y financieramente a Metro Cali, S.A. – Acuerdo de reestructuración, para analizar y proyectar escenarios que permitan validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el acuerdo 0563 de 2023 con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público (SIITP).

Entregables del proyecto

Adicional a los entregables descriptos en el numeral 7. Gestión del Alcance, se entregará, informes mensuales, un informe final del proyecto y registro de las reuniones de seguimiento sostenidas con el contratante.

8. Gestión del Cronograma.

Una vez definido en detalle el alcance del proyecto y la EDT se elabora el cronograma indicando los hitos en la línea del tiempo, en la cual se activa la radicación de una factura como parte de la gestión del costo.

Cuadro de hitos, entregable y valor			
Fecha	**Entregable**	**(%) A pagar**	**($) Valor a Pagar**
2023-07-04	Plan de trabajo y cronograma de actividades.	5%	$13.387.500=
2023-07-19	Modelaciones financieras.	20%	$53.550.000=
2023-09-04	Análisis de sensibilidad.	20%	$53.550.000=
2023-10-13	Concepto de factibilidad y propuestas de adquisición.	20%	$53.550.000=
2023-12-15	Informe final con los resultados, conceptos y recomendaciones.	35%	$93.712.500=
	Totales	**100%**	**$267.750.000=**

9. Equipo de Trabajo.

El equipo para desarrollo del proyecto es el siguiente:

Equipo de trabajo – PKF Cabrera Internacional, S.A.		
ROL	**NOMBRE**	**PERFIL**
Gerente proyecto	Memphis Ronald Viveros Tafur	Economista de Universidad del Valle, Especialista y Máster en Finanzas Universidad Icesi en convenio con Illinois Institute of Technology (Chicago), Certificado por el New York Institute of Finance en Mergers and Acquisitions (Fusiones y Adquisiciones). Experto en valoración de Empresas. Miembro de Juntas Directivas. Docente en las Maestrías de Administración de la Universidad Nacional en Manizales y en Palmira.
Líder	Oscar Dario Montoya Torres	Contador Público de la Universidad de Manizales, con título de MBA en Dirección General de la Escuela de Negocios de la Universidad de San Pablo CEU de Madrid, España y diploma en Auditoría Forense de la Universidad de Concepción de Chile. Ha sido parte de equipos de trabajo en la ejecución de auditorías forenses preventivas y detectivas en Colombia. A nivel internacional, ha participado en un trabajo colaborativo con PKF Chile Finanzas Corporativas, relacionado con la evaluación de las medidas de detección, prevención y monitoreo de los riesgos de ocurrencia de los delitos previstos en la Ley 20393 de 2009 en diferentes organizaciones de dicho país.
Líder	Marco Aurelio Diago Vélez	Profesional en Sistema de Información especializado en auditoría de sistemas y Gerencia Estratégica de Tecnología Informática, Magíster en Educación y Desarrollo Humano y Contador Público, formación en auditoría interna y de calidad con más de 25 años de experiencia laboral en Gestión de Tecnología Informática y Auditoría; consultoría empresarial orientada a mejoramiento de procesos de TI, auditoría interna y gerencia de proyectos. Docencia universitaria pregrado y postgrado.

		Conocimientos en COBIT, NIA, ISO9001, NTC6001, BPM, SAP, Auditoría interna e informática y gestión de proyectos con base en el PMBOK del PMI.

ELABORÓ		**REVISÓ**	
ROL:	Líder operative	ROL:	Gerente Proyecto
NOMBRE:	Marco Aurelio Diago Vélez	NOMBRE:	Memphis Ronald Viveros T.
FIRMA:		FIRMA:	
APROBÓ		**APROBÓ**	
ROL:	Gerente del Proyecto. PKF Cabrera Internacional, S.A.	ROL:	Supervisor del Proyecto. Metro Cali, S.A. – Acuerdo de reestructuración.
NOMBRE:	Memphis Ronald Viveros T	NOMBRE:	Oscar Marino Ruiz Jimenez
FIRMA:		FIRMA:	

Anexo 1

Normativa y legislación

Acuerdo 0563 de 2023. Por medio del cual, entre otros aspectos, se establece que la sobretasa a la gasolina estará pignorada hasta el 2045 y los recursos recaudados por este concepto se destinarán a la malla vial de Cali y la sostenibilidad del Sistema Integrado de Transporte Masivo. Se proyecta el recaudo de $1.3 billones[1].

Documento CONPES 4018. Declaración de importancia estrategica del proyecto implementación del Sistema integrado de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros para Santiago de Cali - seguimiento. DNP: DIES, DIFP, OAJ, Ministerio de Transporte y Ministerio de Hacienda y Crédito Público, 2013.

Guía Metodología a seguir en los procesos de adquisición de flota con recursos cofinanciados por Colombia en el marco de convenios para la implementación de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), Ministerio de Transporte, 2020.

LEY 1753 DE 2015, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”, Congreso de la República de Colombia.

LEY 1955 DE 2019, por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia”, Congreso de la República de Colombia.

Resolución 20203040013685, mediante la cual se reglamenta el procedimiento para “cofinanciación en los sistemas de transporte estratégicos y masivos, Ministerio de Transporte, 2020.

[1] https://www.cali.gov.co/gobierno/publicaciones/174421/sancionado-acuerdo-que-asegura-la-sostenibilidad-del-transporte-publico/#:~:text=Con%20la%20firma%20del%20Acuerdo,servicio%20de%20calidad%20al%20usuario.

PKF Cabrera
Calle 25 Norte 5N-57
Ofic. 338 / Cali - Colombia

+57 (602) 485 4141
315 489 5765
mercadeo@pkfcabrera.com
www.pkfcabrera.com

Señores:
METRO CALI, S.A. – Acuerdo de Reestructuración
Atención: Dr. Oscar Marino Ruiz Jimenez
Director Financiero y Administrativo
Distrito Santiago de Cali

Fecha
9 agosto 2023

Estimado Dr. Ruiz Jimenez,

Adjunto al presente documento, el **entregable No. 2 – Modelaciones Financieras,** según lo acordado en el contrato No. 917.104.2.521.2023 que establece en la primera clausula: "*Contratar el servicio profesional de asesoría económica y financiera especializada para analizar y proyectar los diferentes escenarios que tiene Metro Cali S.A. – Acuerdo de Reestructuración, con el fin de validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el Acuerdo 563 de 2023 para establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público – SIITP",* y en el litera b. de la cláusula cuarta establece "*un segundo pago por el 20% equivalente a CINCUENTA Y TRES MILLONES QUINIENTOS CINCUENTA MIL PESOS ($53.550.000=) M/CTE IVA INCLUIDO, previa entrega de las modelaciones financieras".*

Quedamos atentos para aclarar cualquier inquietud que surja con relación al entregable No. 2 de las modelaciones financieras.

Cordialmente,

HECTOR HENRY CABRERA R.
Representante Legal y Gerente

MEMPHIS RONALD VIVEROS T.
Gerente del Encargo / Proyecto

CC: Sr. Hector Mauricio Alvarez.

PKF Cabrera Internacional S.A. is a member of PKF Global, the network of member firms of PKF International Limited, each of which is a separate and independent legal entity and does not accept any responsibility or liability for the actions or inactions of any individual member or correspondent firm(s).

INFORME DE PROYECCIONES FINANCIERAS

Primero, se considera importante un breve análisis macroeconómico de los indicadores actuales en Colombia.

Segundo, se exponen unas consideraciones iniciales.

Tercero, se presentan unas proyecciones de base que se consideran para el modelo.

Cuarto, se calcula el valor de la multa por reversión de Unimetro.

Quinto, se esboza la fórmula que la Consultoría A4 plantea para terminación anticipada de contratos de operadores.

Sexto, en una próxima entrega se mostrarán diferentes escenarios siguiendo el cronograma acordado para finales del mes de agosto 2023.

PKF Cabrera Internacional S.A. is a member of PKF Global, the network of member firms of PKF International Limited, each of which is a separate and independent legal entity and does not accept any responsibility or liability for the actions or inactions of any individual member or correspondent firm(s).

PRIMERO: ANÁLISIS MACRO AGOSTO DE 2023.

Los indicadores macroeconómicos en el tercer trimestre del año 2023 siguen mixtos. La inflación ha llegado a su pico máximo, el PIB ha crecido al 3%, a la baja se encuentran el dólar, el desempleo y las tasas de interés de los bancos, los precios de los supermercados de descuento y el índice de precios al productor IPP ha empezado a bajar.

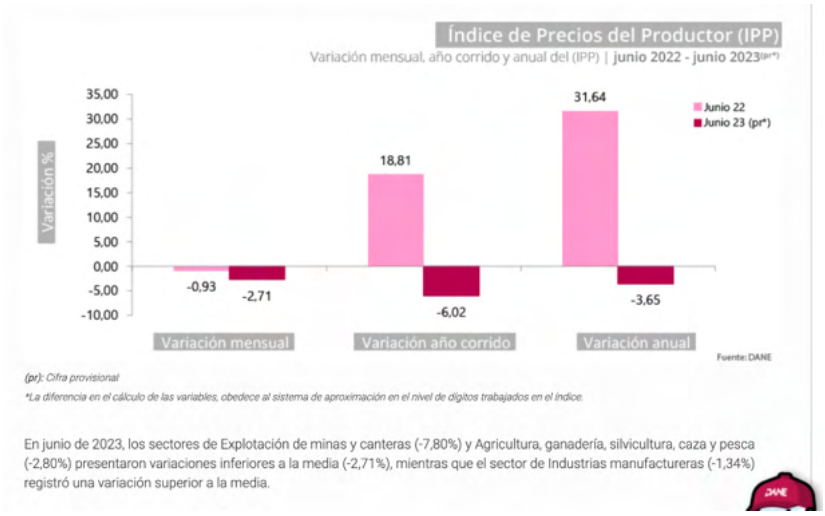


Las entidades financieras y demás estamentos pronostican que el Producto Interno Bruto seguirá creciendo en un 3% el resto del año, el DANE lo confirma.

El Índice de Precios al consumidor, que mide la inflación, ha llegado a su pico y en el mes de junio sólo fue de 0,30%.

La tasa de desempleo ha bajado del 12% al 10,5%.

El Índice de precios al productor IPP refleja los precios de los insumos para



que los productores también ha bajado del 31,64% al -3,65% anual mostrando un alivio.

TASAS DE INTERÉS Y DÓLAR

PKF Cabrera Internacional S.A. is a member of PKF Global, the network of member firms of PKF International Limited, each of which is a separate and independent legal entity and does not accept any responsibility or liability for the actions or inactions of any individual member or correspondent firm(s).



La inflación anualizada bajó del 13,23% en marzo al 12,13% en el mes de junio de 2023, el dólar llega a $4.077, esto puede aliviar los precios de la canasta familiar que se importan.

El Índice Bancario de Referencia -IBR que es la tasa de referencia de préstamos sigue siendo alta aún, 12,27% anual para liquidación diaria.

IBR: plazo tres meses

04 de Agosto de 2023

	Tasa nominal	Tasa efectiva[1]	Plazo real (días calendario)
IBR	12,340%	13,102%	95

Cotizaciones recibidas para el cálculo del IBR

04 de Agosto de 2023

Participante	Tasa nominal
BANAGRARIO	12,351%
BANCO DAVIVIENDA	12,281%
BANCO DE BOGOTÁ	12,445%
BANCO OCCIDENTE	12,328%
BANCOLOMBIA	12,300%
BBVA Colombia	12,310%
Banco Gnb Sudameris S.A.	12,366%
ITAU CORPBANCA	12,360%

La tasa de préstamos de los bancos -IBR sigue alta, un 12,34% nominal anual trimestre vencido que equivale a una tasa del 13,10% efectiva anual, aún por encima de la inflación. Esto debido a la alta tasa del Banco de la República que esperemos no suba más este año.

SEGUNDO: CONSIDERACIONES INICIALES.

El Acuerdo 0563 de 2023 del Concejo Municipal de Cali permite asignar recursos de la sobretasa de la gasolina para el MIO hasta el año 2045. Sin embargo, se mantiene el 78,6% de dicha sobretasa sólo

PKF Cabrera Internacional S.A. is a member of PKF Global, the network of member firms of PKF International Limited, each of which is a separate and independent legal entity and does not accept any responsibility or liability for the actions or inactions of any individual member or correspondent firm(s).

hasta el año 2040 y se baja de ese 78,6% al 40% a partir del año 2041 en las proyecciones que van hasta el año 2045. Dicha reducción es demasiado alta y no considera reemplazo de esos ingresos.

A	V	W	X	Y
	21	22	23	
	2043	2044	2045	**TOTAL**
Ingreso sobretasa	179.518	181.313	183.126	3.546.881
Malla vial (21,4%)	107.711	108.788	109.876	1.105.537
MIO (78,6%)	71.807	72.525	73.250	2.441.343

De igual manera se evidenció que han calculado el valor presente de los ingresos brutos corrientes correspondientes al MIO en los próximos 23 años, es decir hasta el año 2045. A una tasa de descuento del 5,77% el valor presente de dichos ingresos brutos equivale a $1,3 billones, cabe anotar que dado que la operación del MIO es deficitaria en operación no conviene decir que ese $1,3 billones son disponibles, sino que son el valor presente de los ingresos brutos en el futuro.

PKF Cabrera Internacional S.A. is a member of PKF Global, the network of member firms of PKF International Limited, each of which is a separate and independent legal entity and does not accept any responsibility or liability for the actions or inactions of any individual member or correspondent firm(s).

TERCERO: PROYECCIONES DE BASE

En las proyecciones revisadas hay un común denominador entre las de la firma consultora Transcónsul, las de la firma A4 y las que hemos podido avanzar, el déficit financiero del MIO se mantiene, al menos hasta el año 2032. Así las cosas, se considera conveniente dividir la proyección e 4 períodos:

Periodo 1) Este periodo incluye el tiempo que falta del año 2023 en el cual termina la administración municipal quien nombra al Presidente de Metro Cali, hasta el año 2028 (**zona roja**), en el 2024 la nueva administración municipal y el ente gestor podrían hacer cambios significativos en estas proyecciones.

	1	2	3	4	5	6
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Ingreso sobretasa	111.855	115.770	119.822	124.015	128.356	132.848
Malla vial (21,4%)	23.937	24.775	25.642	26.539	27.468	28.430
MIO (78,6%)	87.918	90.995	94.180	97.476	100.888	104.418

Periodo 2) incluye desde el año 2029 al 2033 en la que se supone terminaría el déficit financiero (**zona amarilla**).

	7	8	9	10	11
	2029	2030	2031	2032	2033
Ingreso sobretasa	137.498	142.311	147.292	152.447	157.782
Malla vial (21,4%)	29.425	30.455	31.520	32.624	33.765
MIO (78,6%)	108.073	111.856	115.772	119.823	124.017

Periodo 3) incluye desde el año 2034 al 2040 en la que se supone un superávit financiero ya que se cree que no se harían inversiones de infraestructura (**zona verde**).

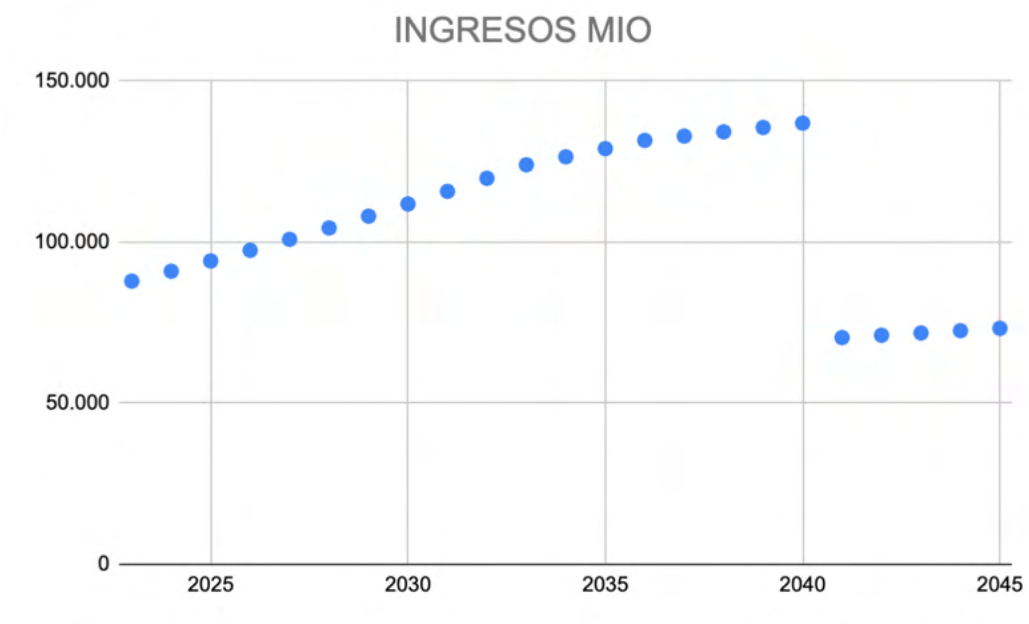
	12	13	14	15	16	17	18
	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Ingreso sobretasa	160.938	164.157	167.440	169.114	170.805	172.513	174.239
Malla vial (21,4%)	34.441	35.130	35.832	36.190	36.552	36.918	37.287
MIO (78,6%)	126.497	129.027	131.608	132.924	134.253	135.595	136.952

Periodo 4) incluye desde el año 2041 al 2045 en los que se reducen las transferencias de la sobretasa de la gasolina al MIO del 78,6% al 40%. (**Zona naranja**).

PKF Cabrera Internacional S.A. is a member of PKF Global, the network of member firms of PKF International Limited, each of which is a separate and independent legal entity and does not accept any responsibility or liability for the actions or inactions of any individual member or correspondent firm(s).

	19	20	21	22	23	
	2041	2042	2043	2044	2045	TOTAL
Ingreso sobretasa	175.981	177.741	179.518	181.313	183.126	3.546.881
Malla vial (21,4%)	105.589	106.644	107.711	108.788	109.876	1.105.537
MIO (78,6%)	70.392	71.097	71.807	72.525	73.250	2.441.343

De igual manera, el crecimiento de la sobretasa a la gasolina en los primeros años se estima en un 3,5%, a la mitad del período sólo crece al 1% debido a menor expectativa de uso de combustibles fósiles para automotores y en el año 2041 al 2045 la transferencia de recursos al MIO bajará casi a la mitad.



Fuente: cálculos propios con datos del Acuerdo 0563 de 2023 del Concejo de Cali.

Se procedió a calcular el valor máximo de endeudamiento posible acorde a fórmulas matemáticas en las que la cuota de pago no supere el 33% de los ingresos de transferencia que le llega al MIO por sobretasa a la gasolina, este valor fue de $163 mil millones.

Los consultores de A4 en reunión del miércoles 02 de agosto en Metro Cali estuvieron de acuerdo con esta cifra que ellos también habían estimado.

Endeudamiento Máximo	**Millones de pesos**	**Tasa inicia 17,95%**	**Tasa luego baja**	**3 años de gracias**	

PKF Cabrera Internacional S.A. is a member of PKF Global, the network of member firms of PKF International Limited, each of which is a separate and independent legal entity and does not accept any responsibility or liability for the actions or inactions of any individual member or correspondent firm(s).

Posible Matemática	163.264,62	Plazo amortización		10	años
Año	Capital	Intereses	Total Servicio Deuda	Saldo del préstamo	
1	0,00	29.306,00	29.306,00	163.264,62	
2	0,00	26.040,71	26.040,71	163.264,62	
3	0,00	22.775,42	22.775,42	163.264,62	
4	16.326,46	19.510,12	35.836,58	163.264,62	
5	16.326,46	14.620,35	30.946,81	146.938,16	
6	16.326,46	12.995,86	29.322,33	130.611,70	
7	16.326,46	11.371,38	27.697,84	114.285,24	
8	16.326,46	9.746,90	26.073,36	97.958,77	
9	16.326,46	8.122,42	24.448,88	81.632,31	
10	16.326,46	6.497,93	22.824,39	65.305,85	
11	16.326,46	4.873,45	21.199,91	48.979,39	
12	16.326,46	3.248,97	19.575,43	32.652,92	
13	16.326,46	1.624,48	17.950,95	16.326,46	

Fuente: cálculos propios con estimados de práctica bancaria.

PKF Cabrera Internacional S.A. is a member of PKF Global, the network of member firms of PKF International Limited, each of which is a separate and independent legal entity and does not accept any responsibility or liability for the actions or inactions of any individual member or correspondent firm(s).

POSIBLE DISPOSICIÓN DE RECURSOS EN EL AÑO 1
Sept 2023- Sept 2024
(ESCENARIO BASE)

Ingreso de recursos	
Sobretasa	87.918
Préstamo	163.264,62
Otros	0
Total Ingreso	251.183
Egreso de recursos	
Total servicio deuda	29.306
Negociar operadores	86.000
UTRYT	35.000
Reversión UNIMETRO	5.342
Flota	0
Tecnología	0
Malla vial	96.000
Otros	0
Total Egreso	251.648

Fuente: cálculos propios estimados

PKF Cabrera Internacional S.A. is a member of PKF Global, the network of member firms of PKF International Limited, each of which is a separate and independent legal entity and does not accept any responsibility or liability for the actions or inactions of any individual member or correspondent firm(s).

CUARTO: CÁLCULO DE MULTA POR REVERSIÓN DE UNIMETRO.

Según el contrato de concesión se considera la cláusula 145 penal pecuniaria "*en caso de declaratoria de caducidad o de terminación del contrato por incumplimiento imputable al concesionario, el juez del contrato podrá hacer efectiva una sanción por una suma equivalente en dólares de los Estados Unidos de América liquidados a la tasa representativa del mercado, certificada por la autoridad competente para la fecha de pago, sin perjuicio de que se hagan efectivas las multas a cargo del concesionario*"

En esa cláusula se presentó un cuadro con el valor por concesionario, la cual para Unimetro equivalía a USD4'200.000. La sanción a que hace referencia el inciso anterior por el 70% de su valor, será cuando el incumplimiento se dé en la etapa de operación regular.

Esa cláusula se modificó en el otrosí número 6 en el numeral 7.63 "*sustitúyase el primer inciso de la cláusula 145 relativa a la cláusula pecuniaria:*

***145**. "En caso de declaratoria de terminación anticipada por causa imputable al concesionario de acuerdo con lo previsto en la cláusula 121 del contrato de concesión, o de cualquier incumplimiento, se causará una penal pecuniaria en contra del concesionario*".

En el otrosí número 8 se modifica el cuadro con la cláusula penal por USD6'050.000 * el 70% por la Tasa Representativa del Mercado en pesos colombianos.

Asumiendo que Unimetro terminó su contrato por liquidación, la multa de 6'050.000 de dólares por el 70% equivale a 4'235.000 dólares que a una tasa de cambio de COP 4.028,85 del día 8 de agosto de 2023 totalizaba COP 17.062'179.750, cálculo que varía a medida que la tasa de cambio varíe según el contrato.

PKF Cabrera Internacional S.A. is a member of PKF Global, the network of member firms of PKF International Limited, each of which is a separate and independent legal entity and does not accept any responsibility or liability for the actions or inactions of any individual member or correspondent firm(s).

QUINTO: TERMINACIÓN ANTICIPADA DE CONTRATOS CON OPERADORES.

Los cálculos preliminares que se han obtenido, en un principio, de informes anteriores muestran que, por ejemplo, el valor de la UTRYT sin activos fijos asciende a $260.000’000.000. Por lo que los operadores que tienen activos fijos como buses y demás, estarían por encima de $350.000’000.000 cada uno.

Así las cosas, se requeriría un monto que no será menor al $1.310.000’000.000, un billón trescientos diez mil millones de pesos.

La firma de consultoría A4 ha presentado una fórmula de terminación anticipada del contrato en la que estaría incluido el indicador financiero Ebitda de cada operador, de igual manera les ha solicitado estados financieros para los respectivos cálculos, argumentan que con el Ebitda ese valor podría disminuir ostensiblemente.

PKF Cabrera Internacional S.A. is a member of PKF Global, the network of member firms of PKF International Limited, each of which is a separate and independent legal entity and does not accept any responsibility or liability for the actions or inactions of any individual member or correspondent firm(s).

SEXTO: PRÓXIMA ENTREGA.

Finalmente, es importante mencionar que continuamos con las proyecciones financieras en otros escenarios para una próxima entrega a finales del mes de agosto de 2023.

PKF Cabrera Internacional S.A. is a member of PKF Global, the network of member firms of PKF International Limited, each of which is a separate and independent legal entity and does not accept any responsibility or liability for the actions or inactions of any individual member or correspondent firm(s).

PKF Cabrera
Calle 25 Norte 5N-57
Ofic. 338 / Cali - Colombia

+57 (602) 485 4141
315 489 5765
mercadeo@pkfcabrera.com
www.pkfcabrera.com

Señores:
METRO CALI, S.A. – Acuerdo de Reestructuración
Atención: Dr. Oscar Marino Ruiz Jimenez
Director Financiero y Administrativo
Distrito Santiago de Cali

Fecha
26 de septiembre 2023

Estimado Dr. Ruiz Jimenez,

Adjunto al presente documento, el **entregable No. 3 – Análisis de Sensibilidad,** según lo acordado en el contrato No. 917.104.2.521.2023 que establece en la primera clausula: "*Contratar el servicio profesional de asesoría económica y financiera especializada para analizar y proyectar los diferentes escenarios que tiene Metro Cali S.A. – Acuerdo de Reestructuración, con el fin de validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el Acuerdo 563 de 2023 para establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público – SIITP",* y en el litera b. de la cláusula cuarta establece "*un tercer pago por el 20% equivalente a CINCUENTA Y TRES MILLONES QUINIENTOS CINCUENTA MIL PESOS ($53.550.000=) M/CTE IVA INCLUIDO, previa aprobación del entregable No. 3".*

Quedamos atentos para aclarar cualquier inquietud que se presente con el entregable que se adjunta.

Cordialmente,

HECTOR HENRY CABRERA R.
Representante Legal y Gerente

MEMPHIS RONALD VIVEROS T.
Gerente del Encargo / Proyecto

CC: Sr. Hector Mauricio Alvarez.

Contenido

1 Antecedentes.

2 Análisis de la información fuente.

2.1 Liquidación anticipada por operador

2.2 Reposición de flota.

3 Análisis de sensibilidad.

4 Conclusiones.

5 Recomendaciones

1 Antecedentes.

En un principio se considera importante destacar algunos indicadores que impactan el modelo financiero.

Aunque la meta de inflación del Banco de la República se mantenga en un improbable 3%, la realidad es que a agosto sigue muy alta en un 11,43% anual, de igual manera la tasa del mismo banco no ha bajado del 13,2% anual desde el mes de mayo de 2023, así mismo el indicador bancario de referencia -IBR- sigue en su techo máximo de 13,25% anual.

El dólar ha vuelto a su nivel de $4.000 y un poco más arriba, corrigiendo una baja cerca de $3.800 de hace unas semanas.

El precio de la gasolina se acerca a $14.000 el galón y se espera que supere los $16.000 este año. Esto puede desestimular el uso de autos y motos y podría afectar los ingresos por sobretasa a la gasolina y transferencias a Metro Cali.



Fuente: www.banrep.gov.co

De la misma manera, el PIB que en el primer trimestre crecía al 3% anual se ha desacelerado y en el segundo trimestre sólo crece al 0,3%. Aún así, las encuestas económicas apuntan que al final del año el país crecerá en promedio en un 2%.



Fuente: www.dane.gov.co

El índice de precios al consumidor -IPC- en agosto fue muy alto, un 0,70 mensual y el índice de precios al productor -IPP volvió a crecer mucho, un 1,55%.

Para la terminación anticipada de los contratos con los operadores, en un principio, se tenían valores generales y se habían hecho presupuestos aproximados para UTR&T, GIT Masivo, Blanco y Negro y ETM.

Este trabajo se realizó con lo que establece la siguiente fórmula:

CLÁUSULA 43 COMPENSACIÓN POR TERMINACIÓN ANTICIPADA

43.1 En caso de terminación anticipada del **Contrato** se realizarán los pagos aplicando la siguiente fórmula:

$$P_i = \sum_{t=1}^{i}((I_i - Y_i) \times \left(\frac{IPC_i}{IPC_t}\right) \times (1+r)^{i-t}) - PP - M$$

Donde:

P_i = Pago de las Inversiones en caso de terminación anticipada

$_i$ = Año de terminación anticipada de la Operación

$_t$ = Año de operación en que se encuentre en curso al momento de aplicar la fórmula.

I_i = Monto de la inversión y de la reposición realizada por el CONCESIONARIO en el mes i en Pesos del mes i.

Y_i = Monto de los ingresos netos recibidos por el CONCESIONARIO en el mes i en Pesos del mes i.

Se consideraban tanto la inversión como la reposición, de igual manera los ingresos recibidos por el Concesionario.

De igual manera,

M = Multas causadas, pendientes de pago, por mora en el cumplimiento de las obligaciones del Concesionario, a lo largo de la ejecución del contrato hasta el momento de su terminación, , en Pesos del momento de la liquidación.

PP: Pena pecuniaria causada en el evento de declararse la caducidad del Contrato por incumplimiento del CONCESIONARIO, en Pesos del momento de la liquidación.

I.P.C. Índice de Precios al Consumidor

r = Tasa interna de retorno real del proyecto del CONCESIONARIO con máximo de la tasa promedio mensual para créditos preferenciales, tomada desde la fecha de suscripción del contrato hasta el momento de la terminación anticipada del contrato.

$$Y_i = IO_i - GAOMI_i$$

Donde:

IO_i = Ingresos operacionales recibidos por el Concesionario en el mes i en Pesos del mes i

GAOMI = Gastos de operación, administración, mantenimiento e impuestos sin considerar depreciaciones y amortizaciones del mes i en Pesos del mes i. No se podrán incluir gastos o costos que se hayan tenido en cuenta en los montos de inversión. En todo caso estos gastos no podrán ser superiores al 60% de los ingresos generados. Este límite no se tendrá en cuenta para el primer año de operación.

Posteriormente en reuniones entre PKF, el equipo financiero de Metro Cali y la firma Consultora A4, se estudiaron las modificaciones a los contratos y al OTROSI para determinar que se debía considerar la formula con el EBITDA promedio de los últimos 60 meses.

EL EBITDA es un vocablo inglés que significa Earnings Before Interests and Taxes-Depreciation & Amortization. En español se traduce como Utilidad antes de impuestos e Intereses + Depreciaciones y amortizaciones.

Así las cosas, se consultaron fuentes como Superintendencia de Sociedades a través de su portal www.supersociedades.gov.co , suscripción al portal e-informa www.einforma.co y los estados financieros de los operadores disponibles en Metro Cali.

La fórmula que incluye el EBITDA es la siguiente:

- *En caso en que ocurra la Terminación Anticipada del Contrato por la causa prevista en la Cláusula 121.3, Metro Cali S.A. reconocerá un valor por la inversión realizada según la fórmula establecida a continuación:*

$$VL_j = (\sum_{a=1}^{A} PagArt_{a,j} + \sum_{p=1}^{P} PagPad_{p,j} + \sum_{c=1}^{C} PagCom_{c,j})$$

$PagArt_{a,j}$: Corresponde al pago que deberá realizar Metro Cali por el Autobús articulado a del concesionario j definido de la siguiente manera:

$$PagArt_{a,j} = \sum_{t=1}^{TA} \frac{(TarArt_{m,j} * Km\ Servicio\ prom_{a,j} * \%EBITDA\ prom_j * FNS\ prom_j)}{(1+i)^t}$$

$PagPad_{p,j}$: Corresponde al pago que deberá realizar Metro Cali por el autobús padrón p del concesionario j definido de la siguiente manera:

$$PagPad_{p,j} = \sum_{t=1}^{TP} \frac{(TarPad_{m,j} * Km\ Servicio\ prom_{p,j} * \%EBITDA\ prom_j * FNS\ prom_j)}{(1+i)^t}$$

$PadCom_{c,j}$: Corresponde al pago que deberá realizar Metro Cali por el Autobús complementario c del concesionario j definido de la siguiente manera:

$$PagCom_{p,j} = \sum_{t=1}^{TC} \frac{(TarCom_{m,j} * Km\ Servicio\ prom_{c,j} * \%EBITDA\ prom_j * FNS\ prom_j)}{(1+i)^t}$$

Allí se puede observar que se calculan los kilómetros de servicios, el mencionado EDITDA y el FNS promedio por cada tipología.

2 Análisis de la información fuente.

En primera instancia, se analizaron las tarifas promedio por kilómetro por cada operador, como se puede observar en los siguientes cuadros:

GIT MASIVO

AÑO	2018	2019	2020	2021	2022	2023	PROMEDIO
Tar ART m,j =	$ 11.179,07	$ 11.715,62	$ 12.285,57	$ 12.356,34	$ 12.919,63	$ 14.386,90	**$ 12.473,86**
Tar PAD m,j =	$ 6.831,47	$ 7.159,35	$ 7.507,64	$ 7.550,89	$ 7.895,11	$ 8.791,75	**$ 7.622,70**
Tar COM m,j =	$ 4.813,11	$ 5.044,12	$ 5.289,51	$ 5.319,98	$ 5.562,50	$ 6.194,23	**$ 5.370,58**

De igual manera, los kilómetros promedios recorridos:

GIT MASIVO

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	PROMEDIO
Km ART prom	1.678.921	3.389.711	3.078.474	1.390.801	2.386.219	1.509.609	**2.686.747**
Km PAD prom	5.020.060	8.899.527	7.504.562	6.647.019	8.389.074	4.276.292	**8.147.307**
Km Com prom	1.405.947	2.204.222	2.307.891	1.694.898	2.471.426	1.360.941	**2.289.065**

Para calcular el EBITDA requerido, se trabajó con los ingresos, costos y gastos operacionales reconocido en la información financiera de cada uno de los concesionarios.

(EBIT, más la depreciación y amortización (DA)) para llegar al EBITDA.

A continuación, se presenta el cálculo de GIT MASIVO:

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	PROMEDIO
GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO SA EN REORGANIZACION				Miles de pesos			Promedio
Ingresos	82.026.100	307.257.388	108.509.079	73.398.560	105.766.280	63.224.856	
Ebit	- 32.879.799	125.341.612	6.886.405	- 3.266.891	11.314.954	3.009.663	
Da	11.237.977	69.364.149	10.785.285	11.116.838	10.918.280	5.450.475	
Ebitda	- 21.641.822	194.705.761	17.671.690	7.849.947	22.233.234	8.460.138	
% Ebit	-40,08%	40,79%	6,35%	-4,45%	10,70%	4,76%	
%Ebitda	-26,38%	63,37%	16,29%	10,69%	21,02%	13,38%	**16,39%**

Fuente : cálculos de PKF con datos de Supersociedades

Cabe anotar que el EBITDA se divide entre los ingresos operacionales (cuenta 41 del plan único de cuentas) y se obtiene el % EBITDA, luego se calcula el promedio para ser usado en la fórmula.

2.1 Liquidación anticipada por operador.

A continuación, se presenta la liquidación anticipada de los contratos por cada operador siguiendo las fórmulas descritas en el numeral anterior.

GIT MASIVO

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	SUMATORIA
Pag ART m,j =	$ 318.594.048	$ 759.429.346	$ 984.186.471	$ 235.359.491	$ 177.808.174	$ 158.843.288	$ 2.634.220.818
Pag PAD m,j =	$ 1.740.617.882	$ 3.198.926.027	$ 3.574.087.983	$ 3.285.215.495	$ 1.342.973.002	$ 778.901.835	$ 13.920.722.223
Pag COM m,j =	$ 96.191.156	$ 138.258.814	$ 238.153.588	$ 150.490.475	$ 82.119.499	$ 55.582.569	$ 760.796.102
TOTAL							$ 17.315.739.143

Por articulados: $2.634’220.818
Por Padrones: $13.920’722.223
Por Complementario: $760’796.102
Total $17.315’739.143

El valor de liquidación anticipada de contrato con GIT Masivo sería un total de $17.315’739.143 según la fórmula contractual.

BLANCO Y NEGRO

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	SUMATORIA
Pag ART m,j =	$ 147.879.011	$ 352.497.673	$ 456.821.220	$ 109.244.755	$ 82.531.664	$ 73.728.899	$ 1.222.703.222
Pag PAD m,j =	$ 807.927.368	$ 1.484.817.496	$ 1.658.953.137	$ 1.524.869.723	$ 623.356.024	$ 361.536.048	$ 6.461.459.795
Pag COM m,j =	$ 44.648.207	$ 64.174.384	$ 110.541.667	$ 69.851.847	$ 38.116.689	$ 25.799.275	$ 353.132.068
TOTAL							$ 8.037.295.085

Por articulados: $1.222’703,222
Por Padrones: $6.461’459.795
Por Complementario: $ 353’132.068
Total $8.037’295.085

El valor de liquidación anticipada de contrato con Blanco y Negro sería un total de $8.037’295.085 según la fórmula contractual.

ETM

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	SUMATORIA
Pag ART m,j =	$ 118.504.027	$ 282.476.826	$ 366.077.335	$ 87.544.157	$ 66.137.408	$ 59.083.242	$ 979.822.996
Pag PAD m,j =	$ 647.439.051	$ 1.189.870.363	$ 1.329.415.351	$ 1.221.966.536	$ 499.531.330	$ 289.719.800	$ 5.177.942.432
Pag COM m,j =	$ 35.779.198	$ 51.426.655	$ 88.583.448	$ 55.976.335	$ 30.545.113	$ 20.674.455	$ 282.985.204
TOTAL							$ 6.440.750.631

Por articulados: $978’822.996
Por Padrones: $5.177’942.432
Por Complementario: $282’985.204
Total $6.440’750.631

El valor de liquidación anticipada de contrato con ETM sería un total de $6.440’750.631 según la fórmula contractual.

2.2 Reposición de flota

A continuación, se relacionan las diferentes etapas que fueron necesarias adelantar, para la estimación por concesionario, tipología y tecnología del costo de reposición de la flota de vehículos, con base en información suministrada por la Dirección de Operaciones a agosto de 2023:

2.2.1 Identificación de la capacidad operativa de los buses por tipología

Con base en la información suministrada por la Dirección de Operaciones, la capacidad de operación de los vehículos que conforman la flota es la siguiente, teniendo en cuenta que su límite corresponde a la condición que primero se cumpla (tiempo o kilómetros):

Tipología	Vida útil años	Km sin Overhaul	Km con Overhaul	Cantidad de vehículos
Articulado	20	1,100,000	1,400,000	164
Complementario	15	650,000	1,000,000	205
Complementario eléctrico	17	650,000	1,000,000	9
Padrón	17	850,000	1,100,000	413
Total de vehículos				**791**

2.2.2 Realización del OVERHAUL como condición para la ampliación de la capacidad operativa

Al cierre de agosto de 2023, la cantidad de vehículos a los cuales se les ha realizado el OVERHAUL por tipología y concesionario es la siguiente:

COT	TIPO	Overhaul realizado	Total tipología	% de realización
BYN	ART	0	61	0.0%
	COM	38	55	69.1%
	COM-DUAL-DISEL	0	5	0.0%
	COM-DUAL-GNV	0	21	0.0%
	COM-ELEC	0	26	0.0%
	PAD	5	160	3.1%
ETM	ART	0	36	0.0%
	COM	41	41	100.0%
	PAD	2	81	2.5%
GIT	ART	0	66	0.0%
	ART-ELEC	0	1	0.0%
	COM	21	57	36.8%
	COM-ELEC	0	9	0.0%
	PAD	4	172	2.3%
Total general		**111**	**791**	**14.0%**

La realización del OVERHAUL permite disponer de una capacidad operativa de 300.000 kilómetros adicionales para los articulados, de 350.000 para los complementarios y de 250.000 para los padrones, equivalentes a un aumento

del 27%, 54% y 29% respectivamente, sobre el referente sin OVERHAUL lo cual generaría un mayor ingreso para los concesionarios y por tanto la posibilidad de prolongar en el tiempo la reposición de la flota.

Es importante anotar que el valor de cada OVERHAUL podría ascender a $65 millones por vehículo, lo cual representaría una inversión aproximada a realizar por concesionario de los siguientes valores: (cifras expresadas en miles de pesos)

COT	Vehículos sin overhaul	Valor aproximado overhaul
BYN	285	18,525,000
ETM	115	7,475,000
GIT	280	18,200,000
Total	**680**	**44,200,000**

2.2.3 Cantidad de vehículos a reponer

Con base en lo anterior, a continuación, se presenta la estimación de reposición de flota por año y tipología, asumiendo la realización de los OVERHAUL pendientes:

Vencimiento por año	Tipología	Cantidad
2022	COM	1
Total 2022		**1**
2023	COM	3
Total 2023		**3**
2024	COM	27

Vencimiento por año	Tipología	Cantidad
Total 2024		**27**
2025	COM	68
Total 2025		**68**
2026	COM	6
	PAD	1
Total 2026		**7**
2027	COM	27
	PAD	177
Total 2027		**204**
2028	COM	10
	PAD	76
Total 2028		**86**
2029	PAD	153
Total 2029		**153**
2030	ART	79
	COM	11
	PAD	6
Total 2030		**96**
2031	ART	27
Total 2031		**27**
2032	ART	54
Total 2032		**54**
2033	ART	1

Vencimiento por año	Tipología	Cantidad
	COM-ELEC	4
Total 2033		**5**
2034	COM-DUAL-DISEL	5
	COM-DUAL-GNV	21
	COM-ELEC	31
Total 2034		**57**
2038	ART	1
Total 2038		**1**
2039	ART	1
Total 2039		**1**
2042	ART-ELEC	1
Total 2042		**1**
Total general		**791**

La reposición estimada para el año 2022 corresponde al bus complementario 23001 de Blanco y Negro, el cual al cierre de agosto de 2023 tiene reportados por la UTRYT 1.043.764 kilómetros. A este vehículo se le realizado el OVERHAUL, lo cual representaría que su capacidad máxima estimada son 1.000.000.

Dado lo anterior, este complementario tiene un exceso en kilómetros por 43.764, cifra que si se divide en la cantidad de kilómetros recorridos en el 2022 según información suministrada por la dirección de operaciones (25.592), representa una utilización de más en promedio de 1.7 años.

Es importante mencionar que en esta misma situación se encuentran los siguientes complementarios del concesionario Blanco y Negro, teniendo en cuenta que el corte de información es agosto de 2023 según lo suministrado por la dirección de operaciones:

Núm. Bus	Km recorridos UTRYT	Diferencia km vida útil	Km recorridos 2022	Vida útil máxima
23001	1,043,764.21	-43,764.21	25,592.09	01/02/2022
23002	1,016,960.32	-16,960.32	33,063.45	01/04/2023
23010	1,024,658.44	-24,658.44	48,869.49	01/04/2023

A continuación, se presenta la estimación de reposición de flota por año, tipología y concesionario, asumiendo la realización de los OVERHAUL pendientes:

Blanco y Negro

Vencimiento por año	Tipología	Cantidad
2022	COM	1
Total 2022		**1**
2023	COM	4
Total 2023		**4**
2024	COM	10
Total 2024		**10**
2025	COM	18
Total 2025		**18**
2026	COM	3
	PAD	1

Vencimiento por año	Tipología	Cantidad
Total 2026		4
2027	COM	16
	PAD	59
Total 2027		75
2028	COM	3
	PAD	30
Total 2028		33
2029	PAD	65
Total 2029		65
2030	ART	27
	PAD	5
Total 2030		32
2031	ART	13
Total 2031		13
2032	ART	20
Total 2032		20
2033	ART	1
Total 2033		1
2034	COM-DUAL-DISEL	5
	COM-DUAL-GNV	21
	COM-ELEC	26
Total 2034		52
Total general		328

ETM

Vencimiento por año	Tipología	Cantidad
2023	COM	1
Total 2023		1
2024	COM	15
Total 2024		15
2025	COM	15
Total 2025		15
2027	COM	3
	PAD	53
Total 2027		56
2028	COM	7
	PAD	10
Total 2028		17
2029	PAD	17
Total 2029		17
2030	ART	24
	PAD	1
Total 2030		25
2032	ART	12
Total 2032		12
Total general		158

GIT MASIVO

Vencimiento por año	Tipología	Cantidad
2025	COM	35
Total 2025		**35**
2026	COM	3
Total 2026		**3**
2027	COM	8
	PAD	65
Total 2027		**73**
2028	PAD	36
Total 2028		**36**
2029	PAD	71
Total 2029		**71**
2030	ART	28
	COM	11
Total 2030		**39**
2031	ART	14
Total 2031		**14**
2032	ART	22
Total 2032		**22**
2033	COM-ELEC	4
Total 2033		**4**
2034	COM-ELEC	5

Vencimiento por año	Tipología	Cantidad
Total 2034		5
2038	ART	1
Total 2038		1
2039	ART	1
Total 2039		1
2042	ART-ELEC	1
Total 2042		1
Total general		305

2.2.4 Estimación del costo de reposición por tipología

Para la estimación del costo de reposición de los vehículos, se tomaron como referentes los buses complementario y complementario eléctrico, y se hizo extensivo a las otras tipologías, dependiendo del número de pasajeros de cada uno, así: (cifras expresadas en miles de pesos)

Tipología	Valor (incluye carrocería y chasís)	Cantidad estimada de pasajeros
ART	1,333,333	160
ART-ELEC	2,666,667	160
COM	500,000	60
COM-DUAL-DISEL	500,000	60
COM-DUAL-GNV	500,000	60
COM-ELEC	1,000,000	60
PAD	666,667	80

Tipología	Valor (incluye carrocería y chasís)	Cantidad estimada de pasajeros
PAD-ELEC	1,333,333	80

2.2.5 Consideraciones para la reposición de flota con vehículos eléctricos

Respecto a la participación de la flota eléctrica en las reposiciones a realizarse, a continuación se señalan las disposiciones contenidas en el parágrafo 3 del artículo 8 de la ley 1964 de 2019 – "Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones":

"Las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Masivo deberán implementar políticas públicas y acciones tendientes a garantizar que un porcentaje de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, sean eléctricos o de cero emisiones contaminantes cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas, cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando finalice su vida útil y requiera reemplazarse, de acuerdo con el siguiente cronograma:

A partir de 2025, mínimo el diez (10) por ciento de los vehículos adquiridos.
A partir de 2027, mínimo el veinte (20) por ciento de los vehículos adquiridos.
A partir de 2029, mínimo el cuarenta (40) por ciento de los vehículos adquiridos.
A partir de 2031, mínimo el sesenta (60) por ciento de los vehículos adquiridos.
A partir de 2033, mínimo el ochenta (80) por ciento de los vehículos adquiridos.
A partir de 2035, mínimo el cien (100) por ciento de los vehículos adquiridos."

Con base en esto, a continuación se presenta por año la cantidad de buses a reponerse con eléctricos para atender lo señalado anteriormente:

Año de reposición	Cantidad vehículos a reponer	Cantidad a reponer eléctricos	Cantidad a reponer no eléctricos
2022	1	0	1
2023	5	0	5
2024	25	0	25
2025	68	7	61
2026	7	1	6
2027	204	41	163
2028	86	17	69
2029	153	61	92
2030	96	38	58
2031	27	16	11
2032	54	32	22
2033	5	4	1
2034	57	46	11
2035	0	0	0
2036	0	0	0
2037	0	0	0
2038	1	1	0
2039	1	1	0
2040	0	0	0
2041	0	0	0

Año de reposición	Cantidad vehículos a reponer	Cantidad a reponer eléctricos	Cantidad a reponer no eléctricos
2042	1	1	0
Total	**791**	**266**	**525**

Para atender la reposición de vehículos eléctricos, se asumieron los siguientes supuestos:

- Priorizar la reposición de los complementarios
- Una vez agotada esta tipología, continuar con los padrones y finalmente con los articulados.

2.2.6 Selección de los buses a ser reemplazados con vehículos eléctricos

Para dar cumplimiento a lo señalado en el numeral 2.2.5, los 266 vehículos a ser sustituidos por tecnología eléctrica se asignaron de la siguiente manera a los diferentes concesionarios, atendiendo su participación actual en el total de la flota y los años de reposición de cada uno de ellos:

Concesionario	Total flota del concesionario	% concesionario
GIT	305	38.56%
BYN	328	41.47%
ETM	158	19.97%
TOTAL	**791**	**100.00%**

Año de reposición	COT	Tipología	Núm. Bus
2025	BYN	COM	23003

Año de reposición	COT	Tipología	Núm. Bus
2025	BYN	COM	23011
2025	BYN	COM	23012
2025	ETM	COM	33001
2025	GIT	COM	13001
2025	GIT	COM	13002
2025	GIT	COM	13003
Total 2025			7
2026	BYN	COM	23035
Total 2026			1
2027	BYN	COM	23036
2027	BYN	COM	23038
2027	BYN	COM	23039
2027	BYN	COM	23040
2027	BYN	COM	23041
2027	BYN	COM	23043
2027	BYN	COM	23044
2027	BYN	COM	23045
2027	BYN	COM	23046
2027	BYN	COM	23047
2027	BYN	COM	23048
2027	BYN	COM	23049
2027	BYN	COM	23050

Año de reposición	COT	Tipología	Núm. Bus
2027	BYN	COM	23051
2027	BYN	COM	23052
2027	BYN	COM	23053
2027	BYN	PAD	22001
2027	ETM	COM	33032
2027	ETM	COM	33033
2027	ETM	COM	33034
2027	ETM	PAD	32001
2027	ETM	PAD	32002
2027	ETM	PAD	32003
2027	ETM	PAD	32004
2027	ETM	PAD	32005
2027	GIT	COM	13041
2027	GIT	COM	13045
2027	GIT	COM	13046
2027	GIT	COM	13047
2027	GIT	COM	13048
2027	GIT	COM	13049
2027	GIT	COM	13050
2027	GIT	COM	13051
2027	GIT	PAD	12001
2027	GIT	PAD	12003

Año de reposición	COT	Tipología	Núm. Bus
2027	GIT	PAD	12004
2027	GIT	PAD	12005
2027	GIT	PAD	12007
2027	GIT	PAD	12008
2027	GIT	PAD	12009
2027	GIT	PAD	12010
Total 2027			41
2028	BYN	COM	23054
2028	BYN	COM	23055
2028	BYN	COM	23056
2028	BYN	PAD	22062
2028	BYN	PAD	22063
2028	BYN	PAD	22064
2028	BYN	PAD	22065
2028	ETM	COM	33035
2028	ETM	COM	33036
2028	ETM	COM	33037
2028	GIT	PAD	12070
2028	GIT	PAD	12071
2028	GIT	PAD	12072
2028	GIT	PAD	12073
2028	GIT	PAD	12074

Año de reposición	COT	Tipología	Núm. Bus
2028	GIT	PAD	12075
2028	GIT	PAD	12076
Total 2028			17
2029	BYN	PAD	22091
2029	BYN	PAD	22092
2029	BYN	PAD	22093
2029	BYN	PAD	22094
2029	BYN	PAD	22095
2029	BYN	PAD	22096
2029	BYN	PAD	22097
2029	BYN	PAD	22098
2029	BYN	PAD	22099
2029	BYN	PAD	22100
2029	BYN	PAD	22101
2029	BYN	PAD	22102
2029	BYN	PAD	22103
2029	BYN	PAD	22104
2029	BYN	PAD	22105
2029	BYN	PAD	22106
2029	BYN	PAD	22107
2029	BYN	PAD	22108
2029	BYN	PAD	22110

Año de reposición	COT	Tipología	Núm. Bus
2029	BYN	PAD	22111
2029	BYN	PAD	22112
2029	BYN	PAD	22113
2029	BYN	PAD	22114
2029	BYN	PAD	22115
2029	BYN	PAD	22116
2029	ETM	PAD	32056
2029	ETM	PAD	32057
2029	ETM	PAD	32058
2029	ETM	PAD	32059
2029	ETM	PAD	32060
2029	ETM	PAD	32063
2029	ETM	PAD	32065
2029	ETM	PAD	32068
2029	ETM	PAD	32070
2029	ETM	PAD	32071
2029	ETM	PAD	32072
2029	ETM	PAD	32074
2029	GIT	PAD	12109
2029	GIT	PAD	12110
2029	GIT	PAD	12111
2029	GIT	PAD	12112

Año de reposición	COT	Tipología	Núm. Bus
2029	GIT	PAD	12113
2029	GIT	PAD	12114
2029	GIT	PAD	12115
2029	GIT	PAD	12116
2029	GIT	PAD	12117
2029	GIT	PAD	12118
2029	GIT	PAD	12119
2029	GIT	PAD	12120
2029	GIT	PAD	12121
2029	GIT	PAD	12122
2029	GIT	PAD	12123
2029	GIT	PAD	12124
2029	GIT	PAD	12125
2029	GIT	PAD	12126
2029	GIT	PAD	12127
2029	GIT	PAD	12128
2029	GIT	PAD	12129
2029	GIT	PAD	12130
2029	GIT	PAD	12131
2029	GIT	PAD	12132
Total 2029			61
2030	BYN	ART	21001

Año de reposición	COT	Tipología	Núm. Bus
2030	BYN	ART	21002
2030	BYN	ART	21003
2030	BYN	ART	21004
2030	BYN	ART	21005
2030	BYN	ART	21006
2030	BYN	ART	21007
2030	BYN	ART	21008
2030	BYN	ART	21009
2030	BYN	ART	21010
2030	BYN	PAD	22122
2030	BYN	PAD	22157
2030	BYN	PAD	22158
2030	BYN	PAD	22160
2030	BYN	PAD	22161
2030	ETM	ART	31001
2030	ETM	ART	31002
2030	ETM	ART	31003
2030	ETM	ART	31004
2030	ETM	ART	31005
2030	ETM	ART	31006
2030	ETM	ART	31007
2030	ETM	PAD	32083

Año de reposición	COT	Tipología	Núm. Bus
2030	GIT	ART	11001
2030	GIT	ART	11002
2030	GIT	ART	11003
2030	GIT	ART	11004
2030	GIT	COM	13052
2030	GIT	COM	13053
2030	GIT	COM	13055
2030	GIT	COM	13056
2030	GIT	COM	13057
2030	GIT	COM	13058
2030	GIT	COM	13059
2030	GIT	COM	13060
2030	GIT	COM	13061
2030	GIT	COM	13062
2030	GIT	COM	13063
Total 2030			38
2031	BYN	ART	21028
2031	BYN	ART	21029
2031	BYN	ART	21030
2031	BYN	ART	21031
2031	BYN	ART	21032
2031	BYN	ART	21033

Año de reposición	COT	Tipología	Núm. Bus
2031	BYN	ART	21034
2031	BYN	ART	21035
2031	BYN	ART	21036
2031	GIT	ART	11031
2031	GIT	ART	11032
2031	GIT	ART	11034
2031	GIT	ART	11035
2031	GIT	ART	11036
2031	GIT	ART	11037
2031	GIT	ART	11038
Total 2031			16
2032	BYN	ART	21041
2032	BYN	ART	21042
2032	BYN	ART	21043
2032	BYN	ART	21044
2032	BYN	ART	21045
2032	BYN	ART	21046
2032	BYN	ART	21047
2032	BYN	ART	21048
2032	BYN	ART	21049
2032	BYN	ART	21050
2032	BYN	ART	21051

Año de reposición	COT	Tipología	Núm. Bus
2032	BYN	ART	21052
2032	BYN	ART	21053
2032	BYN	ART	21054
2032	ETM	ART	31026
2032	ETM	ART	31027
2032	ETM	ART	31028
2032	ETM	ART	31029
2032	ETM	ART	31030
2032	ETM	ART	31031
2032	GIT	ART	11047
2032	GIT	ART	11048
2032	GIT	ART	11049
2032	GIT	ART	11050
2032	GIT	ART	11051
2032	GIT	ART	11053
2032	GIT	ART	11054
2032	GIT	ART	11055
2032	GIT	ART	11056
2032	GIT	ART	11057
2032	GIT	ART	11058
2032	GIT	ART	11059
Total 2032			32

Año de reposición	COT	Tipología	Núm. Bus
2033	BYN	ART	21061
2033	GIT	COM-ELEC	13064
2033	GIT	COM-ELEC	13066
2033	GIT	COM-ELEC	13067
Total 2033			4
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-DISEL	54022
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-DISEL	54023
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-DISEL	54024
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-DISEL	54025
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-DISEL	54026
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54001
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54002
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54003
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54004
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54005
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54006
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54007
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54008
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54009
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54010
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54011
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54012

Año de reposición	COT	Tipología	Núm. Bus
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54013
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54014
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54015
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54016
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54017
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54018
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54019
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54020
2034	BYN-CPC	COM-DUAL-GNV	54021
2034	BYN-CPC	COM-ELEC	53001
2034	BYN-CPC	COM-ELEC	53002
2034	BYN-CPC	COM-ELEC	53003
2034	BYN-CPC	COM-ELEC	53004
2034	BYN-CPC	COM-ELEC	53005
2034	BYN-CPC	COM-ELEC	53006
2034	BYN-CPC	COM-ELEC	53007
2034	BYN-CPC	COM-ELEC	53008
2034	BYN-CPC	COM-ELEC	53009
2034	BYN-CPC	COM-ELEC	53010
2034	BYN-CPC	COM-ELEC	53011
2034	BYN-CPC	COM-ELEC	53012
2034	BYN-CPC	COM-ELEC	53013

Año de reposición	COT	Tipología	Núm. Bus
2034	BYN-CPC	COM-ELEC	53014
2034	BYN-CPC	COM-ELEC	53015
2034	GIT	COM-ELEC	13065
2034	GIT	COM-ELEC	13069
2034	GIT	COM-ELEC	13070
2034	GIT	COM-ELEC	13071
2034	GIT	COM-ELEC	13072
Total 2034			**46**
2038	GIT	ART	11071
Total 2038			**1**
2039	GIT	ART	11070
Total 2039			**1**
2042	GIT	ART-ELEC	11072
Total 2042			**1**
Total general			**266**

2.2.7 Estimación del costo de reposición

Atendiendo lo presentado en el numeral 2.2.6, a continuación se presenta el costo de reposición de flota por cada concesionario: (cifras expresadas en miles de pesos)

Blanco y Negro

Vencimiento por año	Tipología	Cantidad por año	Valor de reposición (miles)
2022	COM	1	500,000
Total 2022		**1**	**500,000**
2023	COM	4	2,000,000
Total 2023		**4**	**2,000,000**
2024	COM	10	5,000,000
Total 2024		**10**	**5,000,000**
2025	COM	18	10,500,000
Total 2025		**18**	**10,500,000**
2026	COM	3	2,000,000
	PAD	1	666,667
Total 2026		**4**	**2,666,667**
2027	COM	16	16,000,000
	PAD	59	39,333,333
Total 2027		**75**	**55,333,333**
2028	COM	3	3,000,000
	PAD	30	20,000,000
Total 2028		**33**	**23,000,000**
2029	PAD	65	43,333,333
Total 2029		**65**	**43,333,333**
2030	ART	27	49,333,333
	PAD	5	3,333,333

Vencimiento por año	Tipología	Cantidad por año	Valor de reposición (miles)
Total 2030		32	52,666,667
2031	ART	13	29,333,333
Total 2031		13	29,333,333
2032	ART	20	45,333,333
Total 2032		20	45,333,333
2033	ART	1	2,666,667
Total 2033		1	2,666,667
2034	COM-DUAL-DISEL	5	5,000,000
	COM-DUAL-GNV	21	21,000,000
	COM-ELEC	26	26,000,000
Total 2034		52	52,000,000
Total general		328	324,333,333

ETM

Vencimiento por año	Tipología	Cantidad por año	Valor de reposición (miles)
2023	COM	1	500,000
Total 2023		1	500,000
2024	COM	15	7,500,000
Total 2024		15	7,500,000
2025	COM	15	8,000,000
Total 2025		15	8,000,000
2027	COM	3	3,000,000
	PAD	53	35,333,333

Vencimiento por año	Tipología	Cantidad por año	Valor de reposición (miles)
Total 2027		56	38,333,333
2028	COM	7	5,000,000
	PAD	10	6,666,667
Total 2028		17	11,666,667
2029	PAD	17	11,333,333
Total 2029		17	11,333,333
2030	ART	24	41,333,333
	PAD	1	666,667
Total 2030		25	42,000,000
2032	ART	12	24,000,000
Total 2032		12	24,000,000
Total general		158	143,333,333

GIT MASIVO

Vencimiento por año	Tipología	Cantidad por año	Valor de reposición (miles)
2025	COM	35	19,000,000
Total 2025		35	19,000,000
2026	COM	3	1,500,000
Total 2026		3	1,500,000
2027	COM	8	8,000,000
	PAD	65	43,333,333
Total 2027		73	51,333,333
2028	PAD	36	24,000,000

Vencimiento por año	Tipología	Cantidad por año	Valor de reposición (miles)
Total 2028		**36**	**24,000,000**
2029	PAD	71	47,333,333
Total 2029		**71**	**47,333,333**
2030	ART	28	42,666,667
	COM	11	11,000,000
Total 2030		**39**	**53,666,667**
2031	ART	14	28,000,000
Total 2031		**14**	**28,000,000**
2032	ART	22	45,333,333
Total 2032		**22**	**45,333,333**
2033	COM-ELEC	4	4,000,000
Total 2033		**4**	**4,000,000**
2034	COM-ELEC	5	5,000,000
Total 2034		**5**	**5,000,000**
2038	ART	1	2,666,667
Total 2038		**1**	**2,666,667**
2039	ART	1	2,666,667
Total 2039		**1**	**2,666,667**
2042	ART-ELEC	1	2,666,667
Total 2042		**1**	**2,666,667**
Total general		**305**	**287,166,667**

3 Análisis de sensibilidad.

Algunos supuestos utilizados en el OVERHAUL:

Referente	Valores	Vida útil
kilómetros iniciales	1.000.000	20
OVERHAUL	$ 65.000.000	
Kilómetros adicionales	300.000	6,0
Valor por km	$ 8.000	
Ingresos por OVERHAUL	$ 2.400.000.000	
%Ebitda	24,95%	
Ebitda	$ 598.809.329	
Payback	$ 260.516.983	
Kilómetros payback	32.565	

Teóricamente el pago del OVERHAUL de $65'000.000 se puede recuperar en 32.565 kilómetros de los 300.000 que se extiende la vida útil del bus.

Relación general de la flota en un escenario alterno de sensibilidad:

Tipología	No. Pasajeros
Articulados pasajeros	160
Padrón pasajeros	80
Complementarios pasajeros	60
Flota total	791
Pendientes de OVERHAUL	680
Con OVERHAUL	111
(%) con OVERHAUL	14.03%

A continuación, el comparativo por concesionario de la flota pendiente de la realización de OVERHAUL:

Concesionario	Flota Total	Sin OVERHAUL	(%)
GIT Masivo	305	280	91.8%
Blanco y Negro	328	285	86.8%
ETM	158	115	72.8%
Flota total	791	680	85,9%

Para el tema de adquisición de flota: primero, se hicieron dos reuniones con el Grupo de Operaciones de Metro Cali y se obtuvo información de la flota actual por operador y vehículos con OVERHAUL y sin OVERHAUL.

4. Conclusiones.

- Los operadores solo han realizado OVERHAUL al 14% del total de la flota, lo que equivale a 111 de 791 vehículos.

- Con base en la información fuente el costo de realizar un OVERHAUL es de $65.000.000= (aproximadamente) y permite ampliar el rodamiento de los vehículos en 300.000 kilómetros; teóricamente, está inversión se puede recuperar en 32.565 kilómetros, es decir, en el primer 10% de la operación extendida.

- Técnicamente al no realizar OVERHAUL los vehículos no deben seguir operando como lo establece la dirección de operaciones.

- Al hacer el OVERAHUL, se alargaría la vida útil de los vehículos en 6 años, lo cual, evitarían tener que reponer el vehículo por uno eléctrico que es más costos y su valor de salvamento quedaría sin usar al finalizar el contrato.

- A pesar del alto costo de la inflación y de las altas tasas de interés, es conveniente tener cupos de financiación y poder operar para continuar con el servicio de transporte masivo.

- El precio del dólar ha bajado desde $5.000 a $4.000 y esto puede ser un punto a favor a la hora de que los operadores o el gestor deban reponer flota y comprar tecnología.

5. Recomendaciones.

- Según el análisis realizado en el numeral 2.2.2 – Realizar el OVERHAUL, se recomienda:

  ✓ Solicitar a los concesionarios la realización de los OVERHAUL, con el fin de garantizar la ampliación de su capacidad operativa según las cantidades señaladas anteriormente.
  ✓ Evaluar desde el punto de vista técnico, legal y operativo, la viabilidad de la realización de un segundo OVERHAUL que permita ampliar la capacidad operativa, sin tener que acudir a la reposición de la flota.

- Según el análisis realizado en el numeral 2.2.3 – Cantidad de vehículos a reponer:

  ✓ Evaluar el impacto legal, técnico y operativo de continuar empleando estos vehículos a pesar de su exceso en los kilómetros de capacidad máxima una vez realizado el OVERHAUL. Una vez realizado esto, adoptar las medidas administrativas tendientes a llevar a un nivel tolerable este riesgo, tales como la suspensión de uso.

- Según el análisis realizado en el numeral 2.2.5 – Consideraciones para la reposición de flota con vehículos eléctricos.

  ✓ Evaluar la viabilidad técnica y operativa de los criterios de priorización señalados anteriormente, teniendo en cuenta que una variación en los mismos genera un mayor impacto en el costo de reposición desde el punto de vista financiero.

- Según el análisis realizado en el numeral 2.2.7 – Estimación del costo de reposición, recomendamos:

  ✓ Evaluar la capacidad financiera de Metro Cali para la adquisición de esta nueva flota, con base en las hipótesis aquí contenidas. El valor no cubierto se recomienda que sea adquirido por cada concesionario.

- Realizar la consulta de las deudas actuales que tiene cada uno de los operadores con cada una de las entidades financieras y la UTR&T para evaluar la posibilidad de negociar con ellos una rebaja para que así la pueda sumir Metro Cali.

- Para tener fuentes de negociación es importante considerar cuales son recursos que se van a obtener a través del crédito bancario. Para este caso tener en cuenta al Banco Agrario ya que el Presidente de Republica lo ha capitalizado para prestar dinero a entidades públicas.

- Exigir a todos los operadores la realización del OVERHAUL a los vehículos que corresponde para extender su vida útil unos 300.000 kilómetros, lo que significa que en promedio pueden seguir operando por unos seis (6) años más; de lo contrario, deben hacer reposición lo cual sería la opción más costosa.

- Gestionar lo antes posible la calificación de riesgo de FITCH RATINGS para lograr obtener el cupo de endeudamiento, que equivaldría a unos $165.000 millones, lo cuales aseguran la fuente para la negociación con los operadores, malla vial y otros destinos.

PKF Cabrera

PKF Cabrera
Calle 25 Norte 5N-57
Ofic. 338 / Cali - Colombia

+57 (602) 485 4141
315 489 5765
mercadeo@pkfcabrera.com
www.pkfcabrera.com

Señores:
METRO CALI, S.A. – Acuerdo de Reestructuración
Atención: Dr. Oscar Marino Ruiz Jiménez
Director Financiero y Administrativo
Distrito Santiago de Cali

Fecha
25 de octubre 2023

Estimado Dr. Ruiz Jiménez,

Adjunto al presente documento, el **entregable No. 4 – Concepto de Factibilidad,** según lo acordado en el contrato No. 917.104.2.521.2023 que establece en la primera clausula: *"Contratar el servicio profesional de asesoría económica y financiera especializada para analizar y proyectar los diferentes escenarios que tiene Metro Cali S.A. – Acuerdo de Reestructuración, con el fin de validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el Acuerdo 563 de 2023 para establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público – SIITP"*, y en el litera b de la cláusula cuarta establece *"un cuarto pago por el 20% equivalente a CINCUENTA Y TRES MILLONES QUINIENTOS CINCUENTA MIL PESOS ($53.550.000=) M/CTE IVA INCLUIDO", previa aprobación del entregable que se adjunta.*

Quedamos atentos para aclarar cualquier inquietud que se presente con el entregable que se adjunta.

Cordialmente,

HECTOR HENRY CABRERA R.
Representante Legal y Gerente

MEMPHIS RONALD VIVEROS T.
Gerente del Encargo / Proyecto

CC: Sr. Héctor Mauricio Álvarez.

PKF Cabrera

Contenido

1 Antecedentes 3

2 Análisis de la información fuente. 6

3 Evaluación preliminar del modelo de sostenibilidad por A4. 8

4 Actividades relacionadas con la negociación con los concesionarios. 9

5 Concepto de Factibilidad. 12

6 Conclusiones 14

7 Recomendaciones. 15

8 Anexos 16

PKF Cabrera

1 Antecedentes.

Es importante revisar los indicadores económicos más relevantes antes de poder analizar y comentar un estudio de viabilidad, como por ejemplo la compra de flota o la compra de cartera de algún operador.

En ese orden, revisamos los indicadores principales que publica el Banco de la República en su portal oficial



Fuente: www.banrep.gov.co

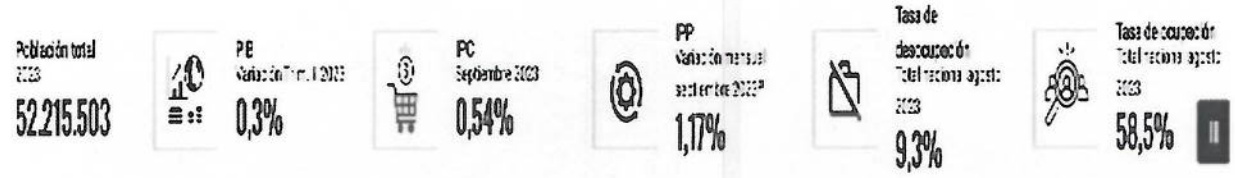
Aunque la meta de inflación del 3% no ha sido modificada en los últimos dos años, sabemos por el informe de sus mismos técnicos que ni en este año 2023 ni el año 2024 será posible llegar a ese 3%. Al pasado mes de septiembre la inflación estaba en 10,99% anual y se espera que cierre el año cerca del 10% anual. Con un poquito de probabilidad de que sea de un digito.

La tasa de interés de la política monetaria del mismo Banco de la República es de 13,25% efectiva anual desde el 2 de mayo de 2023 sin modificaciones al momento y se espera que no suba en la reunión de ese Banco el próximo 31 de octubre.

El Indicador Bancario de Referencia –IBR- es del 12,28% overnight, es decir anual de un día para otro.

Tanto la tasa de interés del Banco de la República como el Indicador Bancario de Referencia siguen en el techo durante todo el 2023 y no se espera que bajen el resto del año, esto hace que los costos de financiación sean demasiado elevados y que muchos proyectos de inversión no logren la viabilidad financiera al descontar los flujos de caja por el costo de capital promedio ponderado.

La tasa de cambio del dólar para el martes 17 de octubre estaba en $4.249 con variaciones muy estables en el mes.
La población colombiana asciende a más de 52,2 millones de habitantes



Fuente: www.dane.gov.co

El Producto Interno Bruto crece al 0,3% y se espera que cierre este año creciendo el 1,4% y el año 2024 crecerá el 2% según el FMI

PRONÓSTICOS DE CRECIMIENTO DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

	2023	2024
Paraguay	4,5%	3,8%
Venezuela	4,0%	4,5%
Brasil	3,1%	1,5%
América Latina y el Caribe	2,3%	2,3%
Bolivia	1,8%	1,8%
Colombia	1,4%	2,0%
Ecuador	1,4%	1,8%
Perú	1,1%	2,7%
Uruguay	1,0%	3,2%
Chile	-0,5%	1,6%
Argentina	-2,5%	2,8%
México*	2,1%	1,5%

Fuente: FMI / Gráfico: LR-ER

Fuente: www.larepublica.co

Así las cosas, no se espera recesión en Colombia este año ni el próximo.

El Índice de Precios al Consumidor –IPC para septiembre fue de 0,54% mensual, valor que sigue alto por el precio de alimentos y combustibles (gasolina).

El Índice de Precio al Productor – IPP al mismo corte fue de 1,17% lo que dobló al IPC debido al aumento de materias primas e insumos.

La tasa de desocupación (desempleo) ha bajado del 12% al 9,3% en el último año, esto mejora el consumo que, a su vez, mejora el Producto Interno Bruto, generando un círculo virtuoso.

19

PKF Cabrera

IMPACTO DE INDICADORES ECONÓMICOS EN LA COMPRA DE FLOTA.

El índice de precios al consumidor (inflación) y el índice de precios al productor (insumos) hacen que la tarifa técnica se eleve principalmente por el aumento del salario mínimo que fue del 10% en 2022 y de 16% en 2023 mientras que la tarifa al público del MIO no sube más de $200 de un año para otro lo que equivale a 8%, así las cosas, el costo de la tarifa técnica sube por un ascensor mientras el ingreso por tarifa a usuario sube por una escalera lentamente. El resultado básico es un aumento del déficit anual entre los ingresos por tarifa y los costos de operación. Así las cosas, entre más kilómetros se circulen más grande es el hueco financiero.

El número de pasajeros movilizados se ha bajado a más de 400.000 pasajeros diarios antes de la pandemia y a 252.527 en el año 2023. Es de anotar que el sistema cuando se creó proyectaba movilizar más de 600.000 pasajeros diarios, cifra que nunca alcanzó y que hoy no llega ni a la mitad.

El pago contractual de Metro Cali a los Operadores por tarifa técnica pasó de ser por pasajero a ser por kilómetro, esto hizo que los Operadores empezaran a generar mayores ganancias operativas y que el Ebitda promedio mejorará las finanzas de Metro Cali.

Es incierto el porcentaje de financiación de la compra de flota y por lo tanto se desconoce el capital propio que se invertirá en este proyecto debido a que no se tiene aún concepto de una calificadora de riesgo por motivos que no se conocen.

16

PKF Cabrera

2 Análisis de la información fuente.

Analizando las propuestas de los Operadores

GIT MASIVO

Esta es la información presentada por el Operador GIT MASIVO:

ESTADO DE LA SITUACIÓN FINANCIERA
ANEXO
GRUPO INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO SA
900099310-9
Libro: NIIF
Cifras en PESOS

CUENTAS	DESCRIPCIÓN	SALDO A 2023/06	OBSERVACIONES			
			CONDICIONES	DÍAS DE MORA	PIGNORACIÓN VEHÍCULOS	DESTINACIÓN
231020	**PRÉSTAMOS POR PAGAR LARGO PLAZO**	**$ 192.389.549.038,83**				
21051001	**PAGARES**	**$ 181.204.976.862,00**				
890903938	BANCOLOMBIA SA	$ 181.150.524.203,00	Ley 1116	Ley 1116	Si	Compra Buses - Reforma Ley 1116
805025964	CREDIVALORES CREDISERVICIOS SAS	$ 54.452.659,00	Ley 1116	Ley 1116	No	Crédito Consumo
21959501	**OTRAS OBLIGACIONES FINANCIERAS**	**$ 10.361.119.652,00**				
800182281	FIDUCIARIA DAVIVIENDA	$ 9.686.316.080,00	Fondo DEBCA	Fondo DEBCA	No	Fondo DEBCA
805016677	SOC. ESPECIAL DE FINANC. REPONER	$ 674.803.572,00	Ley 1116	Ley 1116	Si	Crédito Consumo
21959502	**OBLIGACIONES CON ENTID. DEL EXTERIOR**	**$ 823.452.524,83**				
216549300014	VTF LATIN AMERICA SA	$ 823.452.524,83	Plazo hasta el 14/06/2025. Cuotas semestrales.	No tiene	Si	Financiación Buses Articulados (2)

Sólo Bancolombia son 181.000 millones, allí no tendremos dinero disponible para ofrecer ni siquiera el 15%.

PKF Cabrera

ETM

El Operador ETM presenta la siguiente propuesta:

Propuestas de Renegociación

1. Extensión de la Vida Útil de la Flota.
2. Calificación de Indicadores de Desempeño.
3. Calificación de Niveles de Servicio.
4. Centro de Control de la Operación.

La propuesta de extender la vida útil de la flota de ETM se fundamenta en el índice de confiabilidad de la misma, respaldado por un sólido plan de mantenimiento preventivo y correctivo. Este plan garantiza la estabilidad y el rendimiento óptimo de los vehículos dentro del sistema.

Tipología	Kilómetros	Años	Propuesta Kilómetros	Propuesta Años
Articulado	1.400.000	20 Años	1.900.000	23 Años
Padron	1.100.000	17 Años	1.400.000	20 Años
Complementaria	1.000.000	15 Años	1.300.000	18 Años

Elaborado por Jorge Iván Sanchez.

PKF Cabrera

3 Evaluación preliminar del modelo de sostenibilidad por A4.

La firma consultora A4 ha presentado un "modelo de sostenibilidad" en el que se observa que se han dedicado muchas horas elaborando varias páginas de excel que se pueden modificar por Operador, por kilómetros, por tipo de buses, si la flota es mixta (pública + privada) o sólo pública.

Se pudo observar que hay una hoja de Excel de resumen donde se observa que habrá un déficit que debe ser cubierto con el Fondo de Estabilización -FESDE y otros recursos.

Se recomienda que A4 entregue conclusiones y recomendaciones sobre el modelo, creemos que, por ejemplo, si es conveniente que Metro Cali compre flota y de ser así: ¿cuántos buses y de qué tipo?, ¿cuál es la fuente de financiación viable?

4 Actividades relacionadas con la negociación con los concesionarios.

NEGOCIACIÓN CON UTR&T

Se ha participado en tres reuniones con los Bancos Acreedores de la UTR&T con el propósito de negociar una compra de cartera por parte de Metro Cali que permita rebajar capital y liberar recursos congelados por estos bancos para que la UTR&T pueda cumplir con su operación contractual.

A continuación, se presenta el comunicado de oferta a los bancos:

911.102.2.1934.2023

Santiago de Cali, Julio 19 de 2023

Señores:
BANK OF AMERICA
BANCO GNB SUDAMERIS
BANCO COLPATRIA
BANCO PICHINCHA

ASUNTO: PROPUESTA COMPRA DE CARTERA DEUDA CRÉDITO SINDICADO CON LA UNIÓN TEMPORAL DE RECAUDO Y TECNOLOGÍA – UTR&T

Cordial saludo,

En el marco del Reglamento de Crédito Sindicado del 17 de noviembre de 2011, modificado integralmente mediante otrosí de fecha 23 de febrero de 2018 y por el otrosí No. 5 de fecha 30 de agosto de 2021; celebrado entre Fiduciaria Bancolombia S.A. en calidad de vocera y administradora del Patrimonio Autónomo UTR&T2 y la Unión Temporal Recaudo y Tecnología- UTR&T; Distribuciones Eléctricas de Sabanas S.A.S., Energía Integral Andina S.A. en Reestructuración y Prodata Mobility Colombia S.A. en calidad de avalistas; y Bank of America, Banco GNB Sudameris S.A., Scotiabank Colpatria S.A. y Banco Pichincha S.A., como los "Prestamistas". Actualmente, el crédito sindicado presenta el siguiente balance:

PKF Cabrera

Tabla 1. Cartera vigente crédito sindicado corte junio 2023

Por medio del oficio No. 911.102.2.1633.2023 del 13 de junio de 2023, Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración envío una propuesta de negociación que se precisa a continuación:

La estructuración de la propuesta se basó en el análisis del histórico del crédito considerando el flujo de caja derivado de la operación de crédito entre los bancos y el PA UTRYT2. En este sentido, los bancos aportaron COP 128.000 mm y al momento de la realización de la oferta se les habían pagado a los bancos como servicio de la deuda un valor total de COP 136.960 mm. Entendiendo la temporalidad en la que se aportaron los recursos, se realizó un ejercicio de indexación de los flujos de caja positivos y negativos para realizar la estructuración de la oferta entregada.

En virtud de lo anterior, el aporte de los bancos en pesos del 2023 es equivalente a COP 217.750 mm actualizados al IPC, mientras que el servicio de la deuda pagado en pesos del 2023 equivale a COP 196.015 mm actualizados al IPC.

A partir de este análisis, se puede determinar que el valor mínimo de la oferta debe corresponder a la cifra con la cual los bancos estarían en punto de no perdida, que según el modelo equivale a COP 20.753 mm, recuperando así la totalidad de los recursos dispuestos por los prestamistas actualizados en pesos del 2023.

Así mismo, se entiende que existe una expectativa de utilidad sobre los recursos prestados por lo que se realizó una oferta de COP 26.543 mm con los cuales los bancos tendrían una utilidad de COP 5.808 mm en valor presente neto y obtendrían una tasa interna de retorno de 4.27%

Adicional al análisis realizado, se debe considerar que con esta oferta los bancos recuperarían el 46% de la totalidad de la cartera dispuesta en la historia del crédito, lo cual sería una recuperación mayor de los estándares de mercado en una operación de compra de cartera en condiciones similares al crédito de la UTR&T.

Considerando lo anterior, se solicita indicar cuales son las expectativas de los bancos en una operación de compra de cartera en la situación actual del crédito de la UTR&T.

Anexos:

1. Modelo financiero con propuesta de pago en donde se determina el flujo y la TIR.

Cordialmente,

OSCAR JAVIER ORTIZ CUELLAR
Presidente Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración

Proyectó: Mauricio Alvarez Mosquera – Profesional Especializado Oficina de Gestión Financiera

PKF Cabrera

Revisó: Oscar Marino Ruiz Jimenez - Director Financiero y Administrativo
Alba Lucero Urrea Grisales – Secretaria General y de Asuntos Jurídicos

Este es el adjunto enviado con los valores propuestos en junio 2023

Deuda UTRYT

jun-23

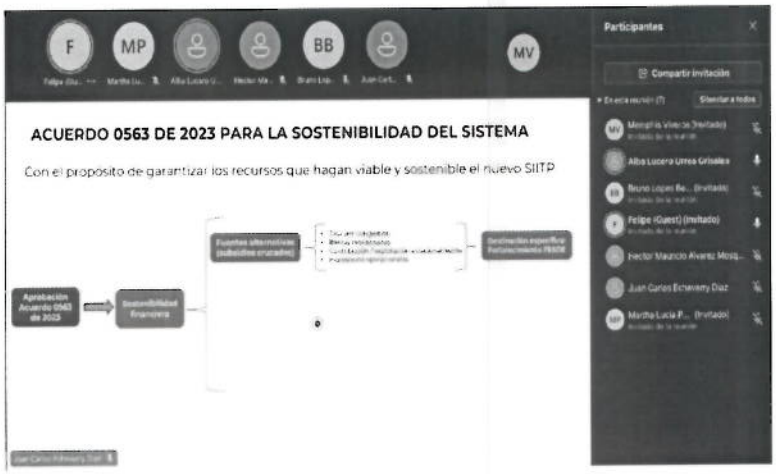
Banco	% Credito	Valor Desembolsado	Cartera Vigente
BofA	57,81%	74.000	55.201
GNB Sudameris	21,88%	28.000	20.887
Colpatria	10,94%	14.000	10.443
Pichincha	9,38%	12.000	8.951
Total	**100,00%**	**128.000**	**95.482**

Años de pago

Propuesta pago	2024	2025	2026	2027
13.800	3.450	3.450	3.450	3.450
5.222	1.305	1.305	1.305	1.305
2.611	653	653	653	653
2.238	559	559	559	559
23.871	5.968	5.968	5.968	5.968

Recursos disponibles
23.871

El 28 de septiembre de 2023 se hizo una nueva reunión virtual con los bancos del crédito sindicado de la UTR&T en los que se les sustentó la propuesta de pago



Fuente: foto de reunión por Teams

En el mes de octubre del año 2023 se actualizó la propuesta ajustando valores y el jueves 26 de octubre los bancos respondían a la propuesta presentada

PKF Cabrera

5 Concepto de Factibilidad.

Para preparar el análisis de factibilidad de flota se considera tener en cuenta las buenas prácticas financieras de la Federación Internacional de Contadores IFAC 2008, la cual, establece que para evaluar la factibilidad de un proyecto se debe considerar lo siguiente:

- Utilizar el método de flujo de caja descontado (DCF) en el que se proyectan los flujos de caja futuros y se descuenta a una tasa de costo de capital promedio ponderado.

- La tasa de costo de capital promedio ponderado (WACC) debe seguir el modelo de valoración de activos de capital (CAPM) que debe contener el índice de riesgo

- El índice de riesgo a utilizar en el modelo es el índice de riesgo Beta de Demorarán

Ejemplo ilustrado del cálculo del costo de capital promedio ponderado WACC

Cálculos de Viabilidad de flota	
Supuestos	
Costo deuda	17,30%
Tasa impuesto	33%
Peso deuda	50%
Peso Capital	50%
Costo Capital	16,23%
WACC	**13,91%**

Fuente: cálculos propios con datos supuestos.

PRIMER ESCENARIO DE PRUEBA DE VIABILIDAD:
Ejemplo del primer cuatrienio

PKF Cabrera

	2023 (0,25)	2024	2025	2026	2027
Años	0	1	2	3	4
Ingresos					
Demanda prom día	252.527	286.750	321.160	360.581	389.304
Kilómetros promedio	120.000	117.149	125.928	136.097	154.354
IPK	2,10	2,45	2,55	2,65	2,52
Tarifa técnica x km	$ 9.414	$ 10.214	$ 11.317	$ 12.052	$ 12.474
Tarifa usuario	2700	$ 3.000	$ 3.200	$ 3.400	$ 3.600
Total Ingresos COP$	209.319.630.300	264.096.750.000	315.507.584.000	376.374.846.670	430.258.780.800
Egresos					
Costos	384.186.030.551	404.923.439.087	475.781.802.229	542.493.667.646	630.890.842.501
FESDE y Superávit		228.563.737.273	252.028.726.319	272.648.053.210	291.832.654.500
Total tarifa y Fesde		492.660.487.273	567.536.310.319	649.022.899.880	722.091.435.300

Se espera que la demanda esperada se estabilice a partir del año 2027.

Los ingresos de tarifa usuario por la demanda, más el FESDE sumarían los ingresos de caja del proyecto al restarle los costos de kilómetros por tarifa técnica obtenemos los costos, la diferencia se puede considerar el beneficio teórico del proyecto.

	Inversión (flota)	-3.000.000.000	-12.500.000.000	-37.500.000.000	-4.166.667.667	-145.000.000.000
	Inversión constante	-299.171.206.003				
	Inversión corriente	-754.833.339.335				
Debe ser	Flujo de caja neto	-474.037.606.254	87.737.048.187	91.754.508.090	106.529.232.234	91.200.592.800
Positivo	Margen de renta		17,8%	16,2%	16,4%	12,6%
	TIR	#N¡NUM!				
	VPN	-62.532.461.599				
	Inversión de equilibri	-236.638.744.405	para que VPN sea cero			
	Flujo de caja neto	-411.505.144.655	87.737.048.187	91.754.508.090	106.529.232.234	91.200.592.800
	Margen de renta		17,8%	16,2%	16,4%	12,6%
	TIR	14%				
	VPN	0				

Se pudo simular la inversión en flota de $754 mil millones en valores corrientes que a hoy serían $299 mil millones en valores constantes si se invierte en varios años

PKF Cabrera

6 Conclusiones

Las altas tasas de interés, el alza de precios de combustibles, lubricantes, salario mínimo, entre otros, hacen que la tarifa técnica siga creciendo fuertemente mientras la tarifa usuario no sube igual lo que genera un déficit financiero que se multiplica cada vez que le facturen más kilómetros, la necesidad de subsidio a través del Fondo FESDE para el año 2024 puede llegar a $228.563 millones, en el proyecto de presupuesto del Distrito de Cali para dicho año sólo aparecen $93.411 millones en el rubro "Apoyo a la sostenibilidad del SITIM MIO del Distrito Santiago de Cali"

Proyecto	Presupuesto	
FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN DEL ASEGURAMIENTO EN SALUD EN SANTIAGO DE CALI	$ 1.310.776.726.510	35%
Administración del pago de la nómina permanente y temporal del personal docente, directivo docente y administrativo de las instituciones educativas oficiales de Santiago de Cali	$ 723.650.367.755	19%
Fortalecimiento de la Operación del Servicio de Alumbrado Público de Santiago de Cali	$ 173.189.402.088	5%
Fortalecimiento del acceso al sistema educativo oficial en Santiago de Cali	$ 140.476.006.238	4%
Apoyo a la sostenibilidad del SITM-MIO del Distrito Santiago de Cali	$ 93.411.614.631	2%
Diseño y construcción de la infraestructura física asociada al Sistema Integrado de Transporte Masivo de Cali	$ 85.994.999.224	2%
Fortalecimiento del programa de alimentación escolar para los estudiantes de las IEO de Santiago de Cali	$ 71.699.999.999	2%
Fortalecimiento a la gestión administrativa de la Secretaria de Educación de Santiago de Cali	$ 56.663.328.174	2%
Desarrollo de modalidades de Atención Integral a la Primera Infancia en el marco del modelo CARIÑOS en el Distrito de Cali	$ 42.287.696.805	1%
Renovación del sistema de Alumbrado Público de Santiago de Cali	$ 37.618.640.000	1%

Fuente: Proyecto de presupuesto 2024 Distrito Santiago de Cali radicado en el Concejo distrital

Los otros $135.152 que quedarían faltando serían inciertos a la fecha.

PKF Cabrera

7 Recomendaciones.

- Como en un principio a los Operadores se les pagaba por pasajero y ahora por kilómetro, se recomienda una fórmula mixta que siga pagando por kilómetro, pero con exigencia de transportar un mínimo de pasajeros para que haya un mejor balance, un mejor servicio y beneficio mutuo para las partes en el contrato.

- Es importante definir la prioridad de Metro Cali para los años 2024 a 2027 en conjunto con la nueva administración del distrito pues son varios proyectos como:

  - Fondo autónomo para apalancarse.

  - Compra de flota $300.000 millones (a precios de hoy).

  - Asumir deuda de UTR&T $30.000 millones (al 31% de total de la deuda a la fecha).

  - Asumir deuda de Operadores $30.000 millones (ejemplo al 15% del total de la deuda de Blanco y Negro).

19

PKF Cabrera

8 Anexos

El próximo domingo 29 de octubre del año 2023 se elegirá el nuevo alcalde del Distrito de Cali y esto es lo que proponen los candidatos sobre la Movilidad de la ciudad y sobre el MIO publicado el viernes 20 de octubre del 2023 por El Diario El País de la ciudad de Cali.

Estas son las propuestas de los candidatos a la Alcaldía para la movilidad en Cali según sus programas de gobierno, la mayoría de los candidatos a la Alcaldía planean construir más bici carriles y diseñar un sistema de transporte multimodal que integre toda ciudad.

20 de octubre de 2023 Por: Redacción El País



Esto es lo que proponen los candidatos a la Alcaldía de Cali para mejorar el MÍO. | Foto: WIRMAN RÍOS/EL PAÍS

Relacionados:

Elecciones 2023 Candidatos a la Alcaldía Santiago de Cali
Por: Laura Barona, reportera de El País

Alejandro Eder, movimiento 'Revivamos Cali'

Las fotos detecciones:

Este candidato propone expandir el servicio de foto detección de infracciones, con el fin de garantizar el orden en las calles de Cali. Además, planea implementar la semaforización inteligente y la actualización de la red semafórica, para que mejore su servicio y reduzca los riesgos de fallas técnicas.

Para las bicicletas

Para garantizar una movilidad sostenible, Eder impulsará que toda obra pública, que sea entregada por el sistema de cargas urbanísticas, incorpore bici carriles. También generará parqueadores en establecimientos públicos y privados para las bicicletas.

19

La informalidad
El líder de 'Revivamos Cali' planea desarrollar una estrategia integral de control y sustitución del transporte informal en la ciudad.

Sobre el MÍO
Eder implementará un Sistema Integrado de Transporte Público que sea multimodal, tenga como espina dorsal al MÍO y garantice el funcionamiento y rápido acceso en todos los sectores de la capital vallecaucana.

Autoridad vial
La recuperación de la autoridad en las vías es importante para este candidato, por ello dignificará la labor de los guardas de Tránsito, mejorando los recursos y realizando estrategias de promoción y fortalecimiento de competencias, para recuperar la tranquilidad en Cali.

Roberto Ortiz, movimiento 'Firme con Cali'

Metro para Cali
Este candidato planea mejorar la movilidad urbana y regional mediante un metro en la ciudad. Además, impulsará un sistema de integración multimodal, que pueda interconectar a la ciudadanía por medio de los buses del MÍO, el MÍO cable, los buses urbanos e interurbanos, los camperos, los vehículos particulares y las bicicletas.

El transporte informal
El líder de 'Firme por Cali' propone integrar el transporte informal al sistema de transporte público, otorgándoles a sus dueños créditos y facilidades administrativas que permita integrarlos al sistema multimodal a través de unas mesas de concertación.

Para las motos
Ortiz planea implementar motor rutas en las calles y delimitar zonas especiales para este medio de transporte en los semáforos y sitios de parqueo. Para ello realizará estudios de diagnóstico y definirá si es posible ejecutarlo. También asegura que para no habrá pico y placa para las motos, pero se mantendrá el de los vehículos particulares.

Ciclorrutas:
Este candidato construirá una red de ciclorrutas seguras y señalizadas que cumplan con los estándares de diseño y las normas de seguridad vial, evaluando la infraestructura de las carreteras e identificando las más adecuadas y analizando aspectos como la conectividad, la seguridad y la accesibilidad.

Miyerlandi Torres, movimiento 'Un renacer para Cali'

Para el medio ambiente:
Esta aspirante asegura estar comprometida con la protección del medio ambiente, por lo que impulsará la transición de automotores contaminantes de diésel a tecnologías híbridas y limpias. Igualmente,

regulará los transportes alternativos no contaminantes y trabajará en la reducción del CO2 por fuentes móviles.

Tarifa diferencial:
Gestionar ante la Nación la tarifa diferencial del MÍO es otra de las propuestas de esta candidata, lo cual se hará para la población más vulnerable a nivel socioeconómico y, primordialmente, para niños, mujeres y personas en situación de discapacidad.

Sobre el tren de cercanías:
La líder de 'Un renacer para Cali' le apostará a la culminación del tren de cercanías, pues asegura que este traerá mejores condiciones de accesibilidad y de desarrollo a nivel local y regional como menor tiempo de desplazamiento, reducción de emisiones contaminantes y generación de empleo.

El MÍO:
La candidata plantea mejorar la calidad del MÍO en cuanto al acceso a múltiples zonas, frecuencia y seguridad. También optimizará el servicio de los alimentadores y de otras modalidades integradas a ese sistema. Del mismo modo, asegura que mantendrá la sostenibilidad de ese transporte, gestionando recursos de inversión nacional e internacional.

Danis Rentería, Partido Pacto Histórico

Transporte integrado:
Rentería propone estructurar un sistema de transporte regional integrado y multimodal, basado en energías limpias, que integre el tren de cercanías, el MÍO y el transporte tradicional. Así mismo, gestionará iniciar los estudios de prefactibilidad del metro para la ciudad.

Para la juventud:
El candidato del Pacto Histórico creará la política de tarifa diferencial en el transporte masivo MÍO para estudiantes que estén cursando los niveles de preescolar, básica media y educación superior.

Eficiencia energética:
Promover la eficiencia energética y la descarbonización de los transportes públicos es otra de las iniciativas de este aspirante. En esa línea, planea fomentar una movilidad segura y sostenible ambientalmente, con base en la movilidad eléctrica.

Formalizar la informalidad:
En el marco de la economía popular, el candidato propone la asociatividad y formalización del transporte informal, el cual brinda sus servicios, principalmente en el oriente, la ladera y los corregimientos de Cali.

Pedagogía en las calles:
Con el fin de prevenir la accidentalidad en las calles y promover la seguridad vial, este aspirante desarrollará un plan distrital de pedagogía para el cuidado de la vida, para avanzar en el cumplimiento de la iniciativa 'Visión cero'.

Algunos candidatos a la Alcaldía de Cali le apuestan a continuar con los proyectos del tren de cercanías. | Foto: Twitter @GobValle

Deninson Mendoza, Partido Independientes

El metro, una prioridad
Generar un nuevo sistema de metro para la ciudad es una de las principales iniciativas de este candidato, quien con ese proyecto espera conectar a Cali con los demás municipios. Igualmente, propone integrar el metro a la bicicleta y el transporte público e informal de la ciudad.

Terminar los proyectos
Este candidato, de llegar a la Alcaldía, también planea culminar los proyectos de troncales del sistema masivo MÍO, con los que la ciudadanía se pueda transportar en todos los sectores de la ciudad, de sur a norte y de oeste a oriente.

Sobre la contaminación
El aspirante del Partido Independientes diseñará programas para que los taxis de la ciudad pasen a ser vehículos eléctricos que aporten a la sostenibilidad ambiental de la capital vallecaucana.

Transporte que integra
Mendoza plantea un programa que brindará movilidad sostenible en la ciudad mediante un sistema de transporte público con alta cobertura, calidad en el servicio y conexión multimodal, que se integrará con los peatones, los ciclistas y los medios de transporte público.

Cultura vial
Este aspirante a la Alcaldía diseñará intervenciones sobre la cultura de la movilidad ciudadana, en los puntos de la capital vallecaucana donde más se presentan accidentes.

Heriberto Escobar, Partido Gente en Movimiento

Recuperar las vías
Este candidato se compromete a recuperar la movilidad en las plazas de mercado, especialmente en la de Santa Elena, en la que no hay espacio suficiente para transportarse ni para los peatones ni para los vehículos.

El transporte informal
Este aspirante establecerá normas con los conductores de los transportes informales, con el fin de no generar paralelismos. Además, vinculará a otros medios de transporte en busca de una integración real, en el marco de la legalidad y con diálogos enriquecedores, según indica su programa de gobierno.

Semáforos y agentes
Escobar plantea que la movilidad es clave para el desarrollo de una ciudad incluyente y adecuada. Por ello, implementará semáforos inteligentes que regulen el tráfico, sumado a unos agentes de Tránsito que respondan con legalidad, asegura.

19

El futuro del MÍO
Escobar propone que, para definir el futuro del MÍO, dialogará con los operadores a fin de llegar a acuerdos que beneficien a los usuarios de los articulados. También renegociará los contratos de concesión, pero, de no llegar a un acuerdo, liquidará esos contratos. En esa línea, propone que el carril del MÍO podrá ser usado por el transporte escolar en horas pico, con el fin de brindar calidad de vida a niños, adolescentes y jóvenes.

Edilson Huérfano, Partido Fuerza Ciudadana

Ciclovías:
Este candidato asegura que el uso de bicicleta será un modo de transporte vanguardista. Por ello propone un plan estratégico de movilidad territorial, en el que destaca la construcción de infraestructura moderna, como ciclovías y ciclo carriles en los que los usuarios de este medio de transporte podrán estar seguros y protegidos.

El transporte público:
Con el apoyo del Gobierno Nacional, este candidato plantea que el transporte público estará condicionado a la promoción de una movilidad sostenible, al mejoramiento del servicio para los pasajeros y a la implementación de mecanismos de gestión de demanda.

Sobre el MÍO:
Este aspirante impulsará un plan integral de movilidad, con el que dará "vida y utilidad" al MÍO, por medio de convenios de cofinanciación vigentes. Asimismo, señala que el Ejecutivo apoyará técnica y financieramente la estructuración, implementación y entrada en operación de los proyectos de transporte público limpio, con tarifas diferenciales para la población vulnerable.

Nuevos proyectos:
El candidato del Partido Fuerza Ciudadana plantea que, en su posible administración, comprometerá recursos a largo plazo para la financiación de nuevos proyectos de transporte, tránsito y movilidad en la capital del Valle.

Wilfredo Pardo, Partido Liga de Gobernantes Anticorrupción

Sistemas de transporte:
Este candidato ejercerá un control sobre todos los sistemas de transporte que tengan que ver con la movilidad en la ciudad. Igualmente señala que todos los medios de transporte estarán obligados a cumplir las normas de seguridad necesarias para la ciudad y que las plataformas móviles deben ser legales, monitoreadas y controladas.

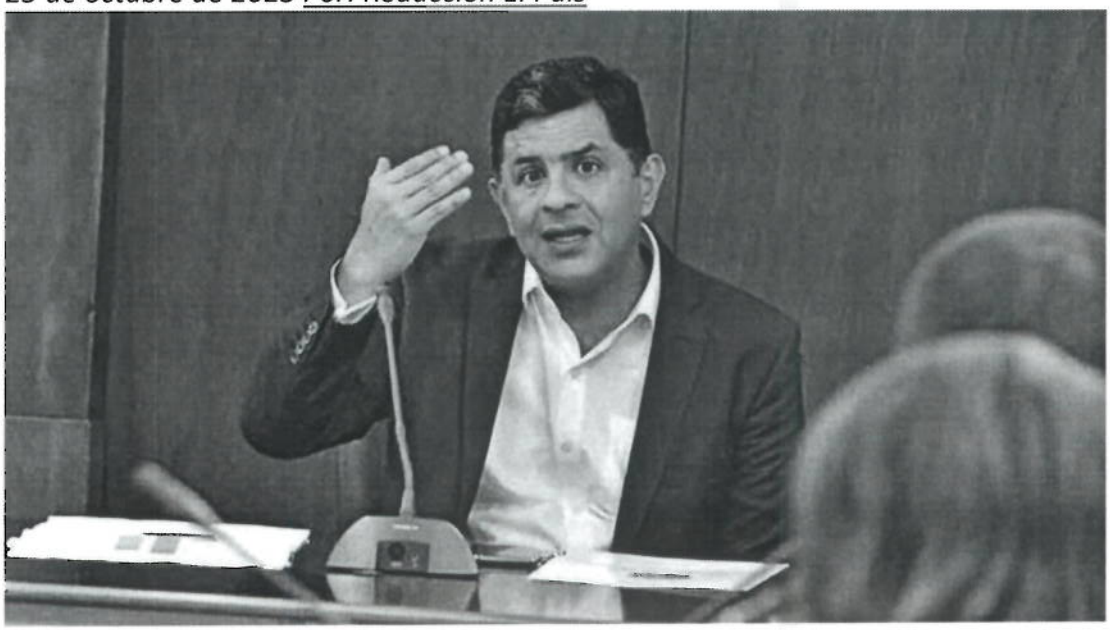
Mío Cable turístico:
El aspirante avalado por la Liga de Gobernantes Anticorrupción asegura que el transporte masivo MÍO debe aumentar su eficiencia energética. Por ello, impulsará la transformación de la flota actual en movilidad eléctrica. De otro lado, trabajará por la adecuación del MÍO Cable, pues afirma que este podrá

fortalecer el turismo y será una gran oportunidad para el mejoramiento de la ciudad y la integración social.

Anillo vial:
Pardo sostiene que el anillo vial inteligente es la solución a mediano y largo plazo para las vías de la ciudad. Para ello estudiará ese proyecto como alternativa de desarrollo social, junto a las obras de tren rápido al Cauca, el Eje Cafetero y al mar de Buenaventura. También señala que Cali cuenta con una de las mejores infraestructuras viales, pero que existen "lunares en las vías terciarias y en el mantenimiento de la malla vial", por lo que se compromete a terminar las obras que son necesarias para Cali.

Nuevo agarrón entre el alcalde Jorge Iván Ospina y los operadores del MÍO:
¿a qué se debe este pleito?

25 de octubre de 2023 Por: Redacción El País



Jorge Iván Ospina, alcalde de Cali., ha tenido varias discusiones con las empresas encargadas de operar el MÍO. | Foto: Alcaldía de Cali

El alcalde de Cali, Jorge Iván Ospina, arremetió recientemente en contra de los operadores del MÍO, debido a que manifestó que en su Administración se le han girado recursos importantes y, hasta el momento, no han realizado las inversiones necesarias para mejorar el estado de los buses.

Se debe recordar que actualmente el MÍO está pasando por una situación no muy alentadora, debido a que no está movilizando la cantidad de pasajeros que debería de tener (hasta el momento mueve alrededor de 250.000 personas diarias cuando en realidad debería de tener cerca de 400.00) y además la Alcaldía le adeuda importantes recursos a los concesionarios.

Lo anterior, ha hecho que los operarios del MÍO critiquen insistentemente a las directivas de Metro Cali y a la Alcaldía de Cali por las dificultades. Por ello, el alcalde Ospina respondió por medio de sus redes sociales criticando la gestión de los dineros que se han entregado a estas empresas.
"Los operadores del MÍO recibieron en los últimos 5 años más de $ 600 mil millones y no he visto el primer articulado repotenciado o nuevo, y dicen querer a Cali y no pasa nada", recalcó el mandatario por medio de su cuenta de X (antes Twitter).

Al respecto, las empresas operadoras del MÍO no se quedaron atrás y contestaron el mensaje del alcalde Ospina, indicando que, contrario a lo que él manifestó, sí están llegando nuevos buses a la ciudad.

"Alcalde ante su corta memoria, acá datos y hechos: 31 de marzo de 2022 Git Masivo pone en operación el primer bus articulado eléctrico de la ciudad. En esa fecha la Alcaldía de Cali y Metro Cali ya tenían una enorme deuda con nosotros. Aun así, seguimos invirtiendo en Cali", manifestaron las operadoras por medio de su cuenta de X.

En el video compartido por los concesionarios se puede ver el estado del articulado eléctrico, en donde además se informó que el vehículo tenía la capacidad de rodar alrededor de 230 kilómetros por cada carga, tiene puertos USB para cargar los dispositivos, sillas para personas discapacitadas y con obesidad y algunos monitores para cámaras de seguridad.

Este conflicto rápidamente se viralizó por medio de las redes sociales y ha dado de que hablar, hasta el punto que algunos usuarios de X han criticado al alcalde Ospina, manifestando que reprocha a los operadores del MÍO pero que él tampoco ha cumplido con muchas promesas, como las mega obras.

"Igual que la doble vía al Mar o la Circunvalar hasta Ciudad Jardín, y dice querer a Cali", manifestó uno de los usuarios en la publicación del alcalde, al reprochar la gestión del mandatario.

Es importante mencionar que hace poco también se presentó un conflicto entre la Alcaldía, Metro Cali y los operadores del MÍO que involucró alrededor de 70 buses del sistema, debido a que los concesionarios no sacaron a tiempo el OVERHAUL (requisito mecánico) de los vehículos, por lo que el ente gestor del MÍO decidió sacarlos de operación.

Esta situación, según los operadores, se presentó porque les adeudaban mucho dinero y, por ende, no tenían los recursos para hacer esas labores, por lo que hicieron una petición a Metro Cali y a la Alcaldía a ponerse al día.

Esta decisión generó muchas dificultades en la movilidad de los pasajeros de este medio de transporte, por lo que a lo último se llegó a un acuerdo para poder que los buses retomaran la operación. Sin embargo, hasta el momento hay un saldo pendiente con las operadoras, el cual viene desde hace muchos años atrás y contribuye a afectar la operación del sistema, debido a que sin este recurso no se tiene lo suficiente para poder hacer las inversiones necesarias para la operación de los vehículos.

10

PKF Cabrera
Calle 25 Norte 5N-57
Ofic. 338 / Cali - Colombia

+57 (602) 485 4141
315 489 5765
mercadeo@pkfcabrera.com
www.pkfcabrera.com

Señores:
METRO CALI, S.A. – Acuerdo de Reestructuración
Atención: Dr. Oscar Marino Ruiz Jimenez
Director Financiero y Administrativo
Distrito Santiago de Cali

Fecha
11 de diciembre 2023

Estimado Dr. Ruiz Jimenez,

Adjunto al presente documento, el **entregable No. 5 – Informe Final,** según lo acordado en el contrato No. 917.104.2.521.2023 que establece en la primera clausula: "*Contratar el servicio profesional de asesoría económica y financiera especializada para analizar y proyectar los diferentes escenarios que tiene Metro Cali S.A. – Acuerdo de Reestructuración, con el fin de validar la gestión de recursos que pueden estar disponibles según el Acuerdo 0563 de 2023 para establecer, modificar y destinar unas rentas con el fin de contribuir a la sostenibilidad de todos los componentes del Sistema Integrado e Inteligente de Transporte Público – SIITP*", y en el litera b. de la cláusula cuarta establece "*un quinto y último pago por el 35% equivalente a NOVENTA Y TRES MILLONES SETECIENTOS DOCE MIL QUINIENTOS PESOS ($93.712.500=) M/CTE IVA INCLUIDO, previa aprobación del entregable No. 5*".

Quedamos atentos para aclarar cualquier inquietud que se presente con el entregable que se adjunta.

Cordialmente,

HECTOR HENRY CABRERA R.
Representante Legal y Gerente

MEMPHIS RONALD VIVEROS T.
Gerente del Encargo / Proyecto

CC: Sr. Hector Mauricio Alvarez.

Contenido

1 Antecedentes. 3

2 Análisis de la información fuente. 4

3 Análisis del modelo de sostenibilidad. 5

4 Análisis del retroactivo UTRYT. 14

5 Proyección situación de Metro Cali realizada por pkf cabrera internacional. 17

6 Conclusiones. 24

7 Recomendaciones. 25

8 Anexos 26

1 Antecedentes.

El Acuerdo 0563 de 2023 sustenta el Sistema Integral de Transporte Masivo y extiende el plazo de giro de la sobretasa a la gasolina del año 2041 hasta el año 2045, sin embargo, para ese período reduce el porcentaje para el MIO del 78,6% al 40%.

Sobre ese Acuerdo, la firma consultora A4 presenta en noviembre de 2023 un "modelo de sostenibilidad" que se analizará más adelante.

De la misma manera, se recibe un cálculo de retroactivo UTRYT en el que se calcula un mínimo de pasajeros diarios, unos recaudos y una diferencia en pesos corriente durante los años 2020 a 2023 para indexarlo con el IPC y calcular el valor de diferencia corriente. De igual manera de emitimos un concepto al respecto, posteriormente.

Con los bancos que la UTRYT tiene un crédito sindicado se hicieron reuniones quincenales entre octubre y noviembre de 2023, en los que Metro Cali hizo ofertas de pago que no han sido aceptadas a la fecha. Ofertas que se acercan a un 40% del capital adeudado.

También se evaluaron algunos cálculos para el tema de la liquidación de UNIMETRO, en el cual se dispone de unos buses que pudieran ser utilizados en el Sistema Integral de Transporte Masivo SITM.

Se realizaron cálculos del EBITDA (Utilidad antes de impuestos e intereses más depreciación y amortización) de los Operadores ETM, GIT Masivo y Blanco y Negro de acuerdo con los contratos para calcular fórmulas de liquidación anticipada.

2 Análisis de la información fuente.

La firma consultora A4 entrego en el mes de noviembre pasado dos archivos, uno en PowerPoint y otro en excel con el "modelo de sostenibilidad".

Metro Cali facilitó de igual manera, un archivo en excel con el cálculo de retroactivo UTRYT en el que se obtiene la diferencia corriente del recaudo de dicha entidad.

Se obtuvieron los estados financieros de los Operadores para el cálculo del Ebitda (Utilidad antes de impuestos e intereses más depreciación y amortización)

Se revisaron los saldos de préstamos que los Operadores deben a entidades financieras con el propósito de calcular posibles negociaciones que permitan aliviar las deudas con ellos.

3 Análisis del modelo de sostenibilidad.

Nuestro análisis sobre el modelo de sostenibilidad que entrego A4 inicia con un marco teórico que establece la suficiencia de fuentes, y de recursos, tanto humanos como técnicos que permitan la estabilidad del modelo en el tiempo, tanto a mediano como a largo plazo.

Todo modelo de sostenibilidad debe hacer parte del triángulo de sostenibilidad que se compone de tres elementos que forman la triada de sostenibilidad:

- Económica,
- Social y
- Medioambiental.

Así mismo, todo modelo de sostenibilidad no es exclusivamente de cálculos financieros, análisis de impacto medio ambiental y social; sino que también debe incluir las recomendaciones para la toma de decisiones: cómo, dónde y cuándo hacer las cosas relacionadas con el modelo.

Importante tener presente que entre los factores clave de éxito de cualquier modelo de sostenibilidad son los supuestos y restricciones.

Con este marco teórico en mente, al revisar la presentación que nos entregaron en PowerPoint, nos encontramos que no tiene una introducción, tampoco instrucciones para que al usuario final pueda alimentar el modelo.

El modelo de sostenibilidad de A4 Inicia con el supuesto que en el año 2024 el sistema contará con 791 buses de flota privada y 126 de flota pública. No se tiene claro quién será el propietario de los 126 buses de flota pública, en reuniones con el grupo jurídico del Dr. Espósito su abogada argumentó que la forma en que se

distribuya esa cantidad de buses podría llevar a modificar los contratos con los operadores.

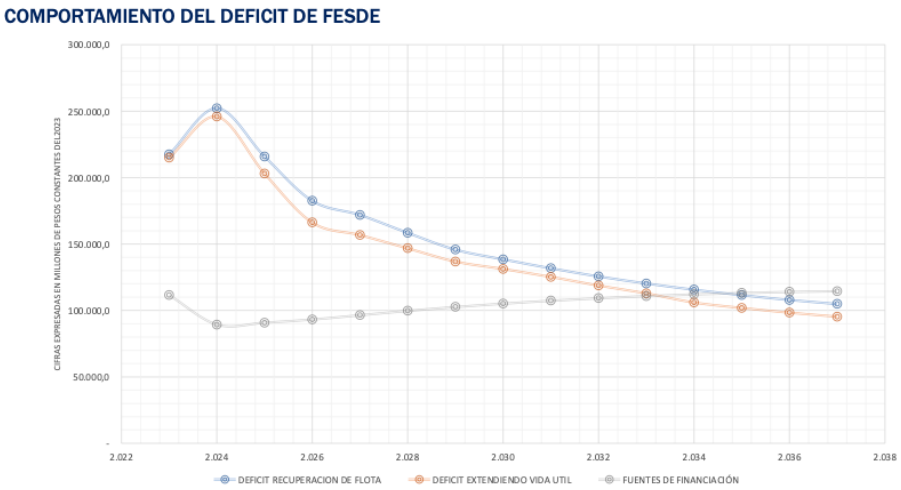
Ante la propuesta de repotenciar 75 buses de UNIMETRO, cuyo costo aproximado lo estima Metro Cali en $22.000 millones, el panorama es incierto ya que el Liquidador de dicho operador, Dr. Luis Fernando Arboleda ha manifestado en el noticiero 90 Minutos[1] que la entidad financiera con la que tienen contratado el Leasing de este material rodante ha embargado y retirado 18 buses por el incumplimiento de los pagos de Unimetro desde julio del año 2022. Así mismo, se mostraron las imágenes de esos buses sin llantas ni motor y desmantelados.

Así las cosas, se puede inferir que UNIMETRO tiene buses que no son de su propiedad ya que por no pagar el Leasing no los ha recibido en su propiedad, todo lo contrario, ya 18 buses no podrán ser operados.

En la página 6 de la presentación en PowerPoint se muestra que el comportamiento del FESDE en el año 2023 inicia con un déficit que supera $100.000 millones de pesos, en el año 2032 se llega a "equilibrio" entre las fuentes de financiación y los déficits y a partir del año 2036 dichas fuentes de financiación superarán los déficits. Según esta presentación, el modelo de sostenibilidad no considera la reducción de ingresos por sobretasa a la gasolina a partir del año 2040 donde la asignación de recursos se baja a la mitad.

El comportamiento del FESDE es proyectado para ser financiado en el año 2034 aproximadamente

[1] https://90minutos.co/cali/unimetro-nunca-pago-liquidador-sobre-el-retiro-de-18-buses-del-mio-15-11-2023/



Matemáticamente puede ser entendible, sin embargo, a la fecha no se cuenta con un cupo aprobado por parte de alguna entidad financiera que preste los recursos para sustentar este modelo.

No existe una explicación detallada de las fuentes de financiamiento. Por ejemplo, nombre de la entidad financiera ni el nombre del facilitador del crédito proveedor, ni los montos que cada uno de ellos ha aprobado a la fecha.

La fuente de pago, cuál será la entidad que firmará los pagarés y contratos de empréstitos no se relacionan en el documento.

A la fecha no se conoce si está constituido el encargo fiduciario ni cuáles son las condiciones de dicho encargo.

A partir del año 2041, en la exposición de motivos del Acuerdo 0563 de 2023 se reduce la proporción que le giran al Sistema Integrado de Transporte Masivo - SITM - a través de Metro Cali de un 78,6% a un 40%; esto disminuye los recursos

transferidos casi a la mitad según consta en la exposición de motivos cuyo aparte citamos a continuación:

"En lo que respecta a algunas estrategias para la destinación de los recursos de la sobretasa, resulta menester hacer énfasis en el Plan Integral de Recuperación el cual, como se ha reiterado en línea anterior, nace como una respuesta a la aguda crisis que enfrenta nuestro sistema, que exige proyectos y acciones estratégicas orientadas a 3 ejes claves:

- Mejoramiento y optimización del servicio.
- Sostenibilidad financiera.
- Integración con otros modos de transporte público formal.

Resulta indispensable definir una hoja de ruta que a través de iniciativas con sinergias interinstitucionales necesarias para garantizar la sostenibilidad del SITM MIO, y del ente gestor en el corto, mediano y largo plazo, brindando el servicio que la ciudad requiere y fortaleciendo la capacidad financiera del ente gestor, para lo cual es necesario extender el plazo para el compromiso de los aportes al sistema integrado de transporte masivo con cargo a la sobretasa a la gasolina hasta el año 2045.

Por lo anteriormente expuesto, se hace necesario modificar el artículo 24 del Acuerdo 0452 de 2018 en el sentido de ampliar el compromiso de la vigencia de los aportes destinados al SITM-MIO, hasta el año 2045 en las siguientes proporciones:

- *Hasta el año 2040 el 78,6% del recaudo.*
- *Del 2041 al 2045 el 40% del recaudo.*

A continuación, se presenta la estimación en pesos corrientes de la proyección de la sobretasa a la gasolina hasta el 2045:

Tabla 4. Proyecciones sobretasa a la gasolina 2023 – 2045. Pesos corrientes.

DESCRIPCIÓN	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2031
Total Sobretasa a la gasolina	111.855	115.770	119.822	124.015	128.356	132.848	137.498	147.291
Sobretasa a la gasolina (malla vial - 21,4%)	23.937	24.775	25.642	26.539	27.468	28.430	29.425	31.520
Sobretasa a la gasolina (MIO 78,6%)	87.918	90.995	94.180	97.476	100.888	104.419	108.074	115.771

DESCRIPCIÓN	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2040
Total Sobretasa a la gasolina	152.447	157.782	160.938	164.157	167.440	169.114	170.805	174.239
Sobretasa a la gasolina (malla vial-21,4%)	32.624	33.765	34.441	35.130	35.832	36.190	36.552	37.287
Sobretasa a la gasolina (MIO 78,6%)	119.823	124.017	126.497	129.027	131.608	132.924	134.253	136.952

DESCRIPCIÓN	2041	2042	2043	2044	2045	TOTAL
Total, Sobretasa a la gasolina	175.981	177.741	179.518	181.313	183.126	3.546.881
Sobretasa a la gasolina (malla vial – 60%)	105.589	106.644	107.711	108.788	109.876	1.105.537
Sobretasa a la gasolina (MIO – 40%)	70.392	71.096	71.807	72.525	73.251	2.441.344

Fuente: Departamento Administrativo De Hacienda Municipal"

Así las cosas, a partir del año 2041, al MIO se le bajarán las transferencias por sobretasa a la gasolina de $136.952 millones a $70.392 millones; y el modelo de sostenibilidad no considera cómo el MIO compensará los $66.560 millones que dejará de recibir por sobretasa a la gasolina en ese año.

A continuación, se grafica la proyección de ingresos de sobretasa a la gasolina que se trasladarían al MIO entre los años 2023 y 2045 según la exposición de motivos presentada al Concejo Municipal.

Año	INGRESOS MIO
2023	87.918
2024	90.995
2025	94.180
2026	97.476
2027	100.888
2028	104.418
2029	108.073
2030	111.856
2031	115.772
2032	119.823
2033	124.017
2034	126.497
2035	129.027
2036	131.608
2037	132.924
2038	134.253
2039	135.595
2040	136.952
2041	70.392
2042	71.097
2043	71.807
2044	72.525
2045	73.250



Fuente: gráfica propia con datos de la exposición de motivos.

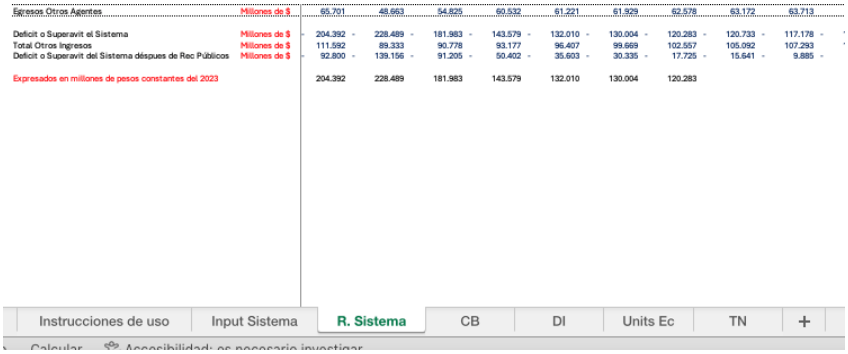
Se puede observar que en el año 2045 el traslado de recursos al MIO será menor de lo que se traslada 22 años atrás en el año 2023. Fuera de ser menor en pesos corrientes, si se deflactara ese valor sería aún menor en pesos constantes. Aquí habría un desbalance que se debe considerar, más aún en un modelo de "sostenibilidad" que debe propender porque el Sistema tenga continuidad en el tiempo.

En excel que nos entregaron en noviembre 2023, el cual se entiende que es el modelo de sostenibilidad que proyecta una flota privada y una flota pública. Si embargo, los supuestos de número de buses son sensibles, ya que, si los buses cuentan con limitación de su dominio como los 18 buses retirados por la entidad financiera por incumplimiento de UNIMETRO, los cálculos del modelo se verían afectados por esa circunstancia.

En el Comportamiento del déficit FESDE: en el año 2023 inicia con un déficit que supera $100.000 millones de pesos, en el año 2032 se llega a "equilibrio" entre las fuentes de financiación y los déficits y a partir del año 2036 dichas fuentes de financiación superarán los déficits. No se considera la reducción de ingresos por sobretasa a la gasolina que habrá en el año 2040 donde la asignación de recursos se baja a la mitad.

No evidenciamos un estudio de viabilidad de la adquisición de material rodante para soportar lo que en el modelo se denomina "flota pública", pues la idea es que exista una ventaja ya sea en los gastos de operación (Opex) o en los gastos de capital (Capex), ya que Metro Cali es un ente gestor que no tiene activos de capital rodante y en caso de adquirirlos no se ha establecido las condiciones de entrega a los concesionarios.

El modelo tiene esta imagen:



De esta imagen, hacemos los siguientes comentarios de cada una de las pestañas:

- ***Pestaña 1 instrucciones:*** más que instrucciones es una relación de las pestañas y explicación que determina sobre la flota pública, priva, eléctrica.
- ***Pestaña 2 Input sistema:*** es la segunda pestaña para diligenciar la información de modelador de escenarios, en los cuales, se puede escoger entre flota pública o privada, serán excluyentes y no permite combinar una parte pública y otra parte privada.
- ***Pestaña 3 R sistema:*** en esta pestaña, que es la tercera se pueden ver los resultados del modelo. Al final calcula el déficit o superávit del Sistema, relaciona otros ingresos para que luego se determine el déficit o superávit después de recursos públicos. Esta puede ser la pestaña más útil y sería bueno que dependiendo del resultado se incluyera una leyenda (con formato condicional) por ejemplo: "los recursos son insuficientes", o "el sistema es sostenible en este año".
- ***Pestaña 4 CB:*** es el resultado de costo beneficio. Aunque se enuncia como Costo Beneficio, al final se ve flujo incremental, costo de capital y valor presente neto, la celda de costo beneficio y su cálculo no se observa en esta pestaña, en el cual debería explicarse si el beneficio es mayor que el costo y en qué magnitud y cuando se ve la celda F185 de costo de capital se trae de la pestaña Input Sistema celda F743 que está digitada en 12,03% para todos los años. Así las cosas, no hicieron el cálculo del costo de capital que debió ser el WACC como lo recomienda la IFAC en el 2008 del método CAPM (Sharpe): el costo de capital promedio ponderado es el promedio del costo de deuda y del costo de capital invertido. En ese cálculo de se requiere el costo financiero, la renta esperada del capital invertido teniendo en cuenta el riesgo beta del sector, en este caso sistema integral de transporte masivo - SITM.

Fuera de no haber el cálculo del WACC, con un costo del dinero del IBR + 5, es decir más de un 18% más una prima de mercado para el equity, el costo de capital no pudiera estar por debajo del 18% al menos para el año 2023 y 2024.

- ***Pestaña 5 DI:*** en esta pestaña no hay ninguna explicación de por qué le llaman ingresos de flota pública o ingresos de repotenciación cuando se trataría de una compra y una repotenciación, es decir ambos Capex o gastos de capital. Tampoco se explica que papel juega esta pestaña en el modelo.
- ***Pestaña 6 Units Ec:*** es el diferencial de pasajeros y permite calcular la tarifa técnica. Se relacionan la tarifa usuario, la tarifa técnica y la diferencia, sería positivo agregar algún texto explicativo y de resultado.
- ***Pestaña 7 TN:*** Relaciona diferentes tarifas como la contractual, la de flota si fuera pública, la de overhaul, la eléctrica, pública eléctrica. No se tiene una ventana de resultados y no se entiende la dinámica de estos cálculos, sería bueno un texto que explique su contenido.

Complementario con lo anterior, salvo situaciones de fuerza mayor, el retiro de flota obedece al cumplimiento de uno de los siguientes dos (2) criterios:

Vida útil, o Kilómetros recorridos, siendo este componente igualmente condicionado a la realización o no de overhaul.

Es importante mencionar que la dirección de operaciones cuenta con el inventario de vehículos identificando los kilómetros efectivamente remunerados y la ejecución o no del overhaul. En este sentido, en el modelo se observa que el retiro de la flota contenida en la hoja “Input sistema” se tiene que ingresar manualmente.

4 Análisis del retroactivo UTRYT.

Nuestro análisis sobre el cálculo retroactivo con la UTRYT se basa en el archivo en excel recibido en el mes de noviembre del cual compartimos un cuadro resumen a continuación:

Calculo Retroactivo					
Fjujos Mensuales					
Año	aa	2020	2021	2022	2023
IPC Anual	%	1,61%	5,62%	13,12%	0,00%
Deflactor	x	1,00	1,02	1,07	1,21
Mes	mm	2	3	4	5
Año	aa	2020	2020	2020	2020
Fecha	dd-mm-aaa	29-feb-20	31-mar-20	30-abr-20	31-may-20
Ingresos Ejecutados	**Unidad**	**feb-20**	**mar-20**	**abr-20**	**may-20**
Ingresos Mensuales Corrientes UTRYT	COP MM	3.031	2.079	627	876
Deflactor	x	1,21	1,21	1,21	1,21
Ingresos Mensuales Constantes 2023 UTRYT	COP MM	3.680	2.524	761	1.064
Minimo de Ingreso UTRYT	COP MM	2.987	2.964	2.995	3.015
Diferencia Mensual	COP MM	-	440	2.234	1.951
Total Diferencia Corriente	COP MM	52.705			

Se observa que el valor presente de la diferencia mensual es de $52.705 millones.

Se revisaron las fórmulas y se encontraron coherentes, el índice de precios al consumidor IPC y el factor para deflactar, en este caso indexar, valores del pasado a valor presente también, en este caso desde enero de 2020 hasta agosto de 2023.

En este cálculo se pudieron revisar las pestañas: 2020 que contiene la información respectiva desde enero hasta diciembre de 2020 en el que se relacionan todos los días del año y si fueron hábiles o festivos, igual para los años 2021, 2022 y hasta agosto del año 2023, PKF está de acuerdo con el cálculo respectivo y con los resultados obtenidos.

En la pestaña Ing UT se relacionan los saldos iniciales y el recaudo respectivo.

En la pestaña mínimo se tiene como parámetro un mínimo de pasajeros de 337.720

Por último, en la pestaña Diferencia se resumen cada mes las diferencias existentes y se llega al final a la suma descrita de $52.705 millones

Sin embargo, Metro Cali tendría un saldo a favor por reparación de estaciones del MIO que fueron vandalizadas y otros conceptos, los cuales sumarían aproximadamente $49.000 millones.

Así las cosas $52.705-$49.000 millones = $3.705 millones de valor aproximado adeudaría Metro Cali a la UTRYT.

Con los bancos acreedores de la UTRYT se han tenido varias reuniones quincenales entre octubre y noviembre de 2023

Se ha planteado la siguiente propuesta de pago

Deuda UTRYT

jun-23

Banco	% Credito	Valor Desembolsado	Cartera Vigente
BofA	57,81%	74.000	55.201
GNB Sudameris	21,88%	28.000	20.887
Colpatria	10,94%	14.000	10.443
Pichincha	9,38%	12.000	8.951
Total	**100,00%**	**128.000**	**95.482**

	Años de pago			
Propuesta pago	2024	2025	2026	2027
13.800	3.450	3.450	3.450	3.450
5.222	1.305	1.305	1.305	1.305
2.611	653	653	653	653
2.238	559	559	559	559
23.871	5.968	5.968	5.968	5.968

Recursos disponibles
23.871

De los 95.482 millones adeudados por la UTRYT a los bancos se hizo una propuesta de pago de $23.871 millones que equivale a un 25%, no fue aceptada y se continúa la negociación, en la que se ha ofrecido en diciembre 2023 un valor del 40% del total adeudado y se espera una respuesta al respecto.

5 Proyección situación de Metro Cali realizada por pkf cabrera internacional.

CONSIDERACIONES INICIALES

El Acuerdo 0563 de 2023 del Concejo Municipal de Cali permite asignar recursos de la sobretasa de la gasolina para el MIO hasta el año 2045. Sin embargo, se mantiene el 78,6% de dicha sobretasa sólo hasta el año 2040 y se baja de ese 78,6% al 40% a partir del año 2041 en las proyecciones que van hasta el año 2045. Dicha reducción es demasiado alta y no considera reemplazo de esos ingresos.

A	V	W	X	Y
	21	22	23	
	2043	2044	2045	**TOTAL**
Ingreso sobretasa	179.518	181.313	183.126	3.546.881
Malla vial (21,4%)	107.711	108.788	109.876	1.105.537
MIO (78,6%)	71.807	72.525	73.250	2.441.343

De igual manera se evidenció que han calculado el valor presente de los ingresos brutos corrientes correspondientes al MIO en los próximos 23 años, es decir hasta el año 2045. A una tasa de descuento del 5,77% el valor presente de dichos ingresos brutos equivale a $1,3 billones, cabe anotar que dado que la operación del MIO es deficitaria por lo que no se puede decir que ese $1,3 billones son disponibles, sino que son el valor presente de los ingresos brutos en el futuro.

PROYECCIONES DE BASE

En las proyecciones revisadas hay un común denominador entre las de la firma consultora TRANSCÓNSUL, las de la firma A4 y las que se ha podido avanzar, el déficit financiero del MIO se mantiene, al menos hasta el año 2032. Así las cosas, se considera conveniente dividir la proyección en 4 períodos:

1) Periodo al año 2023 en el que termina la administración municipal quien nombra al presidente de Metro Cali más años hasta el 2028 (zona roja),
2) Periodo entre los años del 2029 al 2033 en la que se supone terminaría el déficit financiero (zona amarilla),
3) Periodo entre los años del 2034 al 2040 en la que se supone un superávit financiero ya que se supone que no se harían inversiones de infraestructura (zona verde) y
4) Periodo entre los años del 2041 al 2045 en los que se reducen las transferencias de la sobretasa de la gasolina al MIO del 78,6% al 40%. (Zona naranja).

De igual manera, el crecimiento de la sobretasa a la gasolina en los primeros años se estima en un 3,5%, a la mitad el período sólo crece al 1% debido a menor expectativa de uso de combustibles fósiles para automotores y en el año 2041 al 20245 la transferencia de recursos al MIO bajará casi a la mitad.

ZONA ROJA

	1	2	3	4	5	6
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Ingreso sobretasa	111.855	115.770	119.822	124.015	128.356	132.848
Malla vial (21,4%)	23.937	24.775	25.642	26.539	27.468	28.430
MIO (78,6%)	87.918	90.995	94.180	97.476	100.888	104.418

ZONA AMARILLA

	7	8	9	10	11
	2029	2030	2031	2032	2033
Ingreso sobretasa	137.498	142.311	147.292	152.447	157.782
Malla vial (21,4%)	29.425	30.455	31.520	32.624	33.765
MIO (78,6%)	108.073	111.856	115.772	119.823	124.017

ZONA VERDE

	12	13	14	15	16	17	18
	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Ingreso sobretasa	160.938	164.157	167.440	169.114	170.805	172.513	174.239
Malla vial (21,4%)	34.441	35.130	35.832	36.190	36.552	36.918	37.287
MIO (78,6%)	126.497	129.027	131.608	132.924	134.253	135.595	136.952

ZONA NARANJA

	19	20	21	22	23	
	2041	2042	2043	2044	2045	TOTAL
Ingreso sobretasa	175.981	177.741	179.518	181.313	183.126	3.546.881
Malla vial (21,4%)	105.589	106.644	107.711	108.788	109.876	1.105.537
MIO (78,6%)	70.392	71.097	71.807	72.525	73.250	2.441.343

Nótese que los ingresos del MIO bajan de $136 mil millones en el año 2040 a $70.392 en el año 2041 y siguientes, casi quedan en la mitad de antes.

Se procedió a calcular el valor máximo de endeudamiento posible acorde a fórmulas matemáticas en las que la cuota de pago no supere el 33% de los ingresos de transferencia que le llega al MIO por sobretasa a la gasolina, este valor fue de $163 mil millones.

Los consultores de A4 en reunión del miércoles 02 de agosto en Metro Cali estuvieron de acuerdo con esta cifra que ellos también habían estimado.

Endeudamiento Máximo	Millones de pesos	Tasa inicia 17,95%	Tasa luego baja	3 años de gracias	
Posible Matemática	163.264,62	Plazo amortización		10	años
Año	Capital	Intereses	Total Servicio Deuda	Saldo del préstamo	
1	0,00	29.306,00	29.306,00	163.264,62	

2	0,00	26.040,71	26.040,71	163.264,62	
3	0,00	22.775,42	22.775,42	163.264,62	
4	16.326,46	19.510,12	35.836,58	163.264,62	
5	16.326,46	14.620,35	30.946,81	146.938,16	
6	16.326,46	12.995,86	29.322,33	130.611,70	
7	16.326,46	11.371,38	27.697,84	114.285,24	
8	16.326,46	9.746,90	26.073,36	97.958,77	
9	16.326,46	8.122,42	24.448,88	81.632,31	
10	16.326,46	6.497,93	22.824,39	65.305,85	
11	16.326,46	4.873,45	21.199,91	48.979,39	
12	16.326,46	3.248,97	19.575,43	32.652,92	
13	16.326,46	1.624,48	17.950,95	16.326,46	

Fuente: cálculos propios con estimados de práctica bancaria.

POSIBLE DISPOSICIÓN DE RECURSOS EN EL AÑO 1 Sept 2023- Sept 2024 (ESCENARIO BASE)

Ingreso de recursos	
Sobretasa	87.918
Préstamo	163.264,62
Otros	0
Total Ingreso	251.183
Egreso de recursos	
Total servicio deuda	29.306

Negociar operadores	86.000
UTRYT	35.000
Reversión UNIMETRO	5.342
Flota	0
Tecnología	0
Malla vial	96.000
Otros	0
Total Egreso	251.648

Fuente: cálculos propios estimados

Cálculo de multa por reversión de Unimetro

Se considera la cláusula 145 *penal pecuniaria* "en caso de declaratoria de caducidad o de terminación del contrato por incumplimiento imputable al concesionario, el juez del contrato podrá hacer efectiva una sanción por una suma equivalente en dólares de los Estados Unidos de América liquidados a la tasa representativa del mercado, certificada por la autoridad competente para la fecha de pago, sin perjuicio de que se hagan efectivas las multas a cargo del concesionario"

En esa cláusula se presentó un cuadro con el valor de la cláusula por concesionario, la cual para Unimetro equivalía a USD $4'200.000. La sanción a que hace referencia el inciso anterior por el 70% de su valor cuando el incumplimiento se dé en la etapa de operación regular.

Esa cláusula de modificó en el otrosí número 6 en el numeral 7.63 "sustitúyase el primer inciso de la cláusula 145 relativa a la cláusula pecuniaria:

145. “En caso de declaratoria de terminación anticipada por causa imputable al concesionario de acuerdo con lo previsto en la cláusula 121 del contrato de concesión, o de cualquier incumplimiento, se causará una penal pecuniaria en contra del concesionario”.

En el otrosí número 8 se modifica el cuadro con la cláusula penal por USD $6’050.000 * el 70% por la Tasa Representativa del Mercado en pesos colombianos.

Asumiendo que UNIMETRO terminó su contrato por liquidación, la multa de 6’050.000 de dólares por el 70% equivale a 4’235.000 dólares que a una tasa de cambio de COP 4.028,85 del día 8 de agosto de 2023 totalizaba COP 17.062’179.750, cálculo que varía a medida que la tasa de cambio varíe según el contrato

6 Conclusiones.

Del modelo de sostenibilidad

- El modelo no permite asignar la adquisición de flota entre pública y privada, ni por año. Por tanto, si se espera obtener este nivel de detalle, se debe hacer manualmente.

- Hay información que según el modelo debe ingresarse manualmente, a pesar de contarse con fuentes de información que permitan implementar un mayor grado de automatización, tal como lo indicado en el retiro de flota.

- Con excepción de lo suministrado en la hoja "Instrucciones de uso" del modelo de sostenibilidad suministrado por A4, éste se entregó sin un manual de usuario, ni contiene instrucciones de uso.

- Tanto la presentación en PowerPoint como en excel no tiene una introducción que mencione el Acuerdo 0563 de 2023 que es el marco de referencia para la elaboración del modelo y para la normatividad del Sistema Integrado de Transporte Masivo – SITM.

En el cálculo retroactivo UTRYT

- Las fórmulas están bien aplicadas
- El total de a diferencia corriente de $52.705 millones está bien calculado.

7 Recomendaciones.

Es importante que se cuente con un estudio de viabilidad de compra de material rodante en el que se muestre la bondad técnica, jurídica, económica y financiera que brindará sostenibilidad al modelo de gestión de Metro Cali S.A. y del Sistema Integral de Transporte Masivo –SITM. Pues la posesión de buses genera obligaciones como, por ejemplo: pago de financiación, parqueadero, mantenimiento, multas, depreciación, valor de salvamento y disposición final.

De igual manera, se debe aclarar qué empresa va a operar con ese material rodante y las condiciones bajo las cuales Metro Cali se lo entregará a los operadores, qué tipo de contrato va a tener Metro Cali con ese operador para entregarle los buses, ¿será una novación?, ¿será un otro sí?, ¿será una renegociación?

Es importante contar con el documento definitivo de la calificación de riesgo de Fitch para poder determinar valores a financiar, líneas y por supuesto la calificación.

Adicionalmente se recomienda parametrizar el retiro de flota con base en la información detallada por vehículo de la dirección de operaciones.

Ante la cifra de $52.705 millones de diferencia corriente en el cálculo retroactivo UTRYT caben las preguntas: ¿cuál sería el paso por seguir?, ¿cómo impactará esta cifra las finanzas de Metro Cali?

8 Anexos

Noticiero 90 minutos del 15 de noviembre 2023



90 MINUTOS NOTICIERO | Señal en vivo | lunes 4 de diciembre del 2023 | SOS Vecino | La UAO | ¿Buscas algo? | Suscríbete

Cali | Judicial | Valle del Cauca | Colombia | Deportes | Vida Moderna | Estamos con vos

Inicio / Noticias de Cali

Noticias de Cali

"Unimetro nunca pagó": Liquidador sobre el retiro de 18 buses del MÍO

90 Minutos conoció en exclusiva que una entidad financiera habría adquirido los buses y posteriormente se los arrendó a la operadora Unimetro, pero fueron retirados tras el incumplimiento del contrato.

15 de noviembre del 2023

Por: Ana María Marles Muñoz

Especial para 90minutos.co

Calificación del riesgo de Metro Cali realizado por FITCH.

RATING ACTION COMMENTARY

Fitch Asigna la Calificación de ‘ AAA(col)’ a Tres Financiamientos de Metro Cali

Colombia Fri 24 Nov, 2023 - 9:46 ET
Fitch Ratings - Bogota - 24 Nov 2023: Fitch Ratings asignó la calificación nacional de largo plazo de ‘AAA(col)’ a los siguientes financiamientos de Metro Cali S.A. Acuerdo de Reestructuración (Metro Cali):

--Crédito proveedor para el suministro de autobuses complementarios duales del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) – Masivo Integrado de Occidente (MIO) hasta por COP130.000 millones (crédito proveedor flota).
--Crédito proveedor para el suministro, instalación, parametrización y puesta en funcionamiento del h a r dw a r e , s o f t w a r e y servicios del Sistema Inteligente de Información de Transporte Público (SIITP) hasta por COP35.700 millones (crédito proveedor tecnología).
--Crédito bancario por hasta COP282.000 millones.

Las calificaciones están ligadas a la calidad crediticia del Distrito Especial, Deportivo, Cultural, Turístico, Empresarial y de Servicios de Santiago de Cali [AAA(col) Perspectiva Estable], originador de los recursos que servirán como fuente de pago del servicio de la deuda de los financiamientos.